

823
2ej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

LAS SANCIONES EN EL DERECHO
DE LA AVIACION



ENCUENADO EN EL SERVICIO
DE LA FACULTAD DE DERECHO
DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
JESUS ALEJANDRO SOLANA ORTIZ



CD. UNIVERSITARIA, D. F.

1991

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E

INTRODUCCION	1
--------------------	---

CAPITULO I

1.- CONCEPTO DE AUTORIDAD	4
A).- DEFINICION DE AUTORIDAD	4
B).- EJERCICIO DE LA AUTORIDAD	17
2.- LA AUTORIDAD AERONAUTICA	27
A).- LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES	27
B).- LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.....	33
C).- LOS COMANDANTES DE AEROPUERTO	35

CAPITULO II

1.- ASPECTOS CONSTITUCIONALES EN MATERIA AERONAUTICA	46
a).- ARTICULO 27 CONSTITUCIONAL	46
b).- LAS GARANTIAS DE AUDIENCIA Y LEGALIDAD	50

2.- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION	62
---	----

CAPITULO III

1.- REGLAMENTOS EN MATERIA DE AVIACION	67
2.- LIBRO SEPTIMO DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.....	112
3.- ASPECTOS INTERNACIONALES EN CUANTO A LA APLICACION DE SANCIONES.....	123
- CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RE- LATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (VARSOVIA 12 OCTUBRE 1929)	123
- CONVENIO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO 7 DICIEMBRE 1944)	125

CAPITULO IV

1.- COMPILACION Y PRONTUARIO DE SANCIONES.	126
CONCLUSIONES	
BIBLIOGRAFIA	

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

Uno de los sueños más acariciados por el hombre ha sido el de poder vo-
lar. Sueño que después de un arduo camino de mucho tiempo e inconta-
bles tragedias, frustraciones y desgracias se hace realidad. A raíz de
esto y al gran desenvolvimiento que ha tenido desde su origen, en este
siglo, esta actividad, las comunicaciones aeronáuticas se han converti-
do en un factor de primer orden en el desarrollo económico, cultural y
social de los pueblos, la aviación estimula la producción por medio --
del transporte de personas y productos en forma segura y eficaz, con-
tribuyendo definitivamente al progreso y desarrollo de todas las nacio-
nes.

Dada la gran importancia de la aviación como medio de comunicación y -
de transporte, su constante y rápida evolución en los aspectos tanto -
técnicos como administrativos, se hace necesaria una actualización y -
en su caso adecuación a la realidad, de las normas jurídicas que regu-
lan esta actividad, a efecto que las mismas no queden a la zaga en re-
lación a la dinámica y transformación propia del desarrollo de la avia-
ción.

Siendo el Estado a través de sus poderes y organos el encargado de re-
gular y controlar las diferentes actividades sociales, pudiendo inclu-
sive hacer uso de la fuerza pública para hacer cumplir sus determina-
ciones, y dada la eficiencia y seguridad que debe ofrecer la actividad

aérea, se hace necesario la aplicación de sanciones, señaladas en los propios ordenamientos que norman esta actividad, las cuales van desde un simple apercibimiento, hasta sanciones económicas e inclusive privativas de la libertad.

El objetivo de la aplicación de sanciones, debe ser ante todo de carácter preventivo, tendiente a buscar el orden en esta área, y de ninguna manera como pude observar en algunos casos, que el infractor tomaba en cuenta el monto a aplicar de la infracción para cometer la violación y pagar la sanción, lo que tal vez le resultaba más económico que si cumplía con el ordenamiento que lo constreñía a cumplir con tal o cual -- disposición.

La actividad aeronáutica, es tan dinámica, y por tal motivo el hecho de que en un momento dado pudiera quedar en suspenso repercutiría mayormente, en sus costos operacionales, por lo que tal vez sería preferible en muchos casos pagar las sanciones que se impusieran, pero continuar de inmediato con la actividad, sin embargo, considero que dadas las condiciones que existen dentro de la organización de la autoridad aeronáutica y debido a que en todos los Estados existe una representación de esta, Comandantes e Inspectores, toca a éstos en los casos previsible, prevenir precisamente la comisión de alguna violación, haciendo uso de todas las facultades que les otorga la reglamentación en esta materia, pudiendo inclusive apoyarse en el auxilio de la fuerza pública, para dejar en tierra las aeronaves que no cumplan con los or-

denamientos; así como al personal técnico aeronáutico. Logrando con es
tas actitudes bien asumidas y entendidas un incremento en la seguridad
y eficiencia de la actividad aérea de por sí uno de los medios de --
transporte más seguros.

CAPITULO I

CONCEPTO DE AUTORIDAD

A).- DEFINICION DE AUTORIDAD.

Autoridad es la potestad que inviste una persona o corporación para -- dictar leyes, aplicarlas o ejecutarlas, o para imponerse a los demás -- por su capacidad o influencia. Es la facultad y el derecho de conducir y de hacerse obedecer dentro de ciertos límites preestablecidos.

La autoridad es una investidura temporal que viene de la ley o del sufragio. Para realizar su función o misión, la autoridad necesita del -- poder, pero, a veces, se basta a sí misma. En cambio el ejercicio del poder sin autoridad es violencia, dictadura o tiranía.

La primera cuestión a examinar es la que se relaciona con la fuente de donde emana el derecho de ejercer la autoridad. La naturaleza, Dios y el consenso son las señaladas por la filosofía política, según sus tendencias, para explicar los orígenes del mando.

"Ningun hombre ha recibido de la naturaleza el derecho de mandar a sus semejantes. La libertad es un don del cielo, y cada individuo tiene el derecho de gozar de ella tan pronto como tenga uso de razón". Así comienza el Artículo perteneciente a Diderot, sobre el tema, en la Ency-

clopedie ou Dictionnaire Raisonné des Sciences, des Arts et des Metiers
definición que fué atacada como subversiva.

Descartada así aquella teoría, que equivale a sostener la legitimidad-
de la violencia o el derecho del más fuerte, la fuente de la autoridad
radicase en la divinidad.

Tal afirmación se basa en varias premisas que sus partidarios reputan-
incontestables. La primera es la supuesta voluntad o intención del - -
Creador, que hizo al hombre para la sociedad. La segunda es que la so-
ciedad y su existencia misma requieren la subordinación; es decir, que
si Dios creó la sociedad, tiene el derecho de establecer una autoridad
que la conserve.

Las consecuencias naturales de esta teoría son la ilimitación de esa -
función rectora o conservadora, y la correlativa creación de una cate-
goría de hombre destinada a ejercerla, que no admite diques ni restric-
ciones en el uso y abuso de las prerrogativas ejercidas a su nombre. -
Otra consecuencia relevante es el concepto de soberanía que de ella --
fluye; su carácter divino la sustrae a toda influencia terrena; el pue-
blo no puede interpretarla ni limitarla por medio del sufragio; carece
de límites en el tiempo y en cualquier dimensión. Así al no encontrar-
se medios de demarcar los contornos de la libertad y de la autoridad ,
se llega a anular la libertad y a crear la dictadura.

El planteamiento de las teorías contrarias requiere también sus premisas previas. La primera sostiene que todos los hombres son libres al nacer, y que conviviendo todos en sociedad, es forzoso que surja un poder que impida las posibles extralimitaciones de las libertades de unos en perjuicio de los otros y realice al mismo tiempo el derecho y los deberes de todos.

La convivencia de los individuos origina la lucha por la existencia. La primera inclinación de todos y de cada uno es la solución de sus problemas, es la violencia y la acción directa, hay una "ley de poder" ley sociológica, natural, que encuentra su aplicación a través de la historia y dentro de la política cualquiera que sea su tendencia o su forma. Según esta ley, se impone el que mejor sabe dirigir a los demás sea por su propio poder, sea porque las intuiciones o capacidades valorativas de la colectividad hubieran arribado a un querer unificado de los individuos, dando lugar a una ordenación normativa de la comunidad por medio de la costumbre o del derecho escrito. La autoridad queda, de esta manera, personificada en el más fuerte o en la norma. En su esencia, o es una coacción física, o es una sumisión a la voluntad colectiva. De aquí el nacimiento del Estado, que se constituye como una afirmación del poder o de la autoridad del grupo. En el fondo de toda autoridad debe encontrarse, por consiguiente, la voluntad general, cuya expresión es la democracia y cuyo más vigoroso exponente es la opinión pública, la cual, por su lado, constituye una forma de autoridad o poder que, si bien es esencia del Estado, a veces llega a contrapo-

nerse a él y, dejando ser un simple parecer de la comunidad, lo supera en fuerza e influencia. En suma, la autoridad o "las autoridades" derivan del poder del Estado.

La concepción del "interés social" como fuente de la autoridad, en vez de la del Derecho Divino, cambió fundamentalmente el concepto dentro de la filosofía política, aunque ello no siempre se refleje en la conducta gubernamental. Su consecuencia inmediata es la separación del campo político del religioso. la autoridad deviene una delegación de la propia comunidad, y su amplitud está limitada y contenida por el interés general. La Soberanía es desde entonces, un trasunto de la voluntad del Pueblo por medio del voto. La sociedad, al decir lo que, se ha entregado a Directores que ha elegido con la confianza, expresa o tacita, de que este poder será empleado para bien del cuerpo político y conservación de la propiedad de sus miembros. la autoridad ya no emana de Dios, sino de todos. La Soberanía, no ya fuente originaria abstracta del mando, sino esencialmente una delegación, es legítima sólo en cuanto a su extensión y su duración le está señalada por el Pueblo delegante, dueño y titular del Derecho del mando; en una palabra, la Soberanía es revocable y restringida en tiempo, espacio y materia. la Soberanía Nacional al sustituir a la Soberanía divina, consagra una autoridad y una libertad cuya demarcación es una cuestión de hechos que cae bajo la apreciación de los sentidos y de la inteligencia, y está bajo el dominio del Pueblo.

Dentro de estas concepciones, no faltan quienes arguyen la necesidad de conservar el orden para dar a la autoridad poderes extensos. Se trata de una argumentación inconsistente, ya que la experiencia nos enseña que el orden no está en relación directa con el aumento o la rigidez de la autoridad; antes por el contrario, se origina y se mantiene mediante un equilibrio entre la autoridad que hace innecesario el ejercicio del mando y la resignación al sometimiento y la libertad consciente del ciudadano. El papel de la autoridad es principalmente el de custodio de los derechos y de la libertad. Por todo eso se ha dicho que la ley, expresión exacta de la autoridad y de la libertad en el tiempo de su promulgación y vigencia, no es otra cosa que "un tratado de paz entre ambos principios", cuya eterna lucha constituye la historia de toda la humanidad. Las revoluciones y los conflictos humanos son las consecuencias del rompimiento del equilibrio entre ambos, indispensable a la paz social.

Créese también que el progreso es factible solamente gracias a una autoridad munida de grandes y amplias facultades. En realidad, hay progreso, en el exacto sentido del vocablo, sólo cuando hay una libre y amplia expansión de la personalidad. La acción de la autoridad es útil únicamente cuando hay una necesidad de limitar el interés privado y --sus consecuencias opresivas, es decir cuando hay un legítimo interés social oprimido por una influencia o poder egoísta. La autoridad no debe ser infinita ni entrometida, sino que debe asumir una oportuna y prudente función reguladora de dar a cada uno lo suyo, cuando no se trate

de reprimir un abuso grave o un delito de derecho criminal, que requiera energía y severidad. Un exceso de intervención puede matar la iniciativa individual que es motor del progreso, y paralizar el dinamismo colectivo creando un "laisserfairismo" social, peor que el que se critica a la edad infantil del liberalismo.

La autoridad reside en la mayoría y en la minoría simultaneamente. Si residiera exclusivamente en la primera, ocurriría el predominio del número, que, en síntesis es la fuerza, la acción de una y otra, la oposición de la minoría y la discusión entre ambas, forjan las leyes, su modificación o derogación.

Autoridad: paterna, marital, política, militar, eclesiástica, administrativa, moral, intelectual, etc. (1)

Una definición más concreta y específica para el fin que nos proponemos dentro del presente trabajo, sería la siguiente:

"AUTORIDAD. Potestad legalmente conferida y recibida para ejercer una función pública, para dictar al efecto resoluciones cuya obediencia es indeclinable bajo la amenaza de una sanción y la posibilidad legal de su ejecución forzosa en caso necesario.

(1) Dr. Justo Prieto. Enciclopedia Jurídica OMEBA, Tomo I Págs. 979, - 980, 981. Editorial Bibliografica Argentina; 1968.

Se denomina también autoridad a la persona u organismo que ejerce dicha potestad.

En otro sentido se habla de autoridad con referencia al prestigio reconocido a persona o personas determinadas, derivado de sus actividades científicas, artísticas, etc." (2)

También este término tiene las siguientes definiciones:

"AUTORIDAD. Carácter o representación de una persona por su empleo, mérito o nacimiento. 2.- Potestad, facultad. 3.- Potestad que en cada pueblo ha establecido su constitución para que le rija y gobierne, ya dictando leyes, ya haciéndolas observar, ya administrando justicia. -- 4.- Poder que tiene una persona sobre otra que le esta subordinada, como el padre sobre los hijos, el tutor sobre el pupilo, el superior sobre los inferiores. 5.- Persona revestida de algún poder, mando o magistratura. 6.- Crédito y fé que, por su mérito y fama, se dá a una persona o cosa en determinada materia. 7.- Ostentación, fausto aparato. 8.- Texto, expresión o conjunto de expresiones de un libro o escrito, que se citan o alegan en apoyo de lo que se dice. 9.- Según la filosofía cristiana, atributo de Dios, en quien tiene su fundamento último - toda otra autoridad" (3).

(2) Rafael de Pina, Rafael de Pina Vara. Diccionario de Derecho decimo cuarta edición, Editorial Porrúa, S.A. Pág. 113 México 1986.

(3) Gran Diccionario Patria de la Lengua Española. Tomo I, Pág. 188 -- Editorial Patria. Octubre 1983.

Ignacio Burgoa Orihuela en su Diccionario de Derecho Constitucional Gurantías y Amparo, define esta palabra de la siguiente manera:

"AUTORIDAD. Este concepto tiene dos importantes acepciones jurídicas.- Según la primera equivale a poder, potestad o actividad que es susceptible de imponerse a algo, y, referida al Estado, como organización jurídica y política de la sociedad humana, implica el poder con que éste está investido, superior a todos los que en él existan o puedan existir, y que se despliega imperativamente, en tal forma, que a nada ni a nadie le es dable desobedecerlo o desacatarlo, en una palabra es el poder de imperio, emanado de la soberanía, cuyo titular real es el pueblo. El concepto de "autoridad", pues, en atención a este primer sentido, constituye uno de los elementos que integran la naturaleza del Estado, garante de la eficacia y observancia del orden jurídico. También por "autoridad" se entiende el Organo del Estado, integrante de su gobierno, que desempeña una función específica tendiente a realizar las atribuciones estatales en su nombre. Bajo este aspecto el concepto de "autoridad" ya no implica una determinada potestad, sino que se traduce en un órgano del Estado, constituido por una persona o funcionario o por una entidad moral o cuerpo colegiado, que despliega ciertos actos, en ejercicio del poder de imperio, tal como se desprende de la concepción contenida en el Artículo 41 Constitucional. En este sentido por tanto, podemos aseverar que es el Estado el que crea sus propias autoridades, mediante los diversos ordenamientos legislativos en los que se consignan su formación, organización y funcionamiento, encauza-

do por las bases y reglas que el mismo establece normativamente.

Pues bien, al afirmar que el concepto de autoridad, en esta segunda --
acepción, revela la idea de órgano estatal, en realidad no estamos --
sino señalando su rasgo general y estrínseco, ya que dentro del régi--
men jurídico del Estado, particularmente el nuestro, existen diversas--
entidades públicas, diversos cuerpos, que no son autoridades, en el co
rrecto sentido de la palabra.

Consiguientemente, para dejar perfectamente perfilado el concepto de --
"autoridad", es necesario recurrir a aquellos elementos que nos permí--
tan distinguirlo de los órganos estatales que no tienen tal carácter,--
y que se traducen en la índole de actividad que desempeñan las entida--
des públicas autoritarias y las que no participan de este aspecto. En--
otras palabras, el elemento de diferenciación entre las autoridades --
propriadamente dichas y los órganos del Estado que no son tales y a los --
que podríamos calificar de auxiliares de las mismas, estriba en la na--
turaleza de las funciones que ambos realizan.

En efecto (y esto es de explorada doctrina), se dice que las autorida
des están investidas con facultades de decisión y ejecución, es decir,
que se reputa autoridad a aquel órgano de gobierno del Estado que es --
susceptible jurídicamente de producir una alteración, creación o extin--
ción en una o varias situaciones, concretas o abstractas, particulares
o generales, públicas o privadas, que puedan presentarse dentro del Es

tado, alteración, creación o extinción que se lleve a cabo imperativamente, bien por una decisión aisladamente considerada, por la ejecución de esta decisión, o bien por ambas conjunta o separadamente.

A diferencia de los órganos autoritarios, los llamados auxiliares carecen de las facultades de decisión y ejecución y de la potestad de imponer sus determinaciones, pues su actividad estriba en coadyuvar, en diversa y variada forma, con las autoridades, bien sea preparando técnicamente el negocio que ante ellas se ventila, proporcionándoles su consulta, o bien prestándoles su colaboración general, que no en todos los casos es obligatoria.

Por las consideraciones que hemos expuesto con antelación, estamos ya en posibilidad de formular el concepto jurídico de "autoridad", mediante el señalamiento de sus elementos distintivos, que establecen su diferenciación con el de órganos estatales no autoritarios.

En efecto, son los siguientes factores, cuya concurrencia lógica integra el concepto de que nos ocupamos:

- a) Un órgano del Estado, bien sustantivo en una persona o funcionario, o bien implicado en un cuerpo colegiado;
- b) La titularidad de facultades de decisión o ejecución, realizables - conjunta o separadamente;

c) La imperatividad en el ejercicio de dichas facultades;

d) la creación, modificación o extinción de situaciones generales o es
peciales, de hecho o de derecho, dentro del régimen estatal, o la alte
ración o afectación de las mismas.

Reuniendo estos elementos en una proposición lógica, inferimos, por --
ende, la definición del concepto de "autoridad", en la siguiente forma:

Autoridad es aquel órgano estatal, investido de facultades de decisión
o ejecución, cuyo desempeño conjunto o separado, produce la creación,-
modificación o extinción de situaciones generales o especiales, jurídi
cas o fácticas, dadas dentro del Estado, o su alteración o afectación,
todo ello en forma imperativa.

Como se ve, el concepto de "autoridad" esta intimamente vinculado con-
la idea de acto de autoridad, puesto que por aquella se entiende todo-
órgano del Estado que realice tal acto, bien en forma decisoria o de -
manera ejecutiva.

Ahora bien, para que el acto de un órgano estatal adquiriera dicho carác-
ter, se requiere que se desempeñe a propósito o en relaciones de supra-
a-sub-ordinación, es decir, en aquellas que se entablan entre sujetos-
colocados en planos diferentes, o sea, entre los particulares, por un-
lado, y el Estado, por el otro, en ejercicio de sus funciones de impe-

rio desplegadas al través de sus diversas dependencias gubernativas.

En tal virtud, el acto de autoridad, para que sea tal, debe reunir en su ser jurídico mismo las siguientes notas o atributos esenciales: la unilateralidad, la imperatividad y la coercitividad.

Atendiendo al primero de los elementos indicados, el acto del Estado, para que sea de autoridad, no requiere para su existencia y eficacia - jurídicas el concurso de la voluntad del particular frente a quien se ejercita, como sucede, verbigracia, con los impuestos, las órdenes de aprehensión, las sentencias, etc.

Conforme a la segunda de las notas características de todo acto de autoridad, esto es, a la imperatividad, la voluntad del particular se encuentra necesariamente supeditada a la voluntad del Estado externada a través del propio acto, de tal suerte que el gobernado frente a quien se desempeña éste, tiene la obligación inexorable de acatarlo, sin perjuicio de contra él entable los recursos legales procedentes.

Por último, el elemento coercitividad, implica la capacidad que tiene todo acto de autoridad del Estado para hacerse respetar y ejecutar - coactivamente por diferentes medios y al través de distintos aspectos, aún en contra de la voluntad del gobernado, sin necesidad de que se recurra a la jurisdicción para que el propio acto se realice cabalmente por el propio órgano estatal a quien se impute.

Por otra parte, en estricto Derecho Público, el concepto de autoridad, con los caracteres intrínsecos que le hemos atribuido, es netamente jurídico, en el sentido de que será tal el órgano, cuyo establecimiento, organización y funcionamiento están previstos en el orden legal general del Estado. Esta condición intrínseca del concepto de autoridad, reduce éste a su aspecto de legitimidad, quedando, por ende, fuera de su comprensión aquellos órganos que, reuniendo los elementos esenciales de distinción ya apuntados, no tienen una razón legal de su existencia, por ejemplo, los llamados "órganos de facto".

Sin embargo, para los efectos del amparo, esta condición no sólo no es válida, sino que lógicamente su ausencia está justificada, por lo que podemos decir que en nuestra institución controladora será autoridad tanto la de facto como la de jure".(4)

(4) Burgoa Orihuela Ignacio. Diccionario de Derecho Constitucional, - Garantías y Amparo, Primera Edición. Págs. 62, 63 y 64 México, -- 1984.

B).- EJERCICIO DE LA AUTORIDAD

Como se aprecia de las definiciones anteriores, en términos generales, el ejercicio de la autoridad, desde el punto de vista social que es el que nos interesa, corresponde originalmente al Estado; quien ejerce esta autoridad al través de los órganos creados por el mismo en base y - con apoyo en las normas contenidas dentro de la Constitución.

Dentro de nuestro país, la Constitución Política, indica como es precisamente que el Estado, debe ejercer dicha autoridad, que de ninguna manera es arbitraria, sino que por el contrario debe ejercerse con tendencias a armonizar, organizar, planear, coordinar y orientar las diversas actividades sociales, con el fin de perseguir el bien común en favor de los individuos, grupos y clases sociales. Creando inclusive, como quedo anotado en las anteriores definiciones, recursos en contra de los actos de autoridad emitidos por los diversos órganos estatales; recursos que deberán ser intentados por quien o quienes se sientan dolidos o afectados por los actos de autoridad. Recursos que garantizan al individuo el ejercicio de sus derechos frente precisamente al Estado.

De tal manera, nuestra carta magna en su Artículo 39, afirma que la Soberanía Nacional (entendiendo como tal el elemento subjetivo por el -- que la nación o pueblo en sentido sociológico, como grupo humano real-coherente, decide darse una organización jurídica y política, creando-

el Derecho que a su vez da vida al Estado como persona moral. Obedeciendo la causa de estos efectos a un poder, actividad o dinámica que tiene como fuente generadora a la misma comunidad nacional, autodeterminándose la Nación mediante este poder, o sea, se otorga una estructura jurídico-política que se expresa en el ordenamiento fundamental o - Constitución) reside esencial y originariamente 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 gobierno.

Por lo que podemos apreciar que el poder recae y reside originariamente en el pueblo, el cual en base a esto crea su organización jurídico-política, creando el ordenamiento fundamental que da vida al Estado, quien como hemos visto de acuerdo a la voluntad del pueblo que lo crea es el encargado de ejercer la autoridad que también el mismo pueblo le ha conferido.

Por otro lado, es importante destacar que el ejercicio de autoridad no lo hace el Estado en forma caprichosa o desordenada sino por el contrario, lo debe de hacer en la forma y términos establecidos dentro del ordenamiento fundamental, que establece la organización e integración del Estado; así como los procedimientos que éste debe observar para imponer sus determinaciones.

Así tenemos que nuestro texto constitucional establece en su Artículo-

40 la forma en que de acuerdo a la voluntad del pueblo mexicano se constituyó éste, señalando a la letra:

Art. 40.- Es voluntad del pueblo mexicano constituirse en una República representativa, democrática, federal, compuesta de Estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior; pero unidos en una Federación establecida según los principios de esta Ley Fundamental.

Así mismo nuestra Carta Magna, en su Artículo 41 indica de lo que hemos venido hablando al señalar textualmente en este numeral:

Artículo 41.-El pueblo ejerce su soberanía por medio de los poderes de la Unión, en los casos de la competencia de éstos, y por los de los Estados en lo que toca a sus regímenes interiores, en los términos respectivamente establecidos por la presente Constitución Federal y las particulares de los Estados, las que en ningún caso podrán contravenir las estipulaciones del Pacto Federal.

Los partidos políticos son entidades de interés público; la ley determinará las formas específicas de su intervención en el proceso electoral.

Los partidos políticos tienen como fin promover la participación del pueblo en la vida democrática, contribuir a la integración de la presentación nacional y como organizaciones de ciudadanos, hacer posible el acceso de éstos, al ejercicio del poder público, de acuerdo con los pro

gramas, principios e ideas que postulan y mediante el sufragio universal, libre, secreto y directo.

Los partidos políticos tendrán derecho al uso en forma permanente de los medios de comunicación social, de acuerdo con las formas y procedimientos que establezca la Ley.

En los procesos electorales federales los partidos políticos nacionales deberán contar, en forma equitativa, con un mínimo de elementos para sus actividades tendientes a la obtención del sufragio popular.

Los partidos políticos nacionales tendrán derecho a participar en las elecciones estatales municipales.

Los artículos anteriormente citados, integran el Título Segundo, Capítulo, cuyo subtítulo es "De la Soberanía Nacional y de la forma de Gobierno", de nuestra Constitución.

Dentro del mismo título segundo, del Capítulo II, nuestra Ley Suprema habla "de las Partes Integrantes de la Federación y del Territorio Nacional". Capítulo que fija precisamente, el campo de acción sobre el que el Estado, en este caso el Mexicano, debe ejercer su función rectora y de autoridad en cuanto a espacio se refiere; así como las partes integrantes de la federación que es la forma, según vimos, en que el pueblo decidió constituirse.

El Artículo 42 establece que el Territorio Nacional comprende:

- I.- El de las partes integrantes de la Federación;
- II.- El de las Islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares -
adyacentes.
- III.- El de las Islas de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en-
el Océano Pacífico;
- IV.- La plataforma continental y los zócalos submarinos de las Islas,
cayos y arrecifes;
- V.- Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos-
que fije el derecho Internacional y las Marítimas Interiores, y
- VI.- El espacio situado sobre el territorio nacional, con la exten-
ción y modalidades que establezca el propio Derecho Internacio-
nal.

El Artículo 43, señala que los Estados son partes integrantes de la Fe-
deración.

Estas partes integrantes del Territorio Nacional se someten directamen-
te al Gobierno de la Federación, excluyendo algunos, según se despren-
de del contenido del Artículo 48 del Pacto Federal que a la letra dice

Artículo 48.- Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes
que pertenezcan al Territorio Nacional, la plataforma continental, los
zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares -

territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el Territorio Nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.

Ahora bién, debido al órden que debe prevalecer dentro de la sociedad, nuestra Cosntitución, establece en su Título Tercero Capítulo I, "De - la División de Poderes", el equilibrio que debe guardar el Estado, para lo cual hace una división del Supremo Poder, y en su Artículo 49, - señala:

Artículo 49.- El Supremo Poder de la Federación se divide, para su - - ejercicio, en Legislativo, Ejecutivo y Judicial.

No podrán reunirse dos o más de estos Poderes en una sola persona o -- corporación, ni depositarse el Legislativo en un individuo, salvo el - caso de facultades extraordinarias al Ejecutivo de la Unión conforme a lo dispuesto en el Artículo 29. En ningún otro caso, salvo lo dispues- to en el segundo párrafo del Artículo 131, se otorgarán facultades ex- traordinarias para legislar.

Ahora bién, el Estado para ejercer su Autoridad se vale del Gobierno, - el cual se integra con diversos organos que también son llamados Auto- ridades, por considerar importante este término para el objeto del pre- sente trabajo, expondremos su definición.

GOBIERNO.- "Este concepto presenta varias acepciones. Desde el punto de vista orgánico entraña el conjunto de autoridades del Estado, comprendiéndose entre ellas no sólo a las administrativas sino a las legislativas y judiciales formalmente consideradas. Por otra parte, indebidamente y por una corruptela tradicional e histórica, el gobierno se ha identificado con los órganos del Estado en que se depósita el poder ejecutivo, excluyéndose a los otros dos tipos. Según su implicación --prístina y ortodoxa, el citado concepto es el mismo poder público estatal, o sea, denota las tres funciones en que éste se manifiesta. Así, el acto de gobierno es el mismo acto de autoridad con sus elementos --esenciales que son: la unilateralidad, la imperatividad y la coercitividad.

Las relaciones de Gobierno son de supra a subordinación, que descansan sobre una cualidad subjetiva, o sea, que surgen entre dos entidades colocadas en distinto plano o posición, es decir, entre el Estado como --persona jurídico-política y sus órganos de autoridad, por un lado y el gobernado, por el otro. En dichas relaciones, la persona moral estatal y sus autoridades desempeñan frente al gobernado la actividad soberana o de gobierno, o sea, actos autoritarios propiamente dichos que tienen como atributos esenciales la unilateralidad, la imperactividad y la --coercitividad. En efecto, se dice que todo acto de autoridad es unilateral, porque su existencia no requiere de la voluntad del particular al que va dirigido o frente al que se realiza; que es imperativo, en --virtud de que se impone contra sobre la voluntad en contrario del go--

bernado, quien tiene la obligación de obedecerlo, y sin perjuicio, claro está, de que lo impugne jurídicamente como corresponda, y que es --coercitivo, atendiendo a que, si no se acata por rebeldía u oposición-- de la persona contra quien se pretenda ejecutar, puede realizarse coactivamente, incluso mediante la fuerza pública, en detrimento de ella.-- La concurrencia de los tres elementos indicados forma la índole propia del acto autoritario o de gobierno, de tal manera que, faltando cualquiera de ellos, el acto que provenga de un órgano estatal y que se --realice frente a un particular no será de autoridad. Ahora bien, cuando las relaciones de supra a subordinación se regulan por el orden jurídico, su formación forma parte tanto de la Constitución como de las leyes administrativas principalmente, implicando en el primer caso las llamadas "garantías individuales". En consecuencia, éstas de conformidad con lo que se acaba de exponer, se traducen en relaciones jurídicas que se entablan entre el gobernado, por un lado, y cualquier autoridad estatal de modo directo e inmediato y el Estado de manera indirecta o mediata, por el otro". (5)

Sabiendo ya que el Estado al través del Gobierno es quien ejerce la autoridad, pasaremos a señalar los órganos que integran a éste de acuerdo al Poder Ejecutivo que es el que nos interesa, para tal efecto nuestra Constitución en su Artículo 80 nos señala que, se depósita el ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo de la Unión en un sólo individuo, --

(5) Burgoa Orihuela Ignacio.- O. Cít. Págs. 206 y 207.

que se denominará "Presidente de los Estados Unidos Mexicanos".

Teniendo el Presidente la facultad de, nombrar y remover libremente a los Secretarios del despacho, al Procurador General de la República, - al Gobernador del Distrito Federal, remover a los agentes Diplomáticos y empleados superiores de Hacienda y nombrar y remover libremente a -- los demás empleados de la Unión, cuyo nombramiento o remoción no esté determinado de otro modo en la Constitución, o en las leyes, según lo previsto por la fracción II del Artículo 89 de la Constitución. Así -- mismo el Artículo 90 establece la forma en que se desarrollará la Administración Pública; así como los órganos encargados de los negocios administrativos, señalando textualmente:

Art. 90.- La Administración Pública Federal será centralizada y paraestatal conforme a la Ley Orgánica que expida el Congreso, que distribuirá los negocios del orden administrativo de la Federación que estarán a cargo de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos y definirá las bases generales de creación de las entidades paraestata-- les y la intervención del Ejecutivo Federal en su operación.

Las Leyes determinarán las relaciones entre las entidades paraestata-- les y el Ejecutivo Federal, o entre éstas y las Secretarías de Estado-- y Departamentos Administrativos.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, establece el nú--

mero y nombre de las Secretarías de Estado; además de las facultades y obligaciones que corresponden a cada una de ellas. De acuerdo a la actividad aérea que es donde se encuentra enfocado el presente trabajo, la Secretaría que regula esta materia es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, misma que esta integrada por diversos órganos, que manejan diversas materias relacionadas con las comunicaciones y Transportes. Así toca conocer en forma directa de los asuntos aeronáuticos a la Dirección General de Aeronáutica Civil, quien ejerce la autoridad inmediata en este campo de acuerdo a facultades conferidas dentro del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

LA AUTORIDAD AERONAUTICA

A).- LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

" En el siglo XV, Leonardo Da Vinci realizó apuntes y bosquejos de máquinas que semejaban pájaros. Esto era sólo el reflejo del interés que algunos estudiosos y otros no menos curiosos mostraban hacia la ornitología y la biología para tratar de determinar que es lo que hace volar a las aves.

Unos cuantos observadores notaron en muy temprana fecha que ciertas especies de pájaros lograban elevarse muy alto o deslizarse por el aire sin siquiera batir sus alas. John Wilkins (1614-1672), Obispo de Chester, uno de los Fundadores de la Sociedad Real, argumentó: "si un pájaro puede volar, sostenerse en el aire y luego bajar a tierra sin necesidad de esforzarse, no es imposible que el hombre, después de alguna práctica pueda llegar a lograr tal experiencia". La historia registra varios intentos de volar practicados por el hombre entre 1670 y 1780".

El primer globo de aire caliente del que se tiene historia se registró en el año de 1783, siendo los vuelos en globo los primeros por los cuales el hombre pudo elevarse y separarse por algunos metros de la tierra. Pudiéndose dentro de este período haberse creado alguna disposición de carácter legal en los países en los que se llevaron a cabo los diversos intentos de volar.

Sin embargo y tratándose de nuestro país, las leyendas mexicanas nos indican que "en el Calendario Azteca se encuentra esculpida en su parte central, la figura de Tonatiuh Señor de los Cielos, también está -- dentro del Calendario Azteca Ehcatl Dios del Viento y su hijo Tohtli -- es transformado en águila para volar y librarse de calamidades que azo taban al país; esta leyenda toma forma humana en los Caballeros Aguila Quetzalcoatl, la personificación de la divinidad, tenía como la genera lidad de los Dioses, la facultad de volar.

La danza de los voladores de los indios totonacas representa el carácter divino que se atribuye a la facultad de volar, y el deseo del hombre de ser mensajero entre el cielo y la tierra ". (6)

Sin embargo pasaría mucho tiempo, antes de que un hombre nacido en estas tierras, pudiera surcar los aires.

Después de esta breve remembranza del origen de la materia aeronáutica podríamos señalar que en México, no fué hasta el año de 1842 en que el Mexicano Benito León Acosta realizó una exitosa ascensión que dedicó al General Santa Anna. Y el Presidente dictó un Decreto por el cual se confirió a Benito León, el privilegio exclusivo por su destreza, de -- realizar ascensiones aeronáuticas en toda la República Mexicana y si -- quisiera otro aeronáuta tener este privilegio, debía hacerlo de su co-

(6) Colegio de México. Historia General de México. Tomo I México 1981, D.F. COLMEX. Primer Capítulo, Pág. 12.

nocimiento para darle permiso. Este Decreto, del 5 de abril de 1842, - parece ser la primera norma legal de importancia que se dictara en el país en materia aeronáutica, ya que como se puede apreciar, esta disposición le estaba dando a Benito León Acosta la concesión en exclusiva del espacio aéreo.

Ahora que hemos visto cual fué la primera norma de peso que regulaba - en aquel entonces la incipiente actividad aérea, pasaremos a ver como es que se creó el Organó de Autoridad que regula directamente la actividad aérea.

De acuerdo a nuestra legislación, la jurisdicción sobre las Vías Generales de Comunicación, según el primer párrafo del Artículo 3o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación recae en los Poderes Federales, - sin embargo sólo faculta al Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para ejercer su autoridad y le otorga diversas facultades sobre las Vías Generales de Comunicación.

Concatenado a lo anterior la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su Artículo 1o. señala que esta Ley establece las bases de organización de la Administración Pública Federal, centralizada y para estatal, indicando que, la Presidencia de la República, las Secretarías de Estado, los Departamentos Administrativos y la Procuraduría General de la República integran la Administración Pública Centralizada.

Los Organismos Descentralizados, las empresas de participación estatal las instituciones nacionales de crédito, las organizaciones auxiliares nacionales de crédito, las instituciones nacionales de seguros y de fianzas y los fideicomisos, componen la administración pública paraestatal.

Así mismo en su Artículo 2o. indica:

Art. 2o.- "En el ejercicio de sus atribuciones y para el despacho de los negocios del orden administrativo encomendados al Poder Ejecutivo de la Unión, habrá las siguientes Dependencias de la administración pública centralizada:

I.- Secretarías de Estado, y

II.-Departamentos Administrativos. (7)

En el aspecto que nos interesa. señalaremos que la citada Ley, en su Artículo 10o. establece que las Secretarías de Estado y los Departamentos Administrativos tendrán igual rango, por lo que no habrá entre estos Organos, preeminencia alguna.

(7) Leyes y Códigos de México.-Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Editorial Porrúa.-México, 1989. Pág. 8

Por lo que respecta a la forma en que los órganos de la Administración Pública Federal, pueden ejercer sus atribuciones dentro de un ámbito - de Derecho, el Artículo 12 establece que cada Secretaría de Estado o - Departamento Administrativo formulará, respecto de los asuntos de su - competencia, los proyectos de leyes, reglamentos decretos, acuerdos y - órdenes del Presidente de la República. Y el Artículo 18 determina: En el Reglamento interior de cada una de las Secretarías de Estado y De--partamentos Administrativos, que será expedido por el Presidente de la República, se determinarán las atribuciones de sus unidades administrativas, así como la forma en que los titulares podrán ser suplidos en - sus ausencias.

El Artículo 14 de la misma Ley indica que al frente de cada Secretaría de Estado, habrá un Secretario de Estado quien podrá ser auxiliado por subsecretarios, oficial mayor, directores, subdirectores, jefes y sub-jefes de Departamento, oficina, sección y mesa y por los demás funcio-narios que establezca el Reglamento Interior respectivo y otras dispo-siciones legales.

A mayor abundamiento, la Ley en comento en su Artículo 36 otorga las - facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que le co-rresponden como Dependencia del Ejecutivo Federal y le dá el ámbito de competencia con jurisdicción sobre las Vías Generales de Comunicación.

Concretando, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es la Dependencia del Ejecutivo Federal, que cuenta con atribuciones o facultades para el ejercicio de la autoridad y jurisdicción de las Vías Generales de Comunicación, atento a lo dispuesto por el Artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal así como el Artículo 3o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación; contando dentro del aspecto aeronáutico, para el mejor desempeño de sus funciones con las siguientes Direcciones Generales:

- 1.- Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 2.- Dirección General de Aeropuertos. (Recién adherida al Organismo, Aeropuertos y Servicios Auxiliares).
- 3.- Dirección General de Tarifas.

Además cuenta con dos Organos que son:

- 1.- Organismo Público Descentralizado "Aeropuertos y Servicios Auxiliares".
- 2.- Organismo Desconcentrado, "Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano".

B).- LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

Es la Dependencia del Sector Aeronáutico encargada de la regulación y fomento de la Aviación Civil Mexicana, su antecedente se remota al año de 1928, naciendo como Departamento y en el año de 1952, mediante Decreto Presidencial adquiere el carácter de Dirección General.

Ahora bién dentro del ámbito de su competencia se encuentra entre -- otras funciones, el otorgar los permisos y trámitar las concesiones para el servicio privado y oficial. Así mismo interviene en los programas y políticas sobre los transportes aéreos.

En otras palabras, la Dirección General de Aeronáutica Civil, es la -- Institución encargada de llevar a cabo la organización estructural de la Aviación Civil Mexicana, mediante un plan general que responda a -- las necesidades de la economía nacional, obligación impuesta por el Artículo 8o. de la ley de Vías Generales de Comunicación, a las autoridades encargadas de otorgar permisos y concesiones para construir, establecer y explotar una vía general de comunicación, dicho plan general -- debe estar enfocado a comunicar a las zonas de mayor potencialidad económica del país.

La fracción II del Artículo en cita, señala que se dará especial atención al establecimiento de vías de enlace o alimentadoras de troncales

En el caso de la Aviación Civil, tenemos que la aviación troncal; es la que prestan las Compañías Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., la actual Aerovías de Mexico, S.A. de C.V., recientemente pasaron a ser troncales los servicios que prestan las Compañías Aeromar, S.A. de C.V.; Servicios Aéreos, S.A. de C.V., por lo que toca a las regionales o alimentadoras, prestan el Servicio Aerovías Caribe y Aerovías Oaxaqueñas entre otras, por lo regular dichos servicios se prestan con aeronaves de menor tonelaje.

Por otro lado, esta Dependencia tiene facultades de inspección y vigilancia sobre la vía general aeronáutica y los servicios conexos que de ella se deriven.

Por último señalaré que todas y cada una de las funciones de esta Dirección General, se encuentran previstas en el Artículo 17 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de noviembre de 1989).

C).- LOS COMANDANTES DE AEROPUERTO

Como hemos visto, la Autoridad encargada de regular la actividad aérea es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la que por razones lógicas de su funcionamiento, se estructura y se organiza con diversas entidades, dejando a la Dirección General de Aeronáutica Civil, determinadas funciones para que esta las ejerza en forma directa. Así mismo esta Dependencia se forma de tal manera, que también delega ciertas -- funciones en sus funcionarios, siendo de suma importancia el cargo de Comandante de Aeropuerto, pues es este funcionario con el auxilio de -- su personal, inspectores aeronáuticos, quien se encarga en forma directa de organizar y agilizar, la actividad aérea en sus respectivas plazas; así mismo es el que desde un principio puede y debe detectar las anomalías que se presentan en las operaciones aéreas antes de que se -- lleguen a realizar, o sea que en mucho es una figura clave para la seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas, también converge con -- los demás organismos prestadores de servicios y las demás autoridades de otras dependencias del Ejecutivo Federal que por razones propias de los cargos que representan tienen que realizar funciones dentro de los recintos Aeroportuarios, siendo el Comandante quien se encuentra por -- encima de todos estos funcionarios y personal de los distintos entes -- que hemos señalado.

Habría que señalar cuales son los requisitos necesarios para ser Comandantes de un Aeropuerto o en su defecto de un Aeródromo, por lo que podríamos en este aspecto señalar que nuestra Constitución, prevee que - para ser Comandante de un Aeropuerto se requiere ser mexicano por nacimiento, atento a lo dispuesto por el Artículo 32 del ordenamiento legal señalado.

De acuerdo al Artículo 327 de la Ley de Vías Generales de Comunicación se señala que "La Secretaría de Comunicaciones por conducto del Comandante que al efecto designe, ejercerá la autoridad en los Aeropuertos. Todas las autoridades que ejerzan funciones en los Aeropuertos Internacionales se sujetarán al reglamento Interior de Aeropuertos Internacionales que dicte el ejecutivo". (B)

Como podemos ver en el párrafo antes transcrito, se aprecia de lo que- hemos venido señalando, el ejercicio de la autoridad, y que en el ámbito aeronáutico corresponde a ejercerla en forma directa e inmediata al Comandante de Aeropuerto.

(B) Leyes y Códigos de México.- Ley de Vías Generales de Comunicación.
Editorial Porrúa.- México 1986.- Pág. 148.

Cabe señalar, que con anterioridad era requisito indispensable que la persona que fuera designada para ocupar el cargo de Comandante de Aeropuerto contara con una Licencia de Personal Técnico Aeronáutico. De acuerdo a lo establecido en el anterior Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico que tuvo vigencia hasta el día 31 de de enero de 1988, ya que el nuevo Reglamento entró en vigor a raíz de su publicación en el Diario Oficial de la Federación el 10. de febrero del mismo año y dentro de éste ya no se fija este requisito para ser Comandante de Aeropuerto.

Como puede verse, aunque se pudiera suponer que los Comandantes de Aeropuerto, requieren para el desempeño de sus funciones de conocimientos técnicos en materia aeronáutica, se amplió la posibilidad de aspirar a tal cargo a otros funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, medida que es provechosa desde mi muy particular punto de vista, siempre y cuando la designación de Comandante recaiga precisamente en su funcionario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que aunque no sea personal técnico aeronáutico, si tenga la experiencia y los más elementales conocimientos para el ejercicio del cargo ya que actualmente tiene que desarrollar diversas actividades que son de tipo:

TECNICO.

JURIDICO.

ADMINISTRATIVO.

De otra manera, si esta posibilidad, se otorga a personas ajenas por -
influyentismo, como suele suceder dentro de nuestro sistema, estaremos
cayendo en la anarquía.

Respecto del aspecto técnico que tiene que manejar el Comandante de Ae
ropuerto, se encuentra el efectuar las inspecciones de carácter técni-
co a las aeronaves, así como iniciar las investigaciones, en el ámbito
de su jurisdicción, sobre las causas probables de un accidente aéreo,-
así como supervisar y verificar además de inspeccionar los talleres y
escuelas aeronáuticas que se encuentren también dentro de su jurisdic-
ción. Amén de otras.

Desde el punto de vista jurídico, la labor del Comandante sería entre-
otras, la de suspender las licencias al personal técnico aeronáutico,-
por violaciones graves a la Ley de Vías Generales de Comunicación y --
sus Reglamentos; verificar las vigencias de los certificados de aeronag
vegabilidad, que son los documentos expedidos por la Secretaría de Co-

municaciones y Transportes como constancia de que la aeronave ha pasado las pruebas y el control técnico prescritos. Para permitirle volar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias. Actualmente - el Comandante es quien expide también estos certificados; además cuando estos documentos estén vencidos, debe suspender a las aeronaves. -- Así mismo impone sanciones económicas en coordinación con las Oficinas Centrales, siempre y cuando el infractor esté conforme en pagar la sanción en la Comandancia de que se trate.

En cuanto al movimiento administrativo de una Comandancia, éste se refiere a llevar un control de todas las formas y cobros que por concepto de derechos realiza una Comandancia, como son:

- Revalidación de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.
- Inspección Técnica a las aeronaves.
- Expedición de Certificados de Aeronavegabilidad a las aeronaves.
- Sanciones por violación a la Ley de Vías Generales de Comunicación y demás ordenamientos legales aplicables.

Tiene además que hacer la relación de ingresos que recibe y hacer su - entero a la autoridad Hacendaria correspondiente. Y llevar un control-

minucioso de los recursos humanos a su cargo, del mobiliario de la Comandancia así como de los vehículos que tienen a su cargo.

Como puede verse, el ámbito de trabajo de estos funcionarios, requiere de una gran capacitación, misma que se encarga de darla, la Dirección General de Aeronáutica Civil, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Unidad Administrativa a la cual se encuentran -- adscritos los Comandantes.

Por lo que toca a las funciones sustantivas del Comandante señalaremos que el Capítulo IX "De los Aeródromos Civiles" de la Ley de Vías Generales de Comunicación, indica que la Autoridad en los Aeropuertos se ejercerá por los Comandantes, como ya hemos visto con anterioridad.

El Reglamento sobre Inspección, Seguridad y Vigilancia de la Navegación Aérea Civil (9), hace una clasificación de las autoridades aeronáuticas, así en su Artículo 22 indica, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes designará las Autoridades Aeronáuticas (Jefes de Región, Comandantes e Inspectores) de las diferentes Regiones y Comandancias del país. Como se aprecia dentro del contenido de este artículo aparece otra figura de autoridad que es el Jefe de Región, figura -

(9) Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 Nov. de 1979.

que encuentra su fundamento en el Artículo 21 del mismo ordenamiento y en el que se establece, que: La autoridad competente, para llevar a cabo la Inspección y Vigilancia de la Navegación Aérea Civil dividirá el país en Regiones de Inspección Aeronáutica que considere conveniente.

La autoridad competente en este caso, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo a lo que dispone el Artículo 117 de la Ley - de Vías Generales de Comunicación que a la letra señala: Art. 117.-Compete exclusivamente a la Secretaría de Comunicaciones, la Inspección, - tanto técnica como administrativa, sobre las vías generales de comunicación y medios de transporte. En el campo aeronáutico, esta autoridad la ejerce por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, - según lo prescrito por el Artículo 20 del Reglamento sobre Inspección- Seguridad y Vigilancia de la Navegación Aérea Civil.

Profundizando en cuanto a las facultades de un Comandante el Artículo- 26 del Reglamento señalado, indica en forma específica las siguientes- funciones:

- a) Vigilar que se lleve un estricto control de personas y vehículos - en el área de maniobras de los Aeropuertos.

- b) Vigilar que en las áreas de los Aeropuertos prohibidas al público, no tengan acceso personas ajenas al servicio.
- c) Vigilar que no se introduzcan al Aeropuerto artículos peligrosos o prohibidos, tales como armas, explosivos, materiales fácilmente inflamables o corrosivos, bebidas alcohólicas, materiales radio-activos y otros similares.
- d) Poner a disposición de la Agencia del Ministerio Público competente a toda persona involucrada en la comisión de actos delictuosos- y en particular los que atenten en contra de las Vías Generales de Comunicación, medios de transporte, servicios e instalaciones conguas y de propiedad a la Nación.
- e) Levantar actas por infracción a las disposiciones de la Ley de - - Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos.
- f) Vigilar el correcto balizamiento de obstáculos a las operaciones - aéreas.
- g) Vigilar el correcto balizamiento de vehículos que transiten dentro del Aeropuerto.
- h) Vigilar que las obras que se lleven a cabo dentro del Aeropuerto - así como en las áreas adyacentes estén debidamente autorizadas y - no constituyan un peligro a las operaciones y a la seguridad del - Aeropuerto.

- i) Vigilar la emisión y cancelación de NOTAM'S.
- j) Vigilar que el equipo de emergencia de los aeropuertos cumpla las normas de seguridad necesarias y que el personal que lo opere esté debidamente adiestrado.
- k) Revisar por condición y correcto funcionamiento las áreas de maniobras cercas limítrofes, ayudas visuales, ayudas eléctricas, electrónicas, instalaciones de edificio terminal, iluminación de pistas, luces de obstrucción, marcas reglamentarias e instalaciones de servicios conexos y auxiliares.
- l) Vigilar que los servicios de control de Tránsito Aéreo, Meteorología, Comunicaciones y Radio Ayudas a la Navegación operen correctamente dentro de los horarios autorizados.
- m) Certificar bitácoras de mantenimiento de aeronaves y de vuelo de Pilotos.
- n) Autorizar planes de vuelo de acuerdo con las disposiciones reglamentarias.
- o) Autorizar en el ámbito de su competencia la entrada y salida del país de aeronaves civiles, nacionales y extranjeras.
- p) Todas las demás contempladas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos". (10)

(10) Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de Nov. de 1979.

Por otro lado el Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, en su Artículo 24, faculta a los Comandantes a suspender de inmediato al Personal Técnico Aeronáutico, cuando incurra en violaciones a la Ley. A continuación se transcribe el citado precepto, por considerar que esta función es una de las que ejercen los Comandantes de suma importancia para la seguridad, tanto de la vida como de las operaciones aéreas, y lo comparare con el nuevo Artículo del nuevo Reglamento, en el que se amplian en este aspecto aún más las facultades del Comandante.

Artículo 24.- Los Comandantes de Aeropuerto podrán suspender de inmediato las funciones del Personal Técnico Aeronáutico en los siguientes casos: por laborar en estado de intoxicación etílica o bajo el influjo de estupefacientes o enervantes; por ejecutar vuelos rasantes en centros de población; por volar sobre zonas prohibidas; por abandonar la aeronave, a la demás tripulación, pasajeros, carga, en un lugar que no sea precisamente la terminal de vuelo sin que exista causa justificada por transportar armas, artículos peligrosos inflamables o explosivos; por no utilizar dentro de las operaciones de las aeronaves los servicios de instalaciones o ayudas a la navegación aérea; por no prestar eficazmente los servicios de despacho y tránsito aéreo; por actos u --

omisiones en el desempeño de sus funciones que pongan o puedan poner -
peligro la seguridad de las aeronaves, de los Aeropuertos e instalacio
nes auxiliares". (11)

(11) Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 10. de Fe-
brero de 1988.

CAPITULO I I

1.- ASPECTOS CONSTITUCIONALES EN MATERIA AERONAUTICA.

a).- ARTICULO 27 CONSTITUCIONAL.

La Aviación Civil Mexicana, tiene su fundamentación constitucional en el Artículo 27 de nuestra Carta Magna, además se regula en los diversos ordenamientos legales existentes, es así pues, que este Artículo, nos indica que corresponde a la Nación el dominio directo del espacio situado sobre el Territorio Nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional, como puede verse en los dos últimos renglones del quinto párrafo, del Artículo 27, Constitucional.

Relacionado con lo anterior, el Artículo 42 Fracción VI, del Orden Supremo, enmarca como parte integrante de la Federación y del Territorio Nacional, destacando que debe estarse para fijar su extensión y modalidades a lo que disponga el Derecho Internacional.

De la misma manera la Ley de Vías Generales de Comunicación como veremos en su oportunidad, en la clasificación que hace de las vías generales de comunicación, establece en su Artículo Primero Fracción VIII, - que, son Vías Generales de Comunicación, el espacio nacional en que transiten las aeronaves.

Abundando un poco, para el Maestro Antonio de Ibarrola debía de cambiarse el término de espacio nacional al indicar en su obra:

"LA COLUMNA ESPACIAL SUPRATERRITORIAL . Llamémosla así, y no ya Espacio Aéreo Nacional o Aire Territorial. La segunda expresión la debemos a Nicolas Mateesco, Catedrático de Derecho Aéreo e Internacional de la Universidad de Montreal, Canadá, y la expresó en la Conferencia sustentada en nuestra Universidad el 6 de diciembre de 1956. Nos permitimos cambiar la denominación, en consonancia con la reforma al Artículo 27-Constitucional (Diario Oficial, 20 de enero, 1960), a las que hubiera sufrido el 17 de la antigua LGBN (que no se publicaron) y al actual - 18 LGBN, fracción I, que substancialmente se ajusta a nuestro modo de pensar, ya que los esfuerzos del hombre han sobrepasado los límites de la atmósfera terráquea.." (12). LGBN, es la abreviación de Ley General de Bienes Nacionales.

Mas adelante señala el maestro, que: La Columna Espacial tiene una doble importancia para México:

"A) Como campo de transporte y de defensa. Refirámonos al acuerdo por el que se crea el Organó desconcentrado dependiente de la SCT denominado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) -- (D.O. 28 mayo 1979).

(12) De Ibarrola Antonio. Cosas y Sucesiones. Editorial Porrúa, S.A.- México, 1981 Pág. 114.

B) Como medio en el que se propagan las ondas electromagnéticas" (13).

La Ley General de Bienes Nacionales (14), establece en su Artículo 29.

"Son bienes de uso común: I. Es espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el derecho internacional..."

Para entender mejor la naturaleza del dominio de este espacio, señalaremos que existen tres teorías que tratan de explicar precisamente las relaciones entre el Estado y el espacio indicado:

"a) El Estado tiene soberanía absoluta sobre dicho espacio (Art. 306 - de la Ley de Vías Generales de Comunicación). Dice éste en su párrafo primero: "El espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la Soberanía Nacional".

b) El Estado tiene tan sólo una Soberanía limitada, pues puede determinarse en su alcance por el cañón.

c) El Estado no tiene sobre este espacio más que algunos derechos para su conservación y otros fines". (15).

(13) De Ibarrola Antonio. op.cit. pág. 114.

(14) Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 8 de enero de 1982.

(15) De Ibarrola Antonio op. cit. pág. 115.

Es mi opinión que se debe aplicar la primera teoría, dando al Estado - Soberanía ilimitada sobre como la llama el Maestro Antonio de Ibarrola la Columna Espacial Supraterritorial.

Imprescindible es destacar que los adelantos de la ciencia ejercerán - notable influencia en este aspecto sobre la norma jurídica, y es así - que el Maestro Antonio Francoz Rigalt en su Artículo "Directivas Mexicanas del Derecho de la Aviación" (El Foro, 22-23, jul-dic. 1958). Después de analizar brevemente los antecedentes del Derecho de la Aviación, certeramente lo concibe como un sistema que depura y ordena los conceptos, y escinde la aviación del Estado (aeronaves militares, de aduana y policía) de la Aviación Civil. Advierte que debe considerarse también el espacio estra-atmosférico o interplanetario, sin olvidar, - en su caso, cuanto atañe a estaciones espaciales o estrellas artificiales. Deben estudiarse los aspectos de la aerofotografía y aerotopografía, la publicidad comercial y otras semejantes. Francoz pone al día, - si es que ello se puede en materia Aeronáutica y Astronáutica sus enseñanzas en su publicación "El Espacio Extraterrestre" (16).

(16) Excelsior, 3 de junio 1979 y ss.

b).- LAS GARANTIAS DE AUDIENCIA Y LEGALIDAD.

Viviendo nuestro país un régimen de derecho, en el que por razón lógica se confiere al gobernado, ciertas garantías que lo protegen de actos arbitrarios emanados de las diversas autoridades que integran al Estado. También podríamos llamarles "derechos del gobernado",. Además de que podrían ser estas garantías los medios o recursos tendientes a hacer efectivo el imperio de la Ley y del Derecho.

"La garantía de audiencia, una de las más importantes dentro de cualquier régimen jurídico, ya que implica la principal defensa de que dispone todo gobernado frente a actos del poder público que tiendan a privarlo de sus más caros derechos y sus más preciados intereses, está consignada en el segundo párrafo de nuestro Artículo 14 Constitucional que ordena:

"Nadie puede ser privado de la vida, de la libertad, de sus posesiones propiedades o derechos, sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho".

Como se puede advertir, la garantía de audiencia está contenida en una fórmula compleja e integrada por cuatro garantías específicas de seguridad jurídica, que son: a) la de que en contra de la persona, a quien

se pretenda privar de alguno de los bienes jurídicos tutelados por dicha disposición constitucional, se siga un juicio; b) que tal juicio - se substancie ante tribunales previamente establecidos; c) que en el mismo se observen las formalidades esenciales del procedimiento; y d) - que el fallo respectivo se dicte conforme a las leyes existentes con - antelación al hecho o circunstancia que hubiere dado motivo al juicio.

El goce de la garantía de audiencia, como derecho público subjetivo, - corresponde a todo sujeto como gobernado en los términos del Artículo- Primero Constitucional. No bajo otra acepción debe entenderse el voca- blo "Nadie", interpretándolo a contrario sensu. Por ende los atributos accidentales de las personas, tales como la nacionalidad, la raza, la - religión, el sexo, etc. no excluyen a ningún sujeto de la tutela que - imparte la garantía de audiencia, y esta circunstancia, acorde con los principios elementales de la justicia y del humanitarismo hace de nues- tro Artículo 14 Constitucional un precepto protector no sólo del mexi- cano, sino de cualquier hombre, salvo las excepciones consignadas en - la propia Ley Suprema.

Ahora bien, siendo el titular de la garantía de audiencia todo sujeto- como gobernado, ¿qué entiende por tal? el concepto de "governado es in- separable y correlativo, por modo necesario, de la idea de "autoridad" de tal suerte que no es posible la existencia del primero sin la segun- da. El sujeto como gobernado y la autoridad se encuentran en una rela- ción de supra a subordinación, que se traduce indispensablemente en --

multitud de actos de autoridad que tienen, para ser tales, como ámbito de operatividad, la esfera del particular. Por tanto, el gobernado es el sujeto cuyo estado jurídico personal es susceptible de ser total o parcialmente objeto de actos de autoridad, cuyas notas esenciales, - - sine quibus non, son: la unilateralidad, la imperatividad o impositividad y la coercitividad.

Con vista a tales consideraciones, debe, pues, proscribirse la conclusión a que podría llegarse mediante la interpretación literal del Artículo Primero Constitucional, en el sentido de que cualquier individuo, para ser titular de garantías individuales, debe necesariamente estar "en los Estados Unidos Mexicanos", es decir, dentro de su territorio, ya que, aún cuando físicamente no se encuentre dentro del mismo si su esfera jurídica total o parcialmente es susceptible de ser objeto de algún acto de autoridad, la persona goza de los derechos públicos subjetivos instituidos en nuestra Ley fundamental por tener el carácter de gobernado cuyo concepto no sólo comprende al de "individuo", sino a toda persona moral de derecho privado o social y a los organismos descentralizados.

La privación es la consecuencia o el resultado de un acto de autoridad y se traduce o puede consistir en una merma o menoscabo (disminución) de la esfera jurídica del gobernado, determinados por el egreso de algún bien, material o inmaterial (derecho), constitutivo de la misma -- (desposesión o despojo), así como en la impedición para ejercer un de-

recho.

Pero no basta que un acto de autoridad produzca semejantes consecuencias en el estado o ámbito jurídico de una persona para que aquél se reputa "acto de privación" en los términos del segundo párrafo del Artículo 14 Constitucional, puesto que para ello es menester que la merma o menoscabo mencionados, así como la impediación citada, constituyan el fin último, definitivo y natural del aludido acto. En otras palabras, el egreso de un bien jurídico, material o inmaterial, de la esfera del gobernado o la impediación para ejercer un derecho, pueden ser consecuencia o efecto de un acto de autoridad, pero para que éste sea privativo, se requiere que tales resultados sean, además, la finalidad definitiva perseguida, el objetivo último a que en sí mismo tal acto propenda, y no medios o conductos para que a través del propio acto de autoridad o de otro u otros, se obtengan fines distintos. Por ende, -- cuando un acto de autoridad produce la privación (egreso de un bien o despojo de un derecho o imposibilitación para ejercerlo), sin que ésta implique el objetivo último, definitivo, que en sí mismo persiga, -- por su propia naturaleza, dicho acto, éste no será acto privativo en los términos del Artículo 14 Constitucional.

En conclusión, si la privación de un bien material o inmaterial, bajo los aspectos indicados anteriormente es la finalidad connatural perseguida por un acto de autoridad, éste asumirá el carácter de privativo; por el contrario, si cualquier acto autoritario, por su propia índole,

no tiende a dicho objetivo, sino que la privación que origina es sólo un medio para lograr otros propósitos, no será acto privativo sino de molestia, como sucede con el auto de exequendo por faltarle el elemento de definitividad teleológica que ya hemos mencionado.

Pues bien, desde el punto de vista de los efectos de la privación, el juicio de que habla el Artículo 14 Constitucional en su segundo párrafo se traduce en un procedimiento que válidamente puede desenvolverse ante las autoridades que indicamos en las siguientes hipótesis generales.

1o. Ante autoridades materialmente jurisdiccionales (aunque su índole formal sea administrativa), cuando el bien materia de la privación salga de una esfera particular para ingresar a otra esfera generalmente también particular (juicios civiles y de trabajo).

2o. Ante autoridades materialmente administrativas, en caso de que el bien objeto de la privación ingrese a la esfera del Estado o cuando dicha privación tienda a satisfacer coercitivamente una prestación pública individual nacida de relaciones de supra a subordinación.

3o. Ante autoridades judiciales que lo sean formal y materialmente hablando, cuando el bien materia de la privación sea la vida o la libertad personal y, en general, cuando se trate de la materia penal, con apoyo en lo previsto por el Artículo 21, primera parte, de la Constitutu

ción.

En conclusión, el concepto de "juicio" debe significar, en su aspecto real y positivo un elemento previo al acto de privación. En efecto, la palabra "mediante" utilizada en el segundo párrafo del Artículo 14 - - Constitucional es sinónima de esta expresión: "por medio de". Ahora — bien, el "medio", en su acepción lógica, debe necesariamente preceder al fin, pues de otro modo desvirtuaría su propia índole. Por tanto, si el "juicio" de que habla dicho precepto es un medio para privar a alguna persona de cualquier bien jurídico (la vida, la libertad, las propiedades, posesiones o derechos), es decir, si la "privación" es el — fin, obviamente el procedimiento en que aquel se traduce debe preceder al acto privativo, lo cual no amerita mayores comentarios.

A través de la segunda garantía específica de seguridad jurídica que — concurre en la integración de la audiencia, el juicio cuya connotación hemos delineado anteriormente, debe seguirse ante tribunales previamente establecidos. Esta exigencia corrobora la garantía implicada en el Artículo 13 Constitucional, en el sentido de que nadie puede ser juzgado por tribunales especiales (o por comisión), entendiéndose por tales los que no tienen una competencia genérica, sino casuística, o sea que su actuación se contraiga a conocer de un determinado negocio para el que se hubieren creado expresamente. Por tanto, el adverbio "previamente", empleado en el segundo párrafo del Artículo 14 Constitucional, no debe conceptuarse como significativo de mera antelación cronológica

sino como denotativo de la preexistencia de los tribunales al caso que pudiese provocar la privación, dotados de capacidad genérica para dirimir conflictos en número indeterminado.

Ahora bien, la idea de tribunales no debe entenderse en su acepción meramente formal, o sea, considerarse únicamente como tales a los órganos del Estado que estén constitucional o legalmente adscritos al Poder Judicial federal o local, sino que dentro de dicho concepto se comprende a cualquiera de las autoridades ante las que debe seguirse el "juicio" de que habla el segundo párrafo del Artículo 14 de la Constitución, en las distintas hipótesis que al respecto apuntamos.

De esta guisa, la garantía de audiencia no sólo es operante frente a los tribunales propiamente dichos, es decir, frente a los órganos jurisdiccionales del Estado que lo sean formal o materialmente hablando, sino en lo tocante a las autoridades administrativas de cualquier tipo que normal o excepcionalmente realicen actos de privación, en los términos en que hemos reputado a éstos.

En cualquier procedimiento en que consista el juicio previo al acto de privación deben observarse o cumplirse las formalidades procesales - esenciales, lo cual implica la tercera garantía específica integrante de la audiencia.

Las formalidades necesarias encuentran su razón de ser en la propia na

turalidad de todo procedimiento en el que se desarrolle una función jurisdiccional, esto es, en el que se pretenda resolver un conflicto jurídico, bien sea que este surja positivamente por haberse ejercitado la defensa respectiva por el presunto afectado, o bien en el caso de que se haya otorgado la oportunidad de que se suscite sin haberse formulado oposición alguna (juicios o procedimientos en rebeldía), en la inteligencia de que, según hemos afirmado, dicha función es de realización necesaria cuando se trate de un acto privativo en los términos -- que expusimos este concepto con antelación.

Ahora bien, la decisión de un conflicto jurídico impone la inaplazable necesidad de conocer éste, y para que órgano decisorio (tribunal previamente establecido) tenga real y verdadero conocimiento del mismo, -- se requiere que el sujeto respecto del que se suscita manifieste sus pretensiones. De esta manera, la autoridad que va a dirimir dicho conflicto, esto es, que va a decir el derecho en el mismo, tiene como -- obligación ineludible, inherente a toda función jurisdiccional, la de otorgar oportunidad de defensa para que la persona que va a ser víctima de un acto de privación exponga sus pretensiones opositoras al mismo. Es por ello por lo que cualquier ordenamiento adjetivo, bien sea -- civil, penal o administrativo, que regule la función jurisdiccional en diferentes materias, debe por modo necesario y en aras de la índole -- misma de esta función, estatuir la mencionada oportunidad de defensa u oposición, lo que se traduce en diversos actos procesales, siendo el -- principal la notificación al presunto afectado de las exigencias del --

particular o de la autoridad, en sus respectivos casos, tendientes a la obtención de la privación.

Además, como toda resolución jurisdiccional debe decir el derecho en un conflicto jurídico apeándose a la verdad o realidad, y no bastando para ello la sola formación de la controversia (litis en sentido judicial) mediante la formulación de la oposición del presunto afectado, es menester que a éste se le conceda una segunda oportunidad de probar los hechos en los que finque sus pretensiones opositoras (oportunidad probatoria). Por ende, toda ley procesal debe instituir dicha oportunidad a beneficio de las partes del conflicto jurídico y, sobre todo, en favor de la persona que va a resentir en su esfera de derecho un acto de privación.

Pues bien, cuando un ordenamiento adjetivo, cualquiera que este sea, consigna dos oportunidades, la de defensa y la probatoria, puede decirse que las erige en formalidades procesales, las cuales asumen el carácter de esenciales, porque sin ellas la función jurisdiccional no se desempeñaría debida y exhaustivamente. En sentido inverso si una ley procesal sólo consigna como formalidad una de tales oportunidades, lo que ocurre muy frecuentemente en varios ordenamientos positivos, ostentaría indiscutiblemente el vicio de inconstitucional, al auspiciar una privación sin establecer la concurrencia necesaria de ambas ocasiones indispensables para la debida culminación de la función multicitada.

En las diferentes leyes adjetivas, la oportunidad de defensa se traduce en distintas formas procesales, tales como las notificaciones, el emplazamiento, el término para contestar o para oponerse a las pretensiones de privación o al pretendido acto privativo, etc., y, consiguientemente, la contravención a cualquiera de ellas significa simultáneamente la violación a la formalidad procesal respectiva, esto es, a la garantía de audiencia a través de dicha garantía de seguridad jurídica.

Por lo que atañe a la oportunidad probatoria, ésta también se manifiesta, en la normación adjetiva o procesal, en diferentes elementos del procedimiento, tales como la audiencia o la dilación probatorias, así como en todas las reglas que conciernen al ofrecimiento, rendición o desahogo y valoración de probanzas" (17).

"La Garantía de Legalidad, concierne al conjunto de facultades con que la propia Ley Suprema inviste a determinado órgano del Estado, de tal suerte que si el acto de molestia emana de una Autoridad que al dictarlo o ejecutarlo se excede de la órbita integrada por tales facultades, viola la expresada garantía, así como en el caso de que, sin estar habilitada constitucionalmente para ello, causa una perturbación al gobernado en cualquiera de los bienes jurídicos señalados en dicho precepto. La garantía de competencia constitucional excluye, pues, la le-

(17) Diccionario de Derecho Constitucional Garantías y Amparo.- Ignacio Burgoa O.- Editorial Porrúa.- Primera Edición.-México, 1984.
Pags. 53 a 57.

gitudinal o competencia de origen de las autoridades, haciendo improcedente el amparo que contra actos realizados por órganos o funcionarios ilegalmente integrados, nombrados o electos, se pretenda promover (amparo político en cierto aspecto). Ahora bien, por cuanto a la llamada-competencia ordinaria y especialmente a la jurisdiccional, que se revela como el conjunto de facultades con que la ley secundaria inviste a una determinada autoridad, conforme la jurisprudencia de la Suprema -- Corte, no puede reputarse como garantía de seguridad jurídica en los términos del Artículo 16 de la Constitución. Sin embargo, tal circunstancia no elimina totalmente la posibilidad de que por actos contraven-tores de las normas concernientes a la competencia común de los jueces (y, por extensión, de las demás autoridades del Estado), proceda el -- juicio de amparo, lo que ha sido admitido por nuestro máximo tribunal.

La eficacia jurídica de la garantía de legalidad reside en el hecho de que por su mediación se protege todo el sistema de derecho objetivo de México, desde la misma Constitución hasta el Reglamento Administrativo más minucioso.

La garantía de legalidad implicada en la primera parte del Artículo 16 Constitucional, que condiciona todo acto de molestia se contiene en la expresión, fundamentación y motivación de la causa legal del procedi- miento.

Ambas condiciones de validez constitucional del acto de molestia deben

necesariamente concurrir en el caso concreto para que aquél no implique una violación a la garantía de legalidad consagrada por el Artículo 16 de la Ley Suprema, es decir, que no basta que haya una ley que autorice la orden o ejecución del o de los actos autoritarios de perturbación, sino que es preciso inaplazablemente que el caso concreto - hacia el cual éstos vayan a surtir sus efectos esté comprendido dentro de las disposiciones relativas a la norma, invocadas por la autoridad. Por consiguiente, razonado a contrario sensu, se configurará la contravención al Artículo 15 Constitucional a través de dicha garantía, cuando el acto de molestia no se apoye en ninguna ley (falta de fundamentación) o en el caso de que, existiendo ésta, la situación concreta -- respecto a la que se realice dicho acto de autoridad, no esté comprendida dentro de la disposición general invocada (falta de motivación)".

(18).

(18). Op Cit. Página 194.

2.- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

A continuación procederemos a enunciar, en forma breve, la Legislación Mexicana, que ha servido de norma a la Autoridad Aeronáutica.

En forma general, podemos decir que, han sido varias las modificaciones, sufridas por nuestra Legislación Aeronáutica hasta llegar a la -- que hoy conocemos y que regula la materia en su Libro IV., "De las Comunicaciones Aeronáuticas de 1940, reformada en 1950". Todas estas modificaciones, han tenido como objetivo primordial, la necesidad de controlar cada vez más y mejor a la navegación aérea en México; respondiendo así al auge indudable que ésta ha alcanzado como medio de comunicación normal. Ya que dicho desarrollo había hecho ineficaz el Derecho Aéreo Mexicano.

Señalaremos por orden cronológico los ordenamientos jurídicos de la aeronavegación:

a) Ley sobre Aeronáutica Civil 1930.- Este cuerpo de leyes resultó ser la primera en regular la materia de la Aviación en forma ya sistemática, en México, fué expedida un 29 de diciembre de 1929 y publicada el 12 de julio de 1930 por Decreto presidencial.

b) Ley sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte -- 1931.- Aquí resulta interesante destacar que es la primera en intentar

regular, abarcando a todos los medios de transporte y comunicación; - por lo que definitivamente resultó ser más completa y extensa que su antecesora.

c) Ley de Vías Generales de Comunicación.- Esta Ley data del 22 de septiembre de 1932; y su elaboración no logró trascender a la Ley que -- abrogó.

d) Ley de Vías Generales de Comunicación 1939-1940.- El Proyecto de Ley respectivo vino a ser aprobado hasta el 30 de diciembre de 1939 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940; y que no hubo de entrar en vigor sino hasta 30 días después de su publicación.

e) Libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940.- Reformado el 23 de enero de 1950 y en vigor 30 días después.

La esencia de la Ley vigente la hallamos, en que como ya habíamos señalado antes, reconoce la soberanía de los Estados Unidos Mexicanos, sobre el espacio aéreo situado encima de nuestro Territorio Nacional y sobre el que se encuentra en nuestros mares jurisdiccionales; además éste ha sido un principio que ha regido desde los primeros tratados internacionales en los que México ha intervenido, o sea desde 1919.

Por último, la parte relativa a las Comunicaciones Aeronáuticas, deberá relacionarse en forma debida, con la parte de disposiciones generales de la Ley de Vías Generales de Comunicación, ya que estas disposiciones manejan normas aplicables a todos los medios de Comunicación. Y éstas pueden ser los requisitos que los interesados deben cumplir para otorgar una concesión o permiso para la explotación de algunas de las Vías Generales de Comunicación (como puede ser, la operación de una estación radiodifusora, de una línea camionera, ó de una línea aérea); por otro lado esta ley engloba en un capítulo aparte las sanciones que pueden recaer, por violación a los preceptos enmarcados dentro de la misma, también en una forma genérica, salvo algunos artículos que en forma específica se refieren a las conductas violatorias en materia aeronáutica.

En el primer Libro de esta Ley, en el que se señalan las disposiciones generales a que deberán sujetarse no sólo la vía aeronáutica sino todas las demás, como ya habíamos anotado, nos indica los requisitos que deben reunir, para poder construir, establecer y explotar vías generales de comunicación.

Establece también la jurisdicción de los Poderes Federales a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sobre dichas vías; los derechos de expropiación, uso de bienes nacionales y otras franquicias. La caducidad y rescisión de concesiones y contratos y revocación de --

permisos. La personalidad y bienes de las empresas sujetas a concesión. Los Derechos de la Nación y la inspección de dichas Vías.

El Libro Segundo se refiere a las Comunicaciones Terrestres. El Tercero a las Comunicaciones por Agua. El Cuarto como lo he señalado a las Comunicaciones Aeronáuticas. El Quinto habla de las Comunicaciones Eléctricas. El Sexto de las Comunicaciones Postales y el Séptimo de las -- Sanciones.

"A pesar del tiempo transcurrido, o sea, practicamente 51 años de estar en vigor, esta Ley constituye el Código sustantivo que regula con mayor claridad y acierto lo relativo a las Vías Generales de Comunicación, medios de transporte y los servicios públicos establecidos.

Es preciso recordar que en la fecha de promulgación de dicha Ley, las Vías Generales de Comunicación eran incipientes, sobre todo aquellas - comprendidas dentro del género de Vías de Comunicación. Sin embargo, - hay que reconocer que el esfuerzo y talento imaginativo de los responsables directos en la elaboración de ese instrumento jurídico, hicieron y hacen posible aún el fomentar, regular y controlar toda la materia de Vías Generales de Comunicación.

Es indudable que la filosofía que la Ley actual contiene respondía a - su tiempo, es decir, que tomando en consideración lo escaso de las - - Vías de Comunicación entonces existentes -escasez que se hacía extensi- va a los medios y a los servicios públicos- obligaron al Estado a dise- ñar la Ley dando el mayor número de facilidades, y obviamente de pro-- tección, a los particulares a fin de que éstos colaborasen con el pro- pio Estado a la construcción de las vías, a proporcionar los medios y- a instalar los servicios públicos". (19)

(19) Los Transportes y las Comunicaciones en el Derecho Mexicano.-Se-- cretaría de Comunicaciones y Transportes.- Orrico Alarcón Miguel. Dirección General de Comunicación Social.-México 1984.-Pág. 28

CAPITULO III

LOS REGLAMENTOS EN MATERIA AERONAUTICA.

Dentro de este punto señalaremos, que el marco jurídico que envuelve a la actividad aeronáutica, se encuentra integrado con independencia de las Leyes que ya con anterioridad he señalado, por los siguientes Reglamentos que han sido publicados en el Diario Oficial de la federación o sea que revisten un ordenamiento ya oficial y por ende obligatorio; por razones prácticas abreviaremos el nombre del Diario Oficial de la Federación con las iniciales D.O.

Reglamento del Artículo 320 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.- Publicado en el D.O. el 10. de septiembre de 1941.

Reglamento para la Expedición de Prioridades en los Transportes Aéreos Publicado en el D.O. el 22 de junio de 1943.

Reglamento Interior del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria.- Publicado en el D.O. el 26 de julio de 1973.

Reglamento sobre Inspección Seguridad y Policía de la Navegación Aérea Civil.- Publicado en el D.O. el 16 de noviembre de 1979 y reformado -- por Decreto de fecha 9 de abril de 1985, quedando como Reglamento sobre Inspección, Seguridad y Vigilancia de la Navegación Aérea Civil.-- Publicado en el D.O. el 25 de mayo de 1985.

Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.- Publicado en el D.O. el 10. de febrero de 1988 .

Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles.- Publicado en el D.O. el 22 de noviembre de 1950.

Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radiosayudas para la Navegación Aérea civil.- Publicado en el D.O. el 25 de noviembre de 1950

Reglamento para la Búsqueda y Salvamento e Investigación de Accidentes Aéreos.- Publicado en el D.O. el 28 de noviembre de 1950.

Reglamento del Servicio Meteorológico Aeronáutico.- Publicado en el D.O. el 10. de diciembre de 1950.

Reglamento de Tránsito Aéreo.- Publicado en el D.O. el 30 de julio de 1975.

Reglamento de las Escuelas Técnicas de Aeronáutica.- Publicado en el D.O. el 11 de octubre de 1951.

Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano.- Publicado en el D.O. el 25 de octubre de 1951.

Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles.- Publicado en el D.O.-
el 15 de noviembre de 1951.

Reglamento Interno de la Comisión Nacional de Facilitación del Trans--
porte Aéreo Internacional.- Publicado en el D.O. el 20 de enero de - -
1955.

Reglamento Interior de Aeropuertos Federales.- Este Reglamento no ha -
sido publicado en el D.O.

Reglamento de Administración Aeroportuaria.- Publicado en el D.O. el -
16 de junio de 1975.

Reglamento de Talleres Aeronáuticos.- Publicado en el D.O. el 24 de --
octubre de 1979.

REGLAMENTO DEL ARTICULO 320 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION .

El Reglamento del Artículo 320 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, regula la autorización del cambio de marca de nacionalidad o matrícula de aeronaves, en el caso de que previamente se sustituya -- por otra mejor, para lo cual deberá matricularse debidamente en el -- país.

REGlamento PARA LA EXPEDICION DE PRIORIDADES EN LOS TRANSPORTES AEREOS

Dentro de este Reglamento se contempla la forma de dar trámite a las solicitudes de prioridad provenientes de las Dependencias del Ejecutivo, señalando que éstas deberán ser firmadas precisamente por los titulares de las mismas o por las personas que especialmente designen para ello. Haciendo una calificación de prioridades en su Artículo 7 que indica:

- A) Presidencia de la República;
- B) Secretarías de la Defensa Nacional, de la Marina Nacional, de Relaciones Exteriores y de Comunicaciones y Obras Públicas;
- C) Las demás Secretarías y Departamentos de Estado, así como el Cuerpo Diplomático;
- D) Gobiernos de los Estados y Territorios;
- E) Poderes Legislativo y Judicial Federal;
- F) Particulares que justifiquen su derecho a la prioridad.

La solicitud de prioridades deberá presentarse ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la que las tramitará de acuerdo con esta reglamentación y por el Organismo que al efecto designe la propia Dependencia.

Actualmente carece de relevancia, pues incluso en fecha 14 de junio - de 1984, se creó el Organismo Transporte Aéreo Federal que es el encargado de la Transportación de Funcionarios Públicos, además de que ahora únicamente se otorga prioridad a aeronaves en estado de emergencia y de la Presidencia de la República; y éstos se otorgan de inmediato a través de los sistemas de comunicación de las aeronaves a los Organismos receptores de éstos sin ningún trámite anterior.

REGLAMENTO INTERIOR DEL COMITE NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.

Se observa dentro de este Reglamento las disposiciones que indican la forma de integración de dicho Comité, señalando que estará constituido por un representante titular y un suplente de cada una de las Secretarías y Organismos de Estados siguientes:

- 1.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- 2.- Secretaría de Gobernación.
- 3.- Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- 4.- Secretaría de Salubridad y Asistencia.
- 5.- Procuraduría General de la República.
- 6.- Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
- 7.- Radio Aeronáutica Mexicana, S.A. de C.V.
- 8.- Cámara Nacional de Aerotransporte.
- 9.- Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C.

Siendo el Presidente de este Comité el Secretario de Comunicaciones y Transportes, supliendo sus ausencias el Director General de Aeronáutica Civil.

La función primordial de este Comité es el de prevenir el apoderamiento ilícito y actos de sabotaje a las aeronaves. Por lo que para tal --

efecto, tendrán las siguientes funciones y atribuciones:

a) Proponer a las autoridades competentes medidas adicionales de Seguridad a que debenajustarse el acceso y circulación de personas en los Aeropuertos, así como el Control de Vehículos en las áreas de manio---bras. Dichas medidas deberán ser implatadas por las autoridades y orga nismos competentes, dentro de sus atribuciones respectivas.

b) proponer los señalamientos, advertencias y avisos dirigidos al pù--blico en general y la forma en que deben ser empleados en los recintos aeroportuarios.

c) Decidir sobre la constitución, integración y funcionamiento de los Comités Locales de Seguridad Aeroportuaria y expedir sus Reglamentos - Internos.

Señala igualmente la forma en que se celebrarán las sesiones ordina---rias y extraordinarias y que los acuerdos se tomarán por mayoría de vo tos, siendo voto de calidad el del Presidente, señalando así mismo las atribuciones de este:

I.- Presidir las sesiones y dirigir los debates.

II.- Representar al Comité Nacional.

III.- Hacer declaraciones sobre los acuerdos tomados por el Comité Na- cional, cuando lo estime conveniente.

- IV.- Firmar las actas de las reuniones que celebre el Comité.
- V.- Proveer lo necesario para el cumplimiento de los acuerdos del Comité.

Indica también los deberes del Secretario.

- I.- Pasar lista de asistencia en las sesiones del Comité.
- II.- Formular el Orden del Día, con la autorización del Presidente.
- III.- Firmar las actas de las reuniones que celebre el Comité en --
unión del Presidente.
- IV.- Entregar a cada uno de los miembros copia de las actas.
- V.- Dar cuenta al Presidente de la correspondencia y recibir instrucciones.
- VI.- Dirigir el trabajo del personal administrativo y reglamentar sus labores.
- VII.- Auxiliar al Presidente en el estudio y despacho de los asuntos, en la forma que dicho funcionario disponga.
- VIII. Convocar, con autorización del Presidente a las sesiones ordinarias y extraordinarias del Comité.
- IX.- Auxiliar a los miembros del Comité en el desempeño de los asuntos que se les encomienden.
- X.- Autorizar los recibos de emolumentos de los integrantes del Comité Nacional.

REGLAMENTO SOBRE INSPECCION, SEGURIDAD Y VIGILANCIA DE LA NAVEGACION-AEREA CIVIL.

Dentro de este Reglamento se manifiestan esencialmente las facultades y atribuciones con las que se encuentra investida la Autoridad Aeronáutica, Inspectores, Comandantes y Jefes de Región, así en su Artículo Segundo señala: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ejercerá sus atribuciones sobre Inspección, Seguridad y Vigilancia de la Navegación Aérea Civil, por conducto de las Autoridades Aeronáuticas que designen.

Así en su Capítulo IV este Reglamento lo subtitula de Las Autoridades Aeronáuticas y en su Artículo 20 señala en forma más específica las facultades de dichas Autoridades al indicar:

Artículo 20.- Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil la facultad para llevar a cabo la inspección, y vigilancia de: las aeronaves, instalaciones, servicios conexos y auxiliares, las Licencias del Personal Técnico Aeronáutico, las técnicas y procedimientos operacionales, el cumplimiento de las obligaciones de los permisionarios y concesionarios de servicio público de transporte aéreo y de los servicios conexos y auxiliares.

Asimismo señala que para llevar a cabo la inspección y vigilancia de la Navegación Aérea Civil la Autoridad competente deberá dividir el país en las Regiones de Inspección Aeronáutica que considere conveniente y en su Artículo 22 indica que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes designará las Autoridades Aeronáuticas (Jefes de Región Comandantes o Inspectores) de las diferentes Regiones y Comandancias del país.

Menciona también en su Artículo 24 una de las facultades más importantes que es la de impedir en tierra a cualquier piloto o miembro de la tripulación la operación de una aeronave, cuando no se cumpla con las disposiciones reglamentarias aplicables.

Y en su Artículo 28 establece la facultad de la Autoridad Aeronáutica para llevar a cabo la inspección y vigilancia de los equipos y sistemas de Seguridad Aeroportuaria y, en su caso, la autorización de los mismos; haciendo en su Artículo 26 una relación de las funciones que la Autoridad Aeronáutica ejercerá:

- a) Vigilar que se lleve un estricto control de personas y vehículos - en el área de maniobras de los aeropuertos.
- b) Vigilar que en las áreas de los Aeropuertos prohibidas al público, no tengan acceso personas ajenas al servicio.

c) Vigilar que no se introduzcan al aeropuerto artículos peligrosos o prohibidos, tales como armas, explosivos, materiales fácilmente inflamables o corrosivos, bebidas alcohólicas, materiales radio-activos y otros similares.

d) Poner a disposición de la Agencia del Ministerio Público competente a toda persona involucrada en la comisión de actos delictuosos y - en particular los que atenten en contra de las Vías Generales de Comunicación, medios de transporte, servicios e instalaciones conexas y - de propiedad de la nación.

e) Levantar actas por infracción a las disposiciones de la Ley de - - Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos.

f) Vigilar el correcto balizamiento de obstáculos a las operaciones - aéreas.

g) Vigilar el correcto balizamiento de vehículos que transiten dentro del Aeropuerto.

h) Vigilar que las operaciones que se lleven a cabo dentro del Aeropuerto así como en las áreas adyacentes estén debidamente autorizadas y no constituyan un peligro a las operaciones y a la seguridad del -- Aeropuerto.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

i) Vigilar la emisión y cancelación de los NOTAM'S.

j) Vigilar que el equipo de emergencia de los Aeropuertos cumpla con las normas de seguridad necesarias y que el personal que lo opere esté debidamente adiestrado.

k) Revisar por condición y correcto funcionamiento las áreas de maniobras, cercas limítrofes, ayudas visuales, ayudas eléctricas, electrónicas, instalaciones de edificio terminal, iluminación de pistas, luces de obstrucción, marcas reglamentarias e instalaciones de servicios conexos y auxiliares.

l) Vigilar que los servicios de control de tránsito aéreo, Meteorología, Comunicaciones y radio ayudas a la Navegación operen correctamente y dentro de los horarios autorizados.

m) Certificar bitácoras de mantenimiento de aeronaves y de vuelo de pilotos.

n) Autorizar planes de vuelo de acuerdo con las disposiciones reglamentarias.

o) Autorizar en el ámbito de su competencia la entrada y salida del país de aeronaves civiles, nacionales y extranjeras.

p) Todas las demás contempladas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos. (20)

(20) Reglamento Sobre Inspección, Seguridad y Vigilancia de la Navegación Aérea Civil.- Ediciones Andrade, S.A. Séptima Edición -- 1982, México.

REGLAMENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO.

Este ordenamiento se integra por IX Capítulos, Disposiciones, Transitorios y 3 Apéndices, siendo los Capítulos.

- I.- Disposiciones.
- II.- Clasificaciones.
- III.- Requisitos Generales que deben llenarse para el otorgamiento de licencias al Personal Técnico Aeronáutico.
- IV.- Requisitos para el otorgamiento de Licencias al Personal de --vuelo. Privilegios de los Titulares.
- V.- De los Certificados de Capacidad.
- VI.- Requisitos para el otorgamiento de Licencias al Personal de --Tierra.--Privilegios de los Titulares.
- VII.- Revalidación, Recuperación, Suspensión y Revocación de las Licencias y Certificados.
- VIII.- Compufo de las horas de vuelo.
- IX.- Disposiciones Generales.
Disposiciones Transitorias.

Capítulo I.- Señalaremos unicamente las definiciones que no se contemplaron anteriormente cuando vimos el reglamento de Operación de Aerona-
ves Civiles en obvio de repeticiones.

Accesorios.- Equipo, Partes, Aparatos, Artefactos, Adminículos, Utensilios y, en general, cualesquiera mecanismos que se instalan o se adaptan a las aeronaves, y que sin ser partes constitutivas de los planeadores y de la planta motopropulsora, son utilizados en la operación o control de las aeronaves durante el vuelo.

Alteración.- Cambio apreciable en la constitución de un tipo específico de planeador, motor o hélice.

Alteración Mayor.- Aquella que origina en la aeronave cambios apreciables en su peso, equilibrio, resistencia de la estructura primaria, funcionamiento de la planta motopropulsora, características de vuelo, o cualesquiera otras que afecten su aeronavegabilidad; o aquella que para efectuarse requiere accesorios o componentes no aprobados, técnicas complicadas o equipo no convencional.

Area de Control.- Espacio aéreo, de dimensiones definidas dentro del cual se ejerce el control del tránsito aéreo.

Autoridad Competente.- La Secretaría de Comunicaciones y Pbras Públicas (actualmente, Secretaría de Comunicaciones y Transportes) por conducto de la Dirección de Aeronáutica Civil.

Certificado de Capacidad.- autorización inscrita en una Licencia y -- que forma parte de ella, en la que se especifican condiciones especia

les, privilegios y restricciones referentes a dicha licencia.

Certificado Médico.- Documento Oficial que comprueba la aptitud física y mental del sustentante, otorgado conforme a las disposiciones reglamentarias respectivas por médico que está facultado para ello por la Autoridad Competente.

Copiloto.- Piloto titular de licencia, que preste servicio de pilotaje sin estar al mando directo de una aeronave.

Instrucción reconocida.- Programa especial de instrucción, aprobado y supervisado por la Autoridad Competente, que se imparte bajo la dirección de Instructores o Instituciones debidamente autorizadas.

Instructor.- Persona facultada por la Autoridad competente para impartir la enseñanza y vigilar el aprendizaje de determinados conocimientos aeronáuticos.

Mantenimiento.- Operaciones de preservación que no requieren trabajos complejos de montaje, cambio de motores y hélices, inspección, revisión, reparación, conservación y preservación de planeadores, motores hélices y accesorios, incluyendo la reparación de piezas.

Motor.- Máquina que se usa para la propulsión de las aeronaves, incluyendo sus accesorios y acoplamientos.

Movimiento en Tierra.- El efectuado por medios propios de la aeronave sin despegar.

Permiso de Capacitación.- Autorización oficial expedida por la Autoridad competente, a las personas que pretendan capacitarse para obtener licencias o certificados de capacidad para personal técnico aeronáutico.

Pilotear.- Manipular los mandos de una aeronave durante el período de finido como tiempo de vuelo.

Planeador.- Conjunto que comprende fuselaje, alas, tolvas, empenaje, tren de aterrizaje y todas las partes, accesorios y controles pertenecientes a estas unidades o componentes, excepto las plantas motopropulsoras.

Remolque.- Movimiento de una aeronave en tierra o en aire, por medios ajenos a ella.

Reparación Mayor.- Aquella que se realiza después de un accidente o falla mecánica de importancia que afecte apreciablemente la aeronavegabilidad de la aeronave, o aquella que para efectuarse requiera accesorios o componentes no aprobados, técnicas complicadas o equipo no convencional.

Repaso.- Operaciones de mantenimiento preventivo que se ejecutan en las hélices, motores y planeadores, al llegar al límite de horas de trabajo señalado por el constructor y la autoridad competente.

Tiempo de Instrucción a doble Comando.- Tiempo de vuelo durante el cual una persona recibe la instrucción de vuelo que le imparte un piloto, a bordo de una aeronave.

Tiempo de Vuelo en Planeador.- Tiempo de Vuelo desde el momento en que el planeador comienza a moverse con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al terminar el vuelo.

Tiempo de Vuelo por Instrumentos.- Tiempo durante el cual un piloto conduce una aeronave solamente por medio de instrumentos, sin referencia a puntos externos.

Tiempo de Vuelo solo.- Tiempo durante el cual el piloto es el único ocupante o responsable de la conducción de una aeronave.

Tiempo en Entrenador.- Tiempo durante el cual un piloto practica en tierra el vuelo simulado por instrumentos, en un dispositivo mecánico (Link) aprobado por la Autoridad competente.

Vuelo I F R .- Navegación aérea efectuada de acuerdo con las reglas de vuelo por medio de instrumentos.

Vuelo V F R .- Navegación aérea efectuada de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Vuelo de Travesía.- Vuelo realizado entre un punto de partida y otro de aterrizaje, entre las cuales medie una distancia no menor de 30 kilómetros.

Zona de Control o Zona de Aeropuerto.- Espacio aéreo de dimensiones - definidas dentro del cual para protección del tránsito aéreo, tienen - aplicación, disposiciones adicionales a las que rigen al vuelo en - - áreas de control.

Capítulo II.- Como ya señalamos, el Personal Técnico Aeronáutico se - clasificó en personal de Vuelo y Personal de Tierra.

Subclasificandose a su vez el Personal Técnico de Vuelo en:

- 1.- Piloto Estudiante.
- 2.- Piloto Privado.
- 3.- Piloto Comercial.
- 4.- Piloto Comercial de Transporte Público Restringido.
- 5.- Piloto Comercial de Transporte Público Ilimitado.

- 6.- Piloto de Planeador Privado.
- 7.- Navegante.
- 8.- Mecánico de a bordo.
- 9.- Piloto Agrícola.
- 10.- Piloto Privado de Helicóptero.
- 11.- Piloto Comercial de Helicóptero.
- 12.- Piloto Comercial de Transporte Público Ilimitado de Helicóptero.

Y el Personal Técnico de Tierra en:

1.- Personal del Servicio Meteorológico Aeronáutico.

- a) Observador del Tiempo.
- b) Meteorólogo Auxiliar.
- c) Meteorólogo Previsor.

2.- Personal Mecánico de Aeronáutica.

I. Aprendiz.

II. Mecánico de Aeronaves

- a) De Planeadores.
- b) De Motores.
- c) De Planeadores y Motores.

III. Mecánico Especialista.

- a) De Hélices.
- b) De Sistema Eléctrico.

c) De Sistema Hidráulico.

d) De Instrumentos.

e) De Laministería.

f) De Accesorios.

IV. Mecánico de Radioayudas.

a) De Radiofaro omnidireccional de baja y media frecuencia - -
(NDB).

b) De Radio omnidireccional de muy alta frecuencia VHF (VOR)

c) De Equipo Radiotelemétrico (DME).

d) De Sistema Radar.

e) De Sistemas de Aterrizaje por Instrumentos (ILS).

f) Y otros sistemas de Radioayudas para las cuales la Autori--
dad competente asignará la categoría consiguiente

3.- Personal de Operaciones.

I. Controlador Auxiliar.

II. Controlador de Zona.

III. Controlador de Area.

IV. Despachador de Aeronaves.

Capítulo III.- Para obtener cualquiera Licencia de las que establece el presente Reglamento el interesado deberá como requisitos generales

- I.- Presentar una solicitud.
- II.- Presentar un Certificado Médico que compruebe la salud y capacidad física para dedicarse a las actividades amparadas por la Licencia respectiva.
- III.- Haber cursado la instrucción primaria o demostrar poseer conocimientos que la Autoridad competente juzgue equivalentes.
- IV.- Personal de Vuelo, como ya lo indique en el apartado anterior debe ser mexicano por nacimiento, excepto los pilotos estu---diantes y los privados. Personal de Tierra, ser de nacionalidad mexicana o de nacionalidad extranjera, cuando el Estado - Extranjero de que se trata conceda privilegios recíprocos a - personas de nacionalidad mexicana, en iguales términos y condiciones que a sus propios nacionales.
- V.- Haber cumplido con la Ley del Servicio Militar, en los casos - en que sea aplicable.

Capítulo IV.- Estipula en forma específica los requisitos que para ca da una de las clasificaciones se hicieron del personal de vuelo, así como los privilegios que le confiere a su titular la Licencia correspondiente.

Para darnos una idea de esto y a guisa de ejemplo, señalaremos, pues-- la mayoría son requisitos eminentemente técnicos, los que correspon-- den así como los privilegios para el interesado en obtener una licen-- cia de Piloto Comercial de Transporte Público Ilimitado:

- I.- Ser titular de una Licencia de Piloto Comercial;
- II.- Tener registradas mil doscientas horas de vuelo; este total - comprenderá no menos de:
 - a)- Doscientas cincuenta horas en calidad de piloto al mando de - la aeronave, que comprenderán cien horas de vuelo de travesía, y éstas, a su vez, un mínimo de veinticinco horas de vuelo -- nocturno;
 - b)- Cien horas de vuelo nocturno como piloto al mando de la aereo-- nave, o como copiloto;
 - c)- Doscientas horas de vuelo de travesía en calidad de copiloto, realizadas en una aeronave que requiera copiloto o, en su lugar, cien horas adicionales de vuelo de travesía como piloto-- al mando de la aeronave, las cuales podrán formar parte de -- las doscientas cincuenta horas prescritas en el inciso a);
 - d)- Setenta y cinco horas de vuelo por instrumentos, de las cua-- les no mas de veinticinco podrán haberse acumulado en entrena-- dor.

- III.- Pilotear satisfactoriamente aeronaves en todas las maniobras correspondientes a vuelos normales;
- VI.- Ejecutar maniobras de emergencia que incluyan aterrizajes forzados simulados;
- V.- Ejecutar maniobras en aeronaves multimotoras que incluyan despegues y aterrizajes con un motor inactivo y los pesos máximos permisibles, si se desea el certificado de capacidad exigido para tal clase de aeronaves;
- VI.- Ejecutar las maniobras normales por referencia únicamente a los instrumentos, con inclusión de entradas en pérdida de velocidad, barrenas y un viraje de no menos de 720° , con una inclinación lateral de 45° como mínimo;
- VII.- Manejar aeronaves multimotoras por referencia únicamente a los instrumentos con el peso máximo permitido para aterrizaje con un motor parado, si se desea el certificado de capacidad exigido para tal clase de aeronaves;
- VIII.- Interpretar señales de radio del Código Internacional Morse y conducir la aeronave en condiciones reales o simuladas de vuelo por instrumentos, utilizando los procedimientos de orientación y aproximación mediante el uso de radioayudas a la navegación;

IX.- Ejecutar cualesquiera otras maniobras que puedan ser necesarias, a juicio de la autoridad competente, para juzgar su preparación y capacidad;

X.- Se modificará o eliminará cualquiera de las maniobras estipuladas en las fracciones III a IX, si tal maniobra no fuere -- aconsejable debido al tipo de aeronave utilizada en la prueba

Los privilegios que confiere a su titular la licencia de piloto de -- transporte público ilimitado son:

1) Gozar de todos los privilegios que se conceden a los pilotos privados, a los comerciales y a los de transporte público restringido, así como a los titulares del certificado de vuelo por instrumentos;

2) Actuar en calidad de Piloto al mando y de Copiloto, en aeronaves de transporte público, de acuerdo con los certificados de categoría, clase y tipo de inscritos en su licencia.

REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.

Este ordenamiento, se encuentra integrado por IX Capítulos a saber:

- I.- Definiciones. (Este aspecto esta contemplado en la mayoría de los Reglamentos Aeronáuticos, en base a lo eminentemente Técnico de la Industria, aunque se cae en constantes repeticiones, cuando se pudo crear dentro de toda la reglamentación aérea un solo Capítulo en este aspecto).
- II.- Disposiciones Generales. (Existe confusión en este Reglamento pues como veremos más adelante el Capítulo IX también lleva como título Disposiciones Generales).
- III.- Operaciones de Vuelo.
- IV.- Límites de Operación.
- V.- Equipos de Radio de la aeronave.
- VI.- Equipo Complementario de la aeronave.
- VII.- Funciones del Personal de Operaciones.
- VIII.- Manuales, Cuadernos y Registro.

IX.- Disposiciones Generales (Como ya señale, este Capítulo se repite dentro de este ordenamiento).

Dentro de su Capítulo I correspondiente a Definiciones, hace las siguientes:

Aeródromo Civil.- Toda área definida de tierra o de agua, adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves civiles.

Aeropuerto.- Cualquier aeródromo civil de servicio público que cuente con obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de transporte público.

Aeropuerto o Aeródromo Alternativo.- Todo aeródromo especificado en el plan de vuelo, al cual puede dirigirse una aeronave cuando el aterrizaje en su punto de destino no es aconsejable.

Aeródromo Regular.- Aeródromo utilizado con escala prevista en la ruta

Aeronave.- Cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

Estado de Matrícula.- Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Explotador.- Persona o empresa concesionaria o permisionaria, de quien depende una aeronave.

Manual de Vuelo del Aeroplano.- Documento que contiene especificaciones y limitaciones dentro de las cuales el aeroplano debe ser considerado aeronavegable, así como la información e instrucciones necesarias para que los miembros del personal de vuelo puedan operar con seguridad la aeronave.

Miembro de la tripulación.- Persona que presta servicios a bordo de una aeronave en vuelo.

Miembro del Personal de Vuelo.- Tripulante de una aeronave, poseedor de una licencia que lo acredite para desempeñar funciones esenciales a la operación de la misma durante el tiempo de vuelo.

Mínima meteorológica del Aeródromo.- Alturas mínimas de las bases de las nubes y los valores mínimos de visibilidad, prescritos con el fin de determinar la utilización de un aeródromo, ya sea para el despegue o para el aterrizaje.

Piloto al mando de la aeronave.- Persona responsable del manejo, dirección y seguridad de la aeronave durante el vuelo.

Tiempo de Vuelo.- Lapso total desde el momento en que la aeronave comienza a moverse bajo su propia potencia para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Tripulación Múltiple.- Se emplea en vuelos de largo alcance y tiene -- por objeto cubrir el servicio, de tal modo, que los miembros del personal de vuelo no rebasen el tiempo límite fijado en este Reglamento. La tripulación múltiple se compondrá de dos o más tripulaciones de vuelo sencillas, que se revelarán ya sea durante el propio vuelo o en las es calas propuestas de la travesía.

Dentro del Capítulo II se maneja la responsabilidad del explotador de aeronaves ante la autoridad competente en cuanto a que establece que - este será responsable de que sus empleados conozcan las Leyes y Reglamentos sobre aeronáutica, tanto en nuestro país como de las naciones - en donde operan sus aeronaves. Cuestión ésta que no deja lugar a dudas de la responsabilidad del explotador, por lo que se aplica aquí precisamente el principio de derecho de que "el desconocimiento de la Ley no exime de su cumplimiento".

Señalando además el Capítulo que nos ocupa de la obligación del personal técnico de conocer los procedimientos técnicos que han de utilizar para las zonas que han de atravesar y para los Aeropuertos o Aeródromos que han de utilizar. Así como en casos de emergencia que pongan en peligro la seguridad de las personas o de la aeronave, la permisión de infringir por verse obligado a ello los reglamentos y procedimientos locales, poniendo en estas cosas el piloto de la aeronave en conocimiento de inmediato a la Autoridad competente.

Confúndese dentro de este Capítulo una situación de gran trascendencia, pues señala que no se llevarán a bordo de la aeronave más explosivos y Artículos peligrosos que los que no dificultan la navegación o pongan en peligro la seguridad del personal o pasajeros, a menos de que el transporte de tales artículos este autorizado por la Autoridad competente.

Artículo 50 del Reglamento, entiéndase de esto que si se pueden transportar explosivos y artículos peligrosos por la vía aérea, siempre y cuando no dificulten la navegación o pongan en peligro la seguridad del personal o pasajeros, cabría aquí hacer una pregunta ¿ Habrá explosiones y/o Artículos peligrosos que no dificulten la navegación o no pongan en peligro la seguridad del personal o pasajeros? pues con la denominación que les da este Reglamento de Materiales "Peligrosos" debe entenderse que son precisamente esto. Dando además amplio margen a la Autoridad competente sin señalar cuales, para que fije lo que debe considerarse como Artículos peligrosos, después de señalar algunos como son líquidos o sólidos inflamables (debiendo ser lo correcto inflamables), materias oxidantes, líquidos corrosivos, gas comprimido inflamable o no (debiendo ser lo correcto inflamable o inflamable, gas o líquidos venenosos y gas lacrimógenos).

Indica también la obligación de quien porte arma deberá hacer entrega de la misma al Piloto al mando al abordar la aeronave.

Capítulo III Operaciones de vuelo.

En este Capítulo entre otras cuestiones, se señala la obligación del explotador, de que antes de poner en operación su permiso o concesión debiendo haber satisfecho los requisitos establecidos por la Ley y -- sus Reglamentos, habla también de la obligación del explotador de formular su Manual de Operaciones de Vuelo, sin que puedan hacer uso de los derechos de su permiso o concesión si no ha sido autorizado dicho Manual.

Se establece también las alturas mínimas de seguridad para cada una -- de las rutas aéreas por las que se habrá de volar, esto lo somete el explotador a la aprobación de la Autoridad, se lleva además por parte del explotador un registro de las cargas de combustible y aceite debidamente firmado por el Primer Oficial (Copiloto) o por el Piloto al -- mando.

Así mismo designará el explotador para cada vuelo un piloto que ejerza las funciones de mando de la aeronave. Llevando también los registros de las horas de vuelo de cada uno de sus pilotos.

Comprobando también dos veces al año con intervalos no menores de cuatro meses la técnica de pilotaje y pericia necesarias para llevar a -- cabo procedimientos de emergencia por parte de sus pilotos.

**REGlamento DE TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS Y RADIOAYUDAS PARA LA -
NAVEGACION AEREA.**

(Publicado en el "Diario Oficial" de 25 de noviembre de 1950).

Regula lo referente al Artículo 28 del Convenio de Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944, ratificado por nuestro Gobierno el 16 de mayo de 1946.

Integrado por 10 capítulos, es aplicado primordialmente para garantizar los informes necesarios para la seguridad y regularidad de la Navegación Aérea en la República Mexicana, además de la eficiente operación de los transportes aéreos nacionales e internacionales, siendo su principal fin contribuir a la seguridad de los vuelos y a la protección de la vida humana y de la propiedad en el aire. Y su propósito secundario es el intercambio de comunicaciones entre estaciones terrestres, auxiliares de las operaciones de vuelo.

REGLAMENTO PARA LA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO E INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS.

Reglamenta los Artículos 358, 359 y 360 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Tiene por objeto establecer las normas y procedimientos que deberán seguirse para la búsqueda y salvamento del personal de vuelo y pasajeros de las aeronaves que hayan sufrido algún accidente, así como para la investigación de las causas que hayan dado origen al mismo.

REGLAMENTO DEL SERVICIO METEOROLOGICO AERONAUTICO

(Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10. de diciembre-
de 1950).

Norma el Artículo 22 del Convenio de Aviación Civil Internacional, --
suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, ratificado constitucio-
nalmente por nuestro Gobierno el 16 de mayo de 1946. Formado por 10 -
Capítulos y una adición, establece que el objeto del "Servicio Meteo-
rológico Aeronáutico" es el de asegurar la eficiencia de los transpor-
tes aéreos nacionales e internacionales, mediante el suministro de in-
formación constante sobre el estado del tiempo en las rutas y Aero---
puertos o Aeródromos. Estableciéndose estaciones meteorológicas encar-
gadas de recabar y recopilar los datos necesarios para el pronóstico-
del tiempo y su rápida distribución.

Siendo éste servicio público, poniéndose a disposición de las aerona-
ves que lo requieran, sobre bases, condiciones y tarifas uniformes.

REGLAMENTO DE TRANSITO AEREO

(Publicado en el "Diario Oficial" de 30 de julio de 1975.

Integrado por 6 Capítulos. Regula la operación de aeronaves en el espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos y -- dentro de la región de información de vuelo, de la República Mexicana y, en su caso, para propietarios y poseedores que operen o exploten -- aeronaves en los términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

REGLAMENTO DE LAS ESCUELAS TECNICAS DE AERONAUTICA

(Publicado en el "Diario Oficial" el 11 de octubre de 1951.

Reglamenta el Artículo 369 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

En forma específica, norma la preparación del personal técnico aeronáutico en la República Mexicana, haciendo una clasificación de escuelas técnicas en

- a) Enseñanza Técnica para Personal de Vuelo; y
- b) Enseñanza Técnica para Personal de Tierra

Y establece los Programas de Instrucción para el Personal Técnico Aeronáutico.

REGLAMENTO DEL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO

(Publicado en el "Diario Oficial" el 25 de octubre de 1951).

Integrado por 10 Capítulos, regula las disposiciones contenidas en -- los Artículos 371, 372 y 373 del Capítulo XVII del libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Y tendrá a su cargo el registro de:

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

- a).- Las aeronaves mexicanas,
- b).- Los aeródromos civiles,
- c).- Las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radioguias, estacio-- nes radio geométricas, radiolocalizadores y demás ayudas auxiliares a la navegación aérea,
- d).- Los motores de las aeronaves.

II.- Las concesiones y permisos que amparen el transporte aéreo y las actas y resoluciones que los modifiquen o extingan;

III.- Las licencias de personal aeronáutico mexicano, sus renovacio-- nes, suspensiones y cancelaciones.

Consta de dos secciones , inscribiéndose en la primera:

I.- Los Títulos por los cuales se adquiere, transmite, modifique, gr
ve o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así
como los arrendamientos o alquileres sobre:

a).- Las aeronaves mexicanas; y

b).- Los motores de las aeronaves;

II.- Las concesiones y permisos que amparan el transporte aéreo y los
actos y resoluciones que las modifiquen o extingan.

Y en la sección segunda:

I.- Los Aeródromos Civiles,

II.- Las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radioguias, estacio-
nes radio geométricas, radio localizadores y demás ayudas a la navega
ción aérea.

III.- Las Licencias del personal aeronáutico; y

IV.- Sociedades mercantiles dedicadas al transporte aéreo.

REGLAMENTO DE AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS CIVILES.

El Reglamento en mención fué publicado en el Diario Oficial el 15 de noviembre de 1951, se aplica en forma íntegra a todos aquellos aeródromos que están sujetos a la Dirección General de Aeronáutica Civil a los que están en manos de los Estados, Municipios o particulares. - sus disposiciones pueden aplicarse también a los Aeropuertos manejados por A.S.A. en la medida que no se opongan a las normas especiales que se contienen al respecto en el Reglamento de Administración Aeroportuaria del año de 1975.

El Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles es importante, porque regula una serie de materias, entre las que se cuentan las siguientes: clasifica los aeródromos desde distintos puntos de vista; - da normas sobre construcción; establece las zonas de aproximación y - virajes; determina la obligación de hacer marcas e iluminar ciertos - obstáculos; contiene algunos artículos que reglamentan las operaciones de las aeronaves; determina las atribuciones del comandante del - aeropuerto; y reglamenta los servicios conexos.

REGLAMENTO INTERNO DE LA COMISION NACIONAL DE FACILITACION DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

Debido a la creación de la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, publicada en el Diario Oficial el 17 de marzo de 1952, se hizo necesario, la creación de una reglamentación adecuada que correspondiera a las finalidades de dicha Comisión. Regulando precisamente este ordenamiento la integración, el funcionamiento, la forma de las sesiones, de las recomendaciones, acuerdos y resoluciones; de las atribuciones del Presidente y de los deberes del Secretario de dicha Comisión.

Dentro del aspecto jurídico, cabe destacar, que este Reglamento señala que la Comisión estará integrada por un representante de cada una de las siguientes Secretarías de Estado: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; Secretaría de Hacienda y Crédito Público; Secretaría de Gobernación; Secretaría de Salubridad y Asistencia Pública y Secretaría de Agricultura y Ganadería.

Teniendo por objeto la citada Comisión:

Realizar los estudios necesarios y tomar las medidas pertinentes para poner en práctica las disposiciones del anexo nueve a la Convención de Chicago, resolviendo los problemas relacionados con la entrada y salida del país de toda clase de aeronaves con la entrada y salida de pasajeros y tripulantes a la entrada y salida de mercancías, al tráfico aé

reo atraviese el Territorio de la República, al régimen legal de los -
Aeropuertos y zonas francas, al aterrizaje en lugares distintos de los
Aeropuertos Internacionales, a las disposiciones sobre sanidad aérea,-
servicios médicos y cuarentena agrícola, al régimen de los servicios -
de cambio de divisas; a las disposiciones sobre búsqueda, salvamento y
recabo de aeronaves internacionales; así como mejorar y unificar las -
disposiciones legales aplicables al tránsito aéreo internacional en re
lación con las materias que se han señalado.

REGlamento DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.

Este Reglamento maneja, la administración, operación y conservación de los Aeropuertos encomendados al Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

Reviste suma importancia en razón de que regula la Comisión Nacional - de Facilitación de Transporte Aéreo Internacional y crea a los Comités Locales de Facilitación Aeroportuaria, así como a los Comités Locales- de Seguridad Aeroportuaria además del Comité Coordinador de Administra- ción Aeroportuaria. Pudiendo observarse que existe contraposición con- el Reglamento Interno de la Comisión Nacional de facilitación de Trans- porte Aéreo Internacional, pues mientras que este señala que dicha Co- misión se integraba por los representantes de cada una de las Secreta- rías de Estado que hemos señalado, aquel indica que dicha Comisión se- integrará por un Presidente que será el Secretario de Comunicaciones y Transportes, por un Vocal Ejecutivo que será el Director General de Ae- ropuertos y Servicios Auxiliares, el Director General de Aeronáutica - Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Director Ge- neral de Aduanas de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el Di- rector General de Población de la Secretaría de Gobernación; el Direc- tor General de Salubridad en el Distrito Federal de la Secretaría de - Salubridad y Asistencia; Los Directores Generales de Sanidad Vegetal - y de Sanidad Animal de la Secretaría de Agricultura; el Director Gene- ral de Planeación y Recursos Turísticos de la Secretaría de Turismo; -

El Director de Promoción Turística del Consejo Nacional de Turismo. -- Por lo que al señalar este Reglamento en su Artículo Segundo Transitorio, la derogación de todas las disposiciones legales y administrativas en lo que se opongan, debe entenderse la Derogación del Reglamento Interno de la Comisión Nacional de Facilitación de Transporte Aéreo Internacional.

Dada la situación mundial actual, de constante sobresobra, por atentados-terroristas, fué un acierto la creación y la regulación de los Comités Locales de Seguridad Aeroportuaria, que precisamente se encargan de -- prevenir en lo posible situaciones de este tipo.

REGLAMENTO DE TALLERES AERONAUTICOS

Este ordenamiento, reglamenta el Artículo 367 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que a la letra dice:

Art. 367.- Se consideran de utilidad pública:

- I.- El establecimiento de fábricas de aeronaves, motores y accesorios y de talleres aeronáuticos;
- II.- Las Escuelas y Centros de Investigaciones Aeronáuticas;
- III.- Los Clubes Aéreos y el Aeromodelismo. (21)

Regulando la clasificación de Talleres Aeronáuticos, su funcionamiento el personal técnico que labora en los Talleres; las instalaciones y -- las operaciones de los mismos.

(21) Ley de Vías Generales de Comunicación.-14a. Edición, Editorial Porrúa.-Pág. 168

LIBRO SEPTIMO DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

Tomando en cuenta que Sanción puede significar:

I.- El Derecho es un conjunto de normas que regulan de modo específico la conducta humana. El problema de la definición del derecho es el de establecer el carácter de esa especificidad. Algunos autores consideran que lo característico del derecho es el ser un conjunto de normas que se distinguen por su contenido de otras normas que tienen otros -- contenidos. Este será un criterio material sobre el concepto del derecho, e implicaría la idea, que pocos estarían dispuestos a suscribir, de que hay una materia específica jurídica y que hay actos humanos que no pueden estar sujetos a regulación jurídica alguna. Para otros autores, la gran mayoría de ellos, el derecho puede caracterizarse por el modo o manera como regula la conducta humana de modo bilateral o de modo coactivo. La primera tesis no debemos discutirla en este lugar; la segunda es pertinente, pues se encuentra relacionada con el concepto de la sanción. Se basa en un antiguo concepto empírico sobre el ser humano y sus motivaciones. Aunque nunca ha sido exacto el experimento, es posible afirmar que la experiencia ha mostrado al hombre que puede controlarse la conducta de un individuo por medio de la amenaza de que se le infligirá un mal en caso de que se realice una conducta no deseada. En muchas ocasiones la simple irritabilidad produce como reacción a una determinada conducta, otra dañina para el sujeto que realizó la primera. Es el principio de retribución reaccionar con un mal contra -

aquel que ha realizado un mal. Ojo por ojo y diente por diente, como se expresa en la Biblia. La sanción se encuentra dentro de la expresión que se refiere por segunda vez al ojo y al diente, es decir, a la conducta que reacciona contra el mal infligido. Esta experiencia anti-quisima es, como lo ha demostrado Kelsen, el fundamento explicativo -- más originario de la humanidad, que se encuentra en la base de la religión y de la filosofía natural de los griegos y, en general, en las -- conceptuaciones de todos los pueblos primitivos.

II.- Sin embargo, como en muchas otras materias fué Protágoras de Abdera el que logró una conceptuación del castigo y la sanción que hasta la fecha no ha sido superada. Dice: "Nadie castiga al delincuente en atención y por razón de lo que ha hecho -- pues lo ocurrido no puede deshacerse -- sino en razón del futuro., para que ni el propio autor -- vuelva a cometer desafueros, ni otro que sea testigo de su castigo... Y quien así piensa castiga para intimidación". La intimidación es la -- función del castigo.

John Austin afirma: "Una persona que está bajo un deber o que tiene un deber, está sujeto a un mal o a una molestia (que le será infligida -- por una Autoridad soberana) en el caso de que viole su deber o desobedezca el mandato que lo impone. En razón de esta responsabilidad o -- perjuicio por el mal eventual o condicional, existe la probabilidad -- de que no desobedezca: probabilidad que es mayor o menor (independientemente de otras consideraciones ajenas) según sea el mal mismo, así-

como también sea mayor o menor la probabilidad de incurrir en el por-desobediencia. Se llama sanción al mal eventual o condicional al que está expuesto el sujeto. Se dice que el derecho u otro mandato está sancionado con ese mal"

En sentido similar se expresa R. Von Ihering en El fin en el derecho, y todos los autores que afirman que el derecho es un orden que establece sanciones, i.e., un orden coactivo de la conducta humana, para utilizar la sintética expresión kelseniana. Si ésto es así, entonces: "...cada norma jurídica habrá de prescribir y regular el ejercicio de la coacción. Su esencia tradúcese en una proposición, en la cual se enlaza un acto coactivo como consecuencia jurídica, a un determinado supuesto de hecho o, condición" (Kelsen)(22).

III.- Más adelante de ésto no se ha ido en la ciencia del derecho. En consecuencia, las notas características de la sanción son las siguientes: a) es un contenido de la norma jurídica; b) en la proposición jurídica o regla de derecho que formula la ciencia del derecho, la sanción se encuentra en la consecuencia del enunciado hipotético; c) el contenido normativo calificado de sanción generalmente consiste en un acto que impone al sujeto infractor un mal o un daño, i.e., la privación de ciertos bienes o valores o la imposición de ciertos perjuicios o dolores; d) en el derecho moderno la imposición de las sanciones, así como su ejecución la llevan a cabo los órganos del Estado, en tanto se le conciba como un orden normativo centralizado que esta-

(22) Kelsen.- Teoría General del Estado.-Pág. 62.

blece el monopolio de la coacción física por sus órganos (Weber y Kelsen), y e) las finalidades de las sanciones son de tres clases: o retributivas, o intimidatorias o compensatorias del daño producido por el acto ilícito.

Ahora bien la definición de Sanción Administrativa es:

I.- Es el castigo que imponen las autoridades administrativas a los infractores de la Ley administrativa. Presupone la existencia de un acto ilícito, que es la oposición o infracción de un ordenamiento jurídico administrativo.

El daño que se causa por la infracciones o ilícito administrativo, a la administración, a la colectividad, a los individuos o al interés general tutelados por la ley, tiene como consecuencia jurídica el castigo consistente en la sanción administrativa.

II.- Garrido Falla define a la sanción administrativa no como castigo sino como "un medio represivo que se pone en marcha precisamente porque la obligación no se ha cumplido", y la distingue de la coacción que se encamina al cumplimiento de lo ordenado contra la voluntad del obligado a ello. Montoro Puerto entiende a la sanción administrativa también como un medio represivo y llega a una definición formal: "En el ejercicio de la potestad sancionadora impone la administración sanciones que ya solamente por el hecho de emanar de ella han de merecer el calificativo de sanciones administrativas".

III.- Naturaleza de la sanción administrativa. Cumple en la ley y en la práctica distintos objetivos la sanción administrativa, preventivos o represivos, correctivos o disciplinarios, tributarios o de castigo. Predomina sin embargo la idea de castigo o de pena que se impone al infractor, prevalece el poder punitivo de la administración a su poder ejemplificador o meramente correctivo. Mueve fundamentalmente al Estado el propósito de castigar o penar al infractor de la ley administrativa, que no la obedece, no la cumple, que cualquiera otra motivación.

Sería grave error servirse del camino de la sanción administrativa -- multa, como una importante fuente de recursos tributarios del Estado, por ésto la política sancionadora de la administración debe orientarse a escoger la sanción que logre frenar o desaparecer las prácticas infractoras que dañan gravemente al interés colectivo. En la legislación administrativa económica se observa que la multa administrativa es un mero paliativo político que utiliza la administración federal, ante su ineficacia para poner orden en la vida económica del país y para los infractores resulta "barata" o inocua.

IV.- Potestad sancionadora de la administración. En los países que viven en un régimen de estado de derecho el único fundamento de la potestad sancionadora de la administración es el derecho. De aquí parte su más amplio poder, el de policía administrativa, que le permite sujetar al orden jurídico administrativo vigente a todos los administrados.

El fundamento de esa potestad se encuentra en principio en el texto - del a. 21 de la C, que dice: "...Compete a la autoridad administrativa la aplicación de sanciones por las infracciones de los reglamentos gubernativos y de policía, las que unicamente consistirán en multa o arresto hasta por treinta y seis horas".

Decimos en principio, porque en la doctrina y en la jurisprudencia de los tribunales federales del Poder Judicial, se discute el alcance de ese texto constitucional que parece imponer dos graves limitaciones a la potestad sancionadora de la administración:

a) Sólo por violaciones a reglamentos gubernativos y de policía, pero no de leyes administrativas como las relativas a radio y televisión, obras públicas, bosques, aguas, minas, etc.

b) Sólo pueden imponerse dos tipos de sanciones administrativas: Multa o arresto, pero ninguna otra como la clausura, el decomiso, la sus pensión de actividades, etc.

Nada ayudan los debates que ese precepto constitucional originó en el Congreso Constituyente de 1916-1917, para inclinarse por una concepción amplia de la potestad sancionadora de la administración. Es necesario recurrir a otros textos de la C para encontrar los fundamentos a las distintas acciones sancionadoras que ejerza la administración.

V.- Sanciones administrativas y sanciones penales. Son dos tipos de sanciones diferentes de que se sirve el Estado para reprimir o castigar a dos categorías diversas de infractores o de actos ilícitos. Su parentesco entre sí, que indudablemente guardan, apoya per se su hidalguía separada e individual.

factores formales en principio separarán sus rangos. Las autoridades administrativas imponen las primeras, en cambio las segundas las imponen las autoridades judiciales. Aquellas son consecuencia de la infracción a leyes administrativas y éstas, por el contrario, son consecuencia de ilícitos frente a la ley penal. En las administrativas no rige el conocido principio nulla poenae sine lege, nullum crimen sine lege, que es vital para las penales. Sustancialmente difieren también, son motivos y fines diferentes los que se persiguen en cada clase de sanciones, pues inclusive en las sanciones penales sólo pueden ser sujeto activo del individuo, la persona física, en cambio, en las administrativas se comprende a las personas jurídicas o morales.

La principios y normas del derecho penal al campo de las sanciones administrativas, es totalmente impropio y autorizar en forma supletoria la legislación administrativa reguladora de las sanciones administrativas, es confundir la esencia de dos normatividades que responden a filosofías sociales distintas.

Es el derecho administrativo sancionador el que las regula y no el de

recho penal administrativo que se ocupa de los delitos administrativos y por lo mismo es una rama del derecho penal.

VI.- Calificación de sanciones administrativas. Son privativas de la libertad, como el arresto que nunca será superior a treinta y seis horas; o de carácter patrimonial o económicas, como la multa - la reina de las sanciones-, el decomiso, la clausura y la cancelación de autorizaciones o permisos. (23) Alfonso Nava Negrete.

El Libro trata de las "Sanciones", regulando en forma genérica las -- sanciones que corresponden por las violaciones cometidas a lo previsto por los diversos libros que integran la Ley de Vías Generales de Comunicación, sancionando los Artículos 523 y 524 de este Libro al -- que sin concesión o permiso de la Secretaría de Comunicaciones y -- Transportes "construya" o "explote" vías generales de comunicación.

Estableciendo de las sanciones más severas, pues indica que la sanción será la pérdida en beneficio de la nación por obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los bienes muebles e inmuebles dedicados a la explotación y además una multa de cincuenta a cinco mil pesos.

De la revisión de algunos expedientes me pude percatar, que esta sanción nunca se ha impuesto, y a lo que más se ha llegado es a un procedimiento que denominan requisa y por el cual la administración pú

(23) Diccionario Jurídico Mexicano.- Editorial Porrúa, S.A. 2a. Edición México 1988.

ca no se posesiona de los bienes, sino unicamente lo utiliza como un - medio de presión a fin de que el que está violando la Ley deje de construir o explotar el servicio.

Concretamente, este Libro contiene las sanciones en materia aeronáutica, en sus Artículos del 555 al 570, existiendo un Artículo el 590 que se aplica en forma general para todas las violaciones a la Ley de Vías Generales de Comunicación y que a la letra dice:

Artículo 590.- Cualquiera otra infracción a esta ley o a sus Reglamentos que no esté expresamente prevista en este Capítulo, será sancionada por la Secretaría de Comunicaciones, con una multa hasta de cinuenta mil pesos.

Como se puede observar este precepto es totalmente amplio para aplicar las sanciones a otros conductos que específicamente no se encuentran - señalados en los preceptos que sanciona la materia aeronáutica.

Cabe destacar aquí, que en virtud de que la Ley de la Materia data de febrero de 1940, - la sanción económica máxima que se fijaba para las violaciones en materia aeronáutica era de \$ 50,000.00 (Cincuenta - Mil Pesos 00/100 M.N.). Por lo que con los problemas económicos de la actualidad no era congruente seguir aplicando estas sanciones. Así el 13 de enero de 1986 se publicó en el Diario Oficial de la Federación - el Decreto que reformó el Libro VII de la Ley de Vías generales de Co

municación por el que se modificó la aplicación de sanciones, indicando en su Artículo Segundo Transitorio: (24)

SEGUNDO.- Para la fijación del monto de las sanciones pecuniarias que resulten aplicables según el Capítulo Unico, Libro Séptimo, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, los importes mínimos y máximos establecidos se convertirán en días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal, Area Metropolitana, a razón de un día por cada diez pesos, tomando en cuenta la fecha en que se cometió la infracción, excepción hecha de las sanciones previstas en los Artículos 535 y 537.

Tratándose de las infracciones a que se refieren el Artículo 535 y los párrafos primero y segundo del Artículo 537, por las primeras infracciones se aplicará una multa de veinte días de salario mínimo y por -- las segundas infracciones, la multa será de cuarenta días de salario -- mínimo.

En todo caso, la sanción se aplicará tomando en consideración la gravedad de la infracción y la capacidad económica del infractor.

En aras de la simplificación y descentralización administrativa, y específicamente en el campo de la aplicación de sanciones por violaciones en materia aeronáutica, idie un formato que contuviera todas las -- conductas factibles de sancionar, los preceptos legales infringidos; -- los preceptos legales que fijen la sanción y las sanciones a aplicar,--
(24) Diario Oficial de la federación.-Publicado el 16 de enero de 1986.

desglosando también si la sanción recae en personal técnico y/o en empresas aeronáuticas, transcribiéndose al reverso de cada formato los Artículos que se violaron y los que fundamenta la imposición de las sanciones. Con lo que se tiene un documento verdaderamente ágil y simplificado, evitándose el engorro de tener que buscar artículo por artículo en la Ley y los Reglamentos, dándose inclusive un instrumento para que las autoridades aeronáuticas que no están versadas en el Derecho puedan calificar e inclusive aplicar las sanciones que pudieran corresponder. Permitiéndome glosar al presente trabajo, (como Capítulo IV dicho documento que denominé Compilación y Prontuario de Sanciones) Proponiendo se tome en cuenta este trabajo como una aportación para la simplificación a nivel inclusive de toda la Administración Pública, dentro de la presente Tesis.

**3.- ASPECTOS INTERNACIONALES EN CUANTO A LA APLICACION DE SANCIONES
CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE
AEREO INTERNACIONAL (VARSOVIA 12 DE OCTUBRE DE 1929).**

Respecto de este Convenio, se puede señalar que fué modificado por el protocolo de enmienda de dicho convenio publicado en La Haya, Holanda en septiembre de 1955, y en términos generales se refiere y se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías - efectuado por aeronaves y mediante pago; así como transportes gratuitos, según se señala en la Fracción I del Artículo 1o. que a la letra dice:

1).- La presente Convención se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado por aeronaves y mediante pago. Se aplica también a los transportes gratuitos efectuados por aeronave, por una empresa de transportes aéreos.

Indica también que dicho Convenio no se aplicará al transporte de correo y paquetes postales.

En el aspecto que nos interesa en cuanto a la aplicación de sanciones este Convenio en su Capítulo V "Disposiciones Generales y Finales" en su Artículo XXXII, declara:

Son nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todos los convenios particulares anteriores al daño por los cuales las partes -

derogen las reglas de la presente Convención, bien sea por una determi-
nación de la Ley aplicable o por una modificación de las reglas corres-
pondientes. Sin embargo, en el transporte de mercancías se admitirán -
las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites de la presente Con--
vención, cuando dicho arbitraje deba efectuarse en los lugares de com--
petencia de los Tribunales según lo dispone el artículo 28, inciso 1.

Así mismo en su Artículo XXXIII señala:

Nada estipulado en la presente Convención impedirá a un transportador-
rehusar la celebración de un contrato de transporte o formular regla--
mentos que no estén en contradicción con las disposiciones de la pre--
sente Convención.

Por lo que podemos apreciar no tiene aspectos específicos en cuanto a-
la aplicación de sanciones por violación a dicho Convenio.

CONVENIO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

(CHICAGO 7 DE DICIEMBRE DE 1944)

Debido al avance técnico de la Aviación durante la Segunda Guerra Mundial, surgieron de inmediato los problemas, sobre todo el de los derechos comerciales, ya que habrían que dilucidar los acuerdos que se tomarían para que los servicios aéreos de un país, penetraran en el espacio aéreo de otro, además de los problemas jurídicos y económicos - que surgirían al sobrevolar en tiempo de paz, fronteras internacionales.

Fué así que en 1944 los Estados Unidos consultaron a las otras naciones aliadas, derivándose de ésto que se enviaran invitaciones a 55 países para que se reuniesen en Chicago en noviembre de 1944. Habiendo asistido de esos 55, 52 países.

Como resultado de esta reunión se elaboró el Convenio de Aviación Civil Internacional celebrado el 7 de diciembre de 1944 en Chicago. Estableciéndose dentro de los puntos principales que " Los gobiernos -- que suscriben esta convención, habiendo convenido en ciertos principios y acuerdos a fin de que la Aviación Civil Internacional se desarrolle de manera segura y sistemática y de que los servicios de transporte Aéreo Internacional se establezcan a base de igualdad de oportunidades y funciones eficaz y economicamente, celebran esta Convención con este Objeto". (25)

(25) Convención de Aviación Civil Internacional, celebrada el 7 de diciembre de 1944 en Chicago, Redacción en Español.-Pág. 3a.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
	<p>REPARACIONES Y MODIFICACIONES :</p> <p>a) PONER EN SERVICIO SIN AFILIACION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, LAS ANTENAS, RECEPTORES Y ACCESORIOS QUE SE CONSTRUYAN, REPAREN O MODIFICAREN.</p> <p>b) NO CONDAR CON SERVICIO DE TRANSMISION COMPLETO POR FISIOMORFIA ESPECIALIZADA YA SEA POR SI MISMO, O CONTRATADO CON UN TALLER AUTORIZADO.</p> <p>c) NO REESTABLECER UN SISTEMA DE EMERGENCIA PARA QUE TODA EMERGENCIA, REPARACION GENERAL, ALERGIAS QUE AFECTEN A LA SEGURIDAD DEL SERVICIO SE EFECTUEN DE ACUERDO CON LO PRESCRITO EN EL MANUAL DE EMERGENCIAS.</p> <p>d) EFECTUAR ALERGIAS QUE AFECTEN EL DISEÑO ORIGINAL DE LA ANTENA Y POR TANTO SUS CARACTERISTICAS DE SEGURIDAD SIN LA AUTORIZACION CORRESPONDIENTE DEL ESTUDIO PREVIO QUE EFECTUE</p>		<p>210 LEY DE VIAS COMUNICACIONES DE COMUNICACION DE AERONAVES CIVILES.</p> <p>210 REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.</p> <p>91 REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.</p> <p>210 LEY DE VIAS COMUNICACIONES DE COMUNICACION DE AERONAVES CIVILES.</p> <p>210 LEY DE VIAS COMUNICACIONES DE COMUNICACION DE AERONAVES CIVILES.</p>		<p>210 LEY DE VIAS COMUNICACIONES DE COMUNICACION.</p>	<p>DIAS DE SALARIO MÍNIMO VIGENTE.</p>	<p>100 - 150</p> <p>100 - 600</p> <p>100 - 600</p> <p>1000 - 2500 INDEPENDIENDO DE LA GRAVEDAD DE LA FALTA.</p>

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

ART. 318.- LAS AERONAVES, MOTORES Y ACCESORIOS QUE SE CONSTRUYAN, REPAREN O MODIFIQUEN, NO PODRAN SER PUESTOS EN SERVICIO SIN APROBACION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, DE CONFORMIDAD CON EL REGLAMENTO RESPECTIVO.

REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.

- ART. 90.- EL EXPLOTADOR TENDRA LA OBLIGACION DE ORGANIZAR UN SERVICIO DE MANTENIMIENTO COMPUESTO DE PERSONAL ESPECIALIZADO, TALLER Y OBRAS BIEN EQUIPO E IDEALIZADAS PARA MANTENER SUS AERONAVES EN CONDICIONES DE AERONAVEGABILIDAD O, EN SU DEFECTO CONTINUAR ESTE SERVICIO CON UN TALLER AUTORIZADO.
- ART. 91.- EL EXPLOTADOR TENDRA LA OBLIGACION DE ESTABLECER UN SISTEMA DE INSPECCION PARA QUE TODO MANTENIMIENTO, REPARACION GENERAL, ADJUSTAJES QUE AFECTEN A LA AERONAVEGABILIDAD, SE EFECTUEN DE ACUERDO CON LO PRESCRITO EN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO.
- ART. 92.- TANTO LAS ADJUSTAJES QUE AFECTEN AL DISEÑO ORIGINAL DE LA AERONAVE Y, POR TANTO, SUS CARACTERISTICAS DE AERONAVEGABILIDAD, COMO MOTIVO, PARA LA AUTORIZACION CORRESPONDIENTE DEL ESTUDIO PREVIO QUE EFECTUE SOBRE EL PARTICULAR LA AUTORIDAD COMPETENTE.

ARTICULO SANCIONATORIO.

ART. 100.- CUALQUIERA OTRA INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, CON MULTA HASTA DE \$ 50,000.00

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
	<p>SEBE EL PARTICULAR - LA AUTORIDAD COMPETENTE.</p> <p>e) EFECTUAR SERVICIOS DE MANTENIMIENTO, REPARACION O MODIFICACION A AERONAVES O SUS COMPONENTES EN EL EXTRANJERO, SIN AUTORIZACION DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.</p> <p>CONDICIONES DE COMBUSTIBLE:</p> <p>NO CUMPLIR CON LOS REQUISITOS TECNICOS Y DE SEGURIDAD EN EL MANEJO DE COMBUSTIBLE PARA AERONAVES.</p>		<p>CIRCULAR IA-24-30-01 Y 90 DEL REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.</p> <p>NORMA 17 DEL 15 DE ABRIL DE 1974.</p>		<p>500 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.</p> <p>500 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.</p>		<p>300 - 500 DEPENDIENDO DEL TIPO DE SERVICIO.</p> <p>1000 - 5000 DEPENDIENDO DE LA GRAVEDAD DE LA FALTA.</p>

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
	ADMINISTRADORES - DE AEROPUERTOS: NO CUMPLIR CON LOS RE- QUIZITOS TECNICOS RE- LATIVOS A SERVICIOS - DE RESCATE Y EXTIN- CION DE INCENDIOS. (CNEI).		RELACION TECNICO CNEI- CIRCULAR No. 12450-CNEI.		LEY DE VIGILANCIA COM- MERCIAL DE COMUNICACION.		LEY DE VIGILANCIA COM- MERCIAL DE COMUNICACION.

BOLETIN TECNICO OBLIGATORIO No. 12430-03.

ARTICULO SANCIONATORIO (LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION).

ART. 590.- CUALQUIERA OTRA INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, CON MULTA HASTA DE CINCUENTA MIL PESOS.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
	CONTORNAR LOS SERVICIOS DE TELEFONOS INTERURBOS SIN AUTORIZACION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.		350 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		500 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		1000 - 1250 POR CADA TELEFONO CONTORNADO.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Art. 350.- LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES PODRA AUTORIZAR EL DEFERRO TEMPORAL DE TECNICOS ESPECIALISTAS COMO ASISTENTES O INSTRUCTORES DEL PERSONAL AERONAUTICO MILITAR, CUANDO A SU JUICIO SEA NECESARIO PARA EL ENTRENAMIENTO O MANTENIMIENTO DE UN SERVICIO AERONAUTICO.

ARTICULO SANCCIONATORIO. (LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION).

Art. 350.- CUALQUIERA OTRA INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, CON MULTA HASTA DE \$ 50,000.00.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
TRAFICAR AERONAVES		PERMITIR QUE SU AERD NAVE TRAFICATE:					
a) SIN PLAN DE VUELO	a) SIN PLAN DE VUELO	323 FRAC. IV LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 25 REGLAMENTO OPERACION AERD NAVES CIVILES, 37 REGLAMENTO TRANSITO AERD Y 56 REGLAMENTO AERD Y AERD—PUERTOS CIVILES.	323 FRAC. IV LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 25 REGLAMENTO OPERACION AERD NAVES CIVILES, 56 REGLAMENTO TRANSITO AERD.	580 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION	580 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION	50 - 80	100 - 120
b) SIN APROXIMAR A EL.	b) SIN APROXIMAR A EL.	323 FRAC. IV LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 56 REGLAMENTO TRANSITO AERD	323 FRAC. IV LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 56 REGLAMENTO TRANSITO AERD	580 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION	580 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION	50 - 80	100 - 120
c) NO APROXIMAR O OBSTRUIR	c) NO APROXIMAR O OBSTRUIR.	323 FRAC. IV LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 37 REGLAMENTO TRANSITO AERD 56 Y 57 REGLAMENTO AERD Y AERD—PUERTOS CIVILES.	323 FRAC. IV LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	580 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	580 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	50 - 80	100 - 120

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUICACION.

- ART. 323.- PARA OPERAR EN TERRITORIO NACIONAL, LOS FUERZOS ARMADOS, FUERZAS O SERVIDORES DE AERONAVES CIVILES, Y EN SU CASO, LOS COMANDANTES Y PILOTOS DEBERAN CUMPLIR - CON LOS SIGUIENTES REQUISITOS.
- PRAC. IV.- ANTES DE INICIAR EL VUELO, COORDINARER DE LA VICENCIA DEL CERTIFICADO DE AERONAVIBILIDAD Y LICENCIA DEL PERSONAL Y PREPARAR Y OBSERVAR, SALVO CASO DE EMERGENCIA, EL PLAN DE VUELO CONFORME AL CUAL DEBERAN REALIZARSE LAS OPERACIONES.

REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.

- ART. 75.- EL EXPLORADOR TENERA OBLIGACION DE QUE SE FORMULE PARA CADA VUELO PROYECTADO, UN PLAN DE OPERACIONES DE VUELO QUE INDIQUE QUE PUEDE REALIZARSE EL VUELO DE SE GURIDAD Y QUE SE HA CUMPLIDO CON LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN LOS ARTICULOS 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 y 33 DE ESTE REGLAMENTO. ESTE PLAN SERA APROBADO Y - FIRMADO DE COMUN ACUERDO POR EL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE Y EL DESPACHADOR EN TURNO O REPRESENTANTE DEL JEFE DE OPERACIONES DE VUELO. ESTE PLAN DE OPERA CIONES DE VUELO DEBERA CONSERVARLO EL EXPLORADOR POR UN PERIODO DE SEIS MESES.

REGLAMENTO DE TRANSITO AEREO.

- ART. 37.- ANTES DE INICIAR UN VUELO DE RUTA, EL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE, PRESIDENCIA PARA SU APROBACION ANDE LA AUTORIDAD COMPETENTE, DEPENDENCIA AUTORIZADA O DE PDEPENDENCIA APROPIADA DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO, UN PLAN DE VUELO PUNELADO DE ACUERDO CON LAS DISPOSICIONES DEL APENDICE CORRESPONDIENTE A ESTE REGLA MENTO EN SU PARTE RELATIVA A PLAN DE VUELO.
- DEBERA PRESENTAR UN PLAN DE VUELO ANTES DE REALIZAR:
- PRAC. I.- CUALQUIER VUELO O PARTE DEL MISMO, AL QUE TENGA QUE PRESENTARSE SERVICIO DE CONTROL DE TRANSITO AEREO;
- PRAC. II.- CUALQUIER VUELO EN TIENRO TIENRO DEL ESPACIO DE SERVICIO DE ASESORAMIENTO E INFORMACION DE VUELO, O DENTRO DE OTRAS AREAS SIGUN LO REQUIERAN LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO; Y
- PRAC. III.- CUALQUIER VUELO DE RUTA QUE SE EFECTE DE ACUERDO CON LAS REGLAS DE VUELO VISUAL A FIN DE FACILITAR EL SUBSIDIO DE LOS SERVICIOS DE ALEREA Y DE BUESQUEDA Y- DE RESCUEA Y SALVAMENTO.
- ART. 55.- SALVO LO ESPECIFICADO EN EL ARTICULO 58, TODAS LAS AERONAVES DEBERAN ATENDERSE AL PLAN DE VUELO ACTUALIZADO O A LA PARTE AFELCIONE DE UN PLAN DE VUELO ACTUALI ZADO, PRESENTANDO PREVIAMENTE PARA UN VUELO CONTROLADO A MENOS QUE SE HAYA SOLICITADO UN CAMBIO Y SE HAYA CONGRUIDO LA AUTORIZACION DE LA DEPENDENCIA APRO- PPIADA DE CONTROL DE TRANSITO AEREO O A MENOS QUE SE PRESENTE UNA SITUACION DE EMERGENCIA QUE EXIJA TOMAR MEDIDAS INMEDIADAS POR PARTE DE LA AERONAVE, EN CUDO CASO Y TAN PRONTO COMO LO PERMITAN LAS CIRCUNSTANCIAS SE DEBERA INFORMAR A LA DEPENDENCIA CORRESPONDIENTE DE TRANSITO AEREO DE LAS ACCIONES TOMADAS Y DEL HI- CIO DE QUE ESTAS SE CONSTITUYAN A UNA SITUACION DE EMERGENCIA.

REGLAMENTO DE AEROPUERTOS Y AEROPUERTOS CIVILES.

- ART. 56.- NINGUNA AERONAVE PODRA DESPEGAR SIN TENER LA AUTORIZACION DEL COMANDANTE DEL AEROPUERTO, QUIEN CONFORMARA LA PRESENTACION DEL PLAN DE VUELO Y EL PAOD SIBO- FACTORIO DE LOS SERVICIOS DEL AEROPUERTO, REQUISITOS INDISPENSIBLES PARA AUTORIZAR LA SALIDA DE LA AERONAVE.
- EL COMANDANTE DEL AEROPUERTO PUEDE EXERCERER LA SALIDA DE UNA AERONAVE Y AUN REQUERIR EL AUXILIO DE LA FUERZA PUBLICA PARA IMPOSER SU DECISION.
- ART. 57.- EL PILOTO DE LA AERONAVE SE PRESENTARA AL COMANDANTE DEL AEROPUERTO INMEDIAMENTE DESPUES DE ATERRIZAR Y PREVIAMENTE AL DESPELLE, PARA PROPORCIONARLE INFOR- MACION DE:
- a).- LA MARCA, TIPO Y MATRICULA DE LA AERONAVE;
 - b).- CLASES DE VUELO;
 - c).- LUGAR DE ORIGEN O DE DESTINO;
 - d).- PESO TOTAL;
 - e).- NOMBRES DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACION Y DE LOS PASAJEROS. *ASI MISMO LLEVARA LAS PERSONALIDADES QUE REQUIERA EL REGLAMENTO DE TRANSITO AEREO.

ARTICULO SANCIONATORIO. (LEY DE VIAS GENERALES DE COMUICACION).

- ART. 58.- CUALQUIERA OTRA INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SUPERIORIA DE COMANDA- CIONES, CON MULTA HASTA DE CINCUENTA MIL PESOS.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
SITACIONES DE AERONAVES		SITACIONES DE AERONAVES					
a) NO LLEVARLAS A BORDO DE LA AERONAVE	a) NO LLEVARLAS AL DIA	107 FRAC. IV REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.	97 Y 98 REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.	560 LEY DE VIAS COMUNICACION.	560 LEY DE VIAS COMUNICACION.	15 - 20	40 - 50
b) SITACIONES PARA PILOTO NO LLEVARLAS NI MANTENERLAS AL DIA.		40 REGLAMENTO DE LICENCIA AL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO.		560 LEY DE VIAS COMUNICACION.		20 - 25	

REGLAMENTO DE LICENCIAS AL VUELO (SERVICIO ADMINISTRATIVO).

ART. 40 TODOS LOS MIEMBROS DEL PERSONAL DE VUELO TENDRAN LA OBLIGACION DE LLEVAR Y MANTENER AL DIA SUS BITACORAS CORRESPONDIENTES.

REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.

ART. 97 EL EXPLOTADOR TENDRA LA OBLIGACION DE QUE EN CADA UNA DE SUS AERONAVES DE LÍNEA AL DIA EL LIBRO DE BITACORA CORRESPONDIENTE, EL CUAL DEBERA SER AUTORIZADO POR LA -
AUTORIDAD COMPETENTE.

- ART. 98 EL LIBRO DE BITACORA DE LA AERONAVE DEBERA CONTENER LOS SIGUIENTES DATOS:
- I.- NACIONALIDAD Y MATRÍCULA DE LA AERONAVE.
 - II.- FECHA
 - III.- NOMBRES DE LOS MIEMBROS DE LA tripulación.
 - IV.- CARGOS DE LOS MIEMBROS DE LA tripulación.
 - V.- LUGAR DE SALIDA.
 - VI.- LUGAR DE LLEGADA.
 - VII.- HORA DE SALIDA.
 - VIII.- HORA DE LLEGADA.
 - IX.- TIPO DE VUELO.
 - X.- NATURALEZA DEL VUELO (PÚBLICO, COMERCIAL, O DE TRANSPORTE PRIVADO).
 - XI.- ACOMODACIONES Y OBSERVACIONES A MANTENIMIENTO.
 - XII.- POTENCIA DE CARGO.
 - XIII.- HORA DE FUNCIONAMIENTO DE LOS MOTORES, DE ACUERDO CON EL SISTEMA DE VUELO UTILIZADO.
 - XIV.- HORAS PARCIALES Y TOTALES DE LOS MOTORES Y DEL PLANEADOR.
 - XV.- HORAS DESDE LA ÚLTIMA INSPECCION.
 - XVI.- CONSUMO DE GASOLINA Y ATRISISTIONAMIENTO.
 - XVII.- CONSUMO DE ACEITE Y ATRISISTIONAMIENTO.
 - XVIII.- FIRMA DEL CAPITAN.

ART. 107 EN TODA AERONAVE DE TRANSPORTE, DURANTE CADA VUELO, DEBERAN LLEVARSE LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS:

PRINC. IV.- LIBRO DE BITACORA.

ARTÍCULO 44 (SANCCIONES) (LEY DE VIAS AEREALES DE COMUNICACION).

ART. 160 CUALQUIERA OTRA INFRACCION A ESTA LEY (O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CON MULTA (HASTA DE \$ 10,000.00)

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
<p>PIRECEAL TECNICO DE TIERRA</p> <p>a) NO LLEVAR CONOCIDO A SU LICENCIA EN EL EMPLEO DE SUS FUNCIONES.</p> <p>b) REALIZAR SUS FUNCIONES CON LICENCIA VENCIDA O SUSPENDIDA.</p> <p>c) TRABAJAR SIN CONCORDAR LA LICENCIA CON SU FORTALEZA.</p>	<p>a) NO VIGILAR QUE SU PIRECEAL CUMPLA CON SU LICENCIA.</p> <p>b) NO VIGILAR QUE SU PIRECEAL CUMPLA CON LA RENOVACION Y/O REVALIDACION DE SUS LICENCIAS.</p> <p>c) NO VIGILAR QUE SU PIRECEAL CUMPLA CON LA OBTENCION DE SUS RESERVACIONES LICENCIADAS.</p>	<p>126 Y 319 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.</p> <p>126, 319 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 42 REGLAMENTO - LICENCIAS AL PIRECEAL TECNICO AERONAUTICO.</p> <p>126 Y 319 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.</p>	<p>126 Y 319 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.</p> <p>126 Y 319 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.</p> <p>126 Y 319 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.</p>	<p>PIRECEAL TECNICO DE TIERRA.</p> <p>580 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.</p>	<p>PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR</p> <p>580 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.</p>	<p>PILOTO</p> <p>10 - 12</p> <p>26 - 30 SEN PROHIBICION DE LA SUSPENSION ORIENTADA EN BASE AL ART. 563.</p> <p>20 - 30 DAR VISTA A LA AGENCIA DEL REGISTRO PU BLICO NACIONAL.</p>	<p>PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR</p> <p>25 - 30 POR CADA INFRACCION QUE INCLUYA EN ESTA PUNTA.</p> <p>50 - 70 POR CADA INFRACCION QUE INCLUYA EN ESTOS PUNTA.</p> <p>70 - 90 POR CADA INFRACCION O CONTRA QUE INCLUYA EN ESTA PUNTA.</p>

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

- ART. 126.- EL PERSONAL QUE INTERVIENE DIRECTAMENTE EN LOS MEDIOS DE TRANSMISION AERONAUTICOS EN LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION, DEBERA OBTENER Y REVALIDAR EN SU CASO, LA LICENCIA RESPECTIVA QUE LE OTORGA LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
- PARA EL EFECTO DEL PARRAFO ANTERIOR LA INFRACCION DEBERA SUSTENTAR LOS EXAMENES DE APTITUD, ASI COMO ELUTRARSE A LOS HONORARIOS MEDICOS QUE PARA CADA RANCO DE SERVICIOS ESPECIALE ESTA LEY, SUS REGLAMENTOS Y DISPOSICIONES APLICABLES.
- LOS COMISARARIOS O COMISIONARIOS DE EXAMENES DE TRANSMISION AERONAUTICA, SON OBLIGADOS A VIGILAR QUE EL PERSONAL A SU SERVICIO CUMPLA CON LO PREVISTO EN EL PARRAFO ANTERIOR, SIENDO SOLIDARIAMENTE RESPONSABLES POR LA VIOLACION A ESTE PRECEPTO, CON QUIENES TENGAN A SU CARGO LA RESPONSABILIDAD DIRECTA DE LA CONDUCCION DE LOS VEHICULOS, INCLUYENDO AL PERSONAL AUXILIAR DE LOS OPERADORES.
- LA INFRACCION AL PRESENTE ARTICULO SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN LOS TERMINOS DE ESTA LEY, SUS REGLAMENTOS Y LAS DEMAS SUS DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES.
- ART. 129.- EL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO ESTA CONSTITUIDO POR LOS MIEMBROS DE LA TRIPLUJACION DE VUELO, Y EL PERSONAL DE TIERRA ASOCIADO AL SERVICIO DE LA NAVIGACION AVIA CIVIL. PARA ACTUAR COMO MIEMBRO DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO SE REQUIERE SER TITULAR DE UNA LICENCIA VALIDA PARA EJERCER LAS FUNCIONES CORRESPONDIENTES, QUE LE HAYA OTORGADO O HONORIFICADO LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, ESTA LICENCIA PODRA RENOVARSE O REVALIDARSE LAS LICENCIAS OTORGADAS EN EL EXTRANJERO POR AUTORIDAD COMPETENTE, SIEMPRE QUE LOS REQUISITOS BAJO LOS CUALES SE EXPIDIERON O SE DECLARARAN VALIDAS, SEAN IGUALES, POR LO MENOS, A LAS NORMAS TECNICAS REGLAMENTARIAS EXISTENTES EN MEXICO PARA EL OTORGAMIENTO DE TALEN LICENCIAS.
- LOS REQUISITOS DE EDAD, NACIONALIDAD, Y CONDUCTA INDICADOS PARA OBTENER LAS LICENCIAS AERONAUTICAS; LAS CONDICIONES DE CAPACIDAD, APTITUD FISICA, EXAMENES, ESPECIALIDAD Y PERICIA NECESARIAS PARA OBTENERLAS, ASI COMO LA APTITUD QUE A SUS TITULARES SE RECONOZCAN Y LAS FACILIDADES QUE SE LES CONCEDAN POR LAS NORMAS LICENCIAS SERAN DETERMINADOS EN LOS REGLAMENTOS RESPECTIVOS QUE TAMBIEN PRECISARAN LA VIGENCIA, CONDICIONES DE RENOVACION SUSPENSIÓN Y REVOCACION DE DICHAS LICENCIAS.

REGLAMENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO.

- ART. 44.- EN LOS CASOS DE LAS FRACCIONES II Y III DEL ARTICULO 43, SI EL TITULAR DE UNA LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL ES AL MISMO TIEMPO TITULAR DE CERTIFICADOS DE CAPACIDAD, POR LO QUE CONCIERNE A LA NATURALEZA DEL VUELO, PARA REVALIDARLOS DEBERA SATISFACER LOS SIGUIENTES REQUISITOS:
- FVAC. I.- SI SE TRATA DE UN CERTIFICADO DE VUELO POR INSTRUMENTOS, PARA REVALIDARLO DEBERA SUSTENTAR UN EXAMEN PRACTICO DE SUFICIENCIA, DE ACUERDO CON LA FRACCION II inciso c), DEL ARTICULO 21.
- FVAC. II.- SI SE TRATA DE UN CERTIFICADO PARA INSTRUCTOR DE VUELO, SOSTENER AL MENOS DE UN PERIODO DE CAPACITACION A UN PERIODO DE INSTRUCCION DE VUELO DE 10 HORAS, DE LAS CUALES NO MENOS DE 8 DEBAN A DEBER COMANDO BAJO LA DIRECCION DE UN INSTRUCTOR.
- FVAC. III SI SE TRATA DE UN CERTIFICADO DE VUELO PASANTE, DEBERA SOSTENER, AL MENOS DE UN PERIODO DE CAPACITACION, A UN PERIODO DE PRATIALIZACION DE 10 HORAS EN OPERACIONES DE AVIACION AEROCIVIL.

ARTICULO SANCIONATORIO. (LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION).

- ART. 540.- CUALQUIERA OTRA INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES CON MULTA HASTA DE \$ 50,000.00

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
	<u>ESUELAS AERONAUTICAS.</u> a) VUELO SINO PILOTO - ESTUDIANTE NO AUTORIZADO PARA VUELOS SIN INSTRUCTOR. b) ALLANOS EN VUELO DE ENTRENAMIENTO CON PASAJEROS A BORDO.		<u>ESUELAS AERONAUTICAS.</u> 8 Y 12 PARR. III DEL REGLAMENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO Y 20 REGLAMENTO DE LAS ESCUELAS TECNICAS DE AERONAUTICA. 24 REGLAMENTO DE LAS ESCUELAS TECNICAS DE AERONAUTICA.		<u>ESUELAS AERONAUTICAS.</u> 500 LEY DE VIAS COMUNICACIONES DE COMUNICACION. 500 LEY DE VIAS COMUNICACIONES DE COMUNICACION, TRAFICO LOS INTERES PERSONALES DEL 310 DE LA MISMA LEY.		<u>ESUELAS AERONAUTICAS.</u> 100 - 100 SIN EFECTUACION DE LA RESOLUCION DEL PROMOTOR. 100 - 150 SIN EFECTUACION DE LA RESOLUCION DEL PROMOTOR.
<u>INSTRUCTORES.</u>		<u>INSTRUCTORES.</u>		<u>INSTRUCTORES.</u>		<u>INSTRUCTORES.</u>	
DAR INSTRUCCION SIN TENER LA CAPACIDAD PARA ELLO O CON EL CERTIFICADO DE INSTRUCTOR VENCIDO.	UTILIZAR LOS SERVICIOS DE INSTRUCTORES NO AUTORIZADOS POR LA D.G.-A.C.	12, 13 REGLAMENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO Y 18 DEL REGLAMENTO DE LAS ESCUELAS TECNICAS DE AERONAUTICA.	8 REGLAMENTO DE LAS ESCUELAS TECNICAS DE AERONAUTICA.	500 PARR. III LEY DE VIAS COMUNICACIONES DE COMUNICACION.	500 LEY DE VIAS COMUNICACIONES DE COMUNICACION.	70 - 50 SUSPENSION HASTA 6 MESES SEGUN SEA EL CASO.	100 - 110

LAY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

- ART. 310.- SERAN SOLIDARIAMENTE RESPONSABLES, EL INTERETARIO, PROPIETARIO O OPERADOR DE LA AERONAVE CON EL COMANDANTE O PILOTO DE LA MISMA POR CUALQUIER VIOLACION A ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS, RESULTANTE DE ORDENES DICTADOS POR ALGUNO DE AQUELLOS.
- ART. 316.- SE IMPONERA MULTA DE CINCUENTA A CINCO MIL PESOS AL PILOTO O AL COMANDANTE DE CUALQUIER AERONAVE CIVIL.
- FNAC. 111.- POR TRAFICAR LA AERONAVE SIN LLEVAR CONTIGO LA LICENCIA RESPECTIVA, O SIN LAS FACILIDADES QUE DEBE APARECER DE LA MISMA O CON LA LICENCIA SUSPENDIDA O REVOCADA. TENDRA SANCIÓN DE DEFENIDA A LOS DEMAS MIEMBROS DE LA TRAFICACION DE VUELO QUE SE ENCUENTREN EN EL MISMO CASO.

REGLAMENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO.

- ART. 9.- EL INTERESADO EN OBTENER LICENCIA DE PILOTO ESTUDIANTE DEBERA SATISFACER LAS SIGUIENTES REQUISITOS:
- FNAC. 1.- SER TITULAR DE LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL.
- FNAC. 11.- TENER REGISTRADOS EN MENOS DE TRESCIENTAS CINCUENTA HORAS COMO PILOTO AL MONDO DE LA AERONAVE.
- FNAC. 111.- COMPROBAR QUE HA TERMINADO SATISFACTORIAMENTE UN CURSO DE INSTRUCCION TECNICA, A CUYO FIN DEBERA PRESENTAR EL CERTIFICADO CORRESPONDIENTE DENTRO DE LOS SESENTA DIAS POSTERIORES A LA FECHA DE SU EXAMINACION. CUANDO HAYA TRANSCURRIDO UN PLAZO MAYOR O EL CURSO DE INSTRUCCION NO HAYA SIDO HECHO EN UNA ESCUELA AERONAUTICA AUTORIZADA, DEBERA PRESENTAR LOS EXAMENES TEORICOS Y PRACTICOS PRESCRITOS POR LA AUTORIDAD COMPETENTE.
- LOS TITULACIONES QUE CONFIERE A SU TITULAR EL CERTIFICADO DE INSTRUCTOR DE VUELO SON: DEPARTAR LA INSTRUCCION DE VUELO REQUERIDA PARA EL OTORGAMIENTO DE LAS LICENCIAS DE PILOTES PRIVADOS Y COMERCIALES.
- ART. 16.- LOS TITULARES DE LICENCIAS Y CERTIFICADOS DE PERSONAL TECNICO AERONAUTICO, NO PODRAN HACER USO DE PRIVILEGIOS DISTINTOS DE AQUELLOS QUE LAS CONFIERE ESTE REGLAMENTO Y QUE HAYAN SIDO PRESCRITOS EN LA LICENCIA RESPECTIVA.

REGLAMENTO DE LAS ESCUELAS TECNICAS DE AERONAUTICA.

- ART. 8.- EL PERSONAL DE VUELO Y EL PERSONAL DOCENTE, EN SU CASO, DE LAS ESCUELAS TECNICAS DE AERONAUTICA, DEBERAN SER AUTORIZADOS POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, MEDIANTE LA EXEDICION DE LA CORRESPONDIENTE LICENCIA DE INSTRUCTOR O PROFESOR, EN LA FORMA ESTABLECIDA EN EL REGLAMENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO.
- ART. 21.- EL PILOTO ESTUDIANTE ESTARA, SIEMPRE QUE EN ESTUDIOS, BAJO EL CONTROL DE LA ESCUELA EN LA CUAL SE HAYA INSCRIBIDO.
- ART. 24.- LOS ALUMNOS DE UNA ESCUELA TECNICA PARA PERSONAL DE VUELO, NO DEBERAN LLEVAR PASAJEROS DURANTE SUS VUELOS DE ENTRENAMIENTO O DE INSTRUCCION, YA SEAN CON DESCRUCCION O SIN ELLOS ADJUNTOS A LAS ACTIVIDADES AERIAS.

ARTICULO SANCIONATORIO. (LAW DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION).

- ART. 160.- CUALQUIERA OTRA INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES POR MULTA UNICA DE CINCUENTA MIL PESOS.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
SERBIENADO.		SERBIENADO.		SERBIENADO.		SERBIENADO.	
a) NO LLAMAR CONSIDO SU LICENCIA EN EL DESAMPARO DE SUS FUNCIONES.	a) NO VIGILAR QUE SU PERSONAL CUMPLA CON SU LICENCIA.	126 Y 319 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	126 Y 319 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	10 - 12	75 - 78 POR CADA INFRACTOR QUE INCUMPLA EN ESTA FALTA.
b) REALIZAR SUS FUNCIONES CON LICENCIA VENCIDA.	b) NO VIGILAR QUE SU PERSONAL CUMPLA CON LA RENOVACION V/O PRORROGACION DE SUS LICENCIAS.	126, 319 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 42 REGLAMENTO LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO.	126 Y 319 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, EN RELACION CON EL 563 DE LA PROPIA LEY.	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	75 - 78 SIN PARALELO EN LA SERBIENACION INDICADA EN BASE AL ART. 563.	80 - 81 POR CADA INFRACTOR QUE INCUMPLA EN ESTA FALTA.
c) TRABAJAR SIN CONCORDAR LA LICENCIA CORRESPONDIENTE.	c) NO VIGILAR QUE SU PERSONAL CUMPLA CON LA DENTACION DE SUS RESPECTIVAS LICENCIAS.	126 Y 319 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	126 Y 319 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	70 - 80 POR VISTA AL MINISTERIO PUBLICO PROPORNA..	70 - 80 POR CADA INFRACTOR QUE INCUMPLA EN ESTA FALTA.

LEY DE VÍAS COMUNALES DE COMUNICACION.

- ART. 176.- EL PERSONAL QUE INTERVIENE DIRECTAMENTE EN LA CONSERVACION DE LOS MEDIOS DE TRANSMISION ESTABLECIDOS EN LAS VÍAS COMUNALES DE COMUNICACION TERRESTRE CABLEADA Y FIBRA OPTICA Y MARITIMA EN SU CATEGORIA, LA LICENCIA INFORMATIVA QUE POSUYA LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSMISIONES PARA EL EFECTO DEL PARAGRAFO ANTERIOR LA DEBERA ENTREGARLA DEBE CUMPLIR LOS EXAMENES DE APTECUD, ASI COMO SUJETARSE A LAS INSTRUCCIONES Y MEDIDAS QUE PARA CADA TIPO DE SERVICIOS OFERTE ESTA LEY, SUS REGLAMENTOS Y DISPOSICIONES LEGISLATIVAS APPLICABLES. LOS COMISIONADOS O PROMISORIOS DE SERVICIOS DE TRANSMISIONES MARITIMAS, ESTAN OBLIGADOS A VIGILAR QUE EL PERSONAL, A SU SERVICIO CUMPLA CON LO PREVISTO EN EL TITULO DE ANTERIOR, SIENDO SU CORRESPONSABLE RESPONDERABLE POR LA VIOLACION A ESTE PRECEPTO, CON QUIENES TRAHAN A SU CARGO LA RESPONSABILIDAD DIRECTA DE LA CONDUCCION DE LOS VEHICULOS, INCLUYENDO AL PERSONAL AUXILIAR DE LOS OPERADORES. LA INFRACCION AL PRESENTE ARTICULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSMISIONES EN LOS TERMINOS DE ESTA LEY, SUS REGLAMENTOS Y LAS OTRAS DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES.
- ART. 177.- EL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO ESTA CONSTITUIDO POR LOS MIEMBROS DE LA TIERRACION DE VUELO, Y EL PERSONAL DE TIERRA ASUBICITO AL SERVICIO DE LA INMEDIACION AEREA CIVIL. PARA ACTUAR COMO MIEMBRO DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO SE REQUIERE SER TITULAR DE UNA LICENCIA VALIDA PARA EJERCER LAS FUNCIONES CORRESPONDIENTES, QUE LE HAYA OTORGADO O INSTRUCCION LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, ESTA INSTANCIA DEBE CUMPLIR O RECONOCER LAS LICENCIAS OTORGADAS EN EL EXTRANJERO POR LA AUTORIDAD COMPETENTE, SIEMPRE QUE LOS REQUISITOS HAYAN SIDO CUMPLIDOS O SE DECLAREN VALIDOS FROM LOCALES, POR LO MENOS, A LAS NORMAS MINIMAS RECOMENDADAS - ESTABLECIDAS EN MODELO PARA EL OTORGAMIENTO DE TALEN LICENCIAS. LOS REQUISITOS DE EDAD, NACIONALIDAD Y CONECTA EXISTENTE PARA OTORGAR LAS LICENCIAS AERONAUTICAS, LAS CONDICIONES DE CAPACIDAD, APTECUD FISICO, EXAMENES, IDENTIFICACION Y PRUEBA NECESARIA PARA OTORGARLAS, ASI COMO LA APTECUD QUE A SUS TITULARES SE RECONOCERAN Y LAS FACULTADES QUE SE LES CONCEDA POR LAS MISMAS LICENCIAS, SERAN ESTABLECIDOS EN LOS REGLAMENTOS INSTRUCTIVOS QUE TAMBIEN PRESCRIBIRAN LA VIGENCIA, CONDICIONES DE RENOVACION, SUSPENSCION Y REVOCAACION DE DICHAS LICENCIAS.

OTORGAMIENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO.

- ART. 178.- AL OTORGAR EL TITULO DE VALIDAZ DE UNA LICENCIA, QUEDAN DEBERES DEL TITULAR PARA DEDICARSE A LAS ACTIVIDADES DE SU PROFESION O ESPECIALIDAD.

ARTICULO CONSTITUCIONAL. (LEY DE VÍAS COMUNALES DE COMUNICACION).

- ART. 179.- CUALQUIER OTRA INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSMISIONES POR MULTA HASTA DE CINCOENTA MIL PESOS.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
MANIOBRAS EN EL AEROPUERTO.	MANIOBRAS EN EL AEROPUERTO.						
a) ESTACIONAR AVIONES EN LUGAR NO AUTORIZADO.	a) POR PERMITIR QUE ESTACIONEN AVIONES EN LUGAR NO AUTORIZADO.	61 REGLAMENTO DE AERODROMOS Y AEROPUERTOS-CIVILES, 10 Y 24 REGLAMENTO DE ADMIS-TRACION AEROPORTUARIA	62 REGLAMENTO DE AERODROMOS Y AEROPUERTOS-CIVILES, 10 Y 24 REGLAMENTO DE ADMIS-TRACION AEROPORTUARIA	500 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	500 EN TERMINOS DEL 300 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION ESTE ULTIMO PUNTO LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS O PERMISIONARIAS DE ESTA LEY.	25 - 35	70 - 90
b) SERVICIOS DE MANTENIMIENTO A AVIONES ESTANDO EN POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO.	b) POR PERMITIR SERVICIOS DE MANTENIMIENTO A AVIONES ESTANDO EN POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO.	11 REGLAMENTO ADMINS-TRACION AEROPORTUARIA	11 REGLAMENTO ADMINS-TRACION AEROPORTUARIA	500 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	100 EN TERMINO 190, 200 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION ESTE ULTIMO QUE PUNTO LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DE ESTA LEY.	30 - 40	80 - 100
c) SERVICIOS DE MANTENIMIENTO O ACELERACION DE MOTORES DE AVIONES EN POSICION DE ENBARQUE O DESBARQUE.	c) POR PERMITIR SERVICIOS DE MANTENIMIENTO O ACELERACION DE MOTORES EN POSICION DE ENBARQUE O DESBARQUE.	12 REGLAMENTO ADMINS-TRACION AEROPORTUARIA	12 REGLAMENTO ADMINS-TRACION AEROPORTUARIA	500 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	500 EN TERMINOS DEL 300 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION ESTE ULTIMO QUE PUNTO LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DE ESTA LEY.	35 - 45	90 - 100

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

- ART. 323. PARA OPERAR EN TERRITORIO NACIONAL LAS EMPRESARIAS, FUERZAS O OPERACIONES DE AERONAVES CIVILES Y, EN SU CASO, LOS COMANDANTES Y PILOTOS DEBERAN CUMPLIR CON LOS SIGUIENTES REQUISITOS:
- FINC. VIII.- REALIZAR LAS MANIOBRAS DE PARTIDA Y DESPEGAJE, OBRGA Y DETENIDA DE LAS AERONAVES, EN FORMA TAL QUE NO ESTORBEN LAS DE OTRAS AERONAVES NI IMPIDAN EL TRAYECTO NI LA CIRCULACION EN LOS AERODROMOS.

REGlamento DE AERODROMOS Y AERONAVES CIVILES.

- ART. 61.- SE MARCAN TAMBIEN ZONAS PARA EL ESTACIONAMIENTO DE LAS AERONAVES, FUERA DE LOS PERIODOS DE OBRGA Y DESCARGA, LAS AERONAVES IRAN A ESTACIONARSE EN EL LUGAR DE LA ZONA DE ESTACIONAMIENTO QUE LE SEÑALE EL COMANDANTE DEL AERODROMO. A LA ZONA DE ESTACIONAMIENTO SOLO TENDRAN ACCESO LOS PROPIETARIOS DE LAS AERONAVES O LOS EMPLEADOS AFECTOS A SU SERVICIO, MEDIANTE PERMISO EXPEDIDO DEL COMANDANTE DEL AERODROMO.

REGlamento DE ADMINISTRACION AERONAUTICA.

- ART. 10.- EL LUGAR DE ESTACIONAMIENTO DE LAS AERONAVES SERA FIJADO POR AERODROMOS Y SERVICIOS AUXILIARES, A TRAVES DE LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRAYECTO AEREO, SALVO EN CASOS EXCEPCIONALES, EN LOS QUE LA AUTORIDAD SEÑALE UN LUGAR DISTINTO PARA EL MEJOR CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES.
- ART. 11. DE PUEBLE EFECTUAR TRAYECTO EXCEPCIONALES DE MANTENIMIENTO DE LAS AERONAVES Y REPARAR REPAROS EN LAS POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO, SALVO CASOS DE FUERZA MAYOR, SIN VIA AUTORIZACION DE LA COMANDANCIA O ADMINISTRACION DEL AERODROMO.
- ART. 12.- LOS COMANDANTES DE AERONAVES NO DEBERAN ADOPTAR LOS METODOS DE TRES AVIONES EN FORMA COESIVA O CON INTERCETO DE FUERZA MEDIENTE SE ENCUENTREN EN LAS POSICIONES DE TRAYECTO Y ORDENAMIENTO.
- ART. 13.- LAS AERONAVES QUE TENGAN NECESIDAD DE REPARAR REPAROS CON FINES DE FUERZA, LO HARAN SOLO EN LAS ZONAS INDICADAS PARA ELLO POR AERODROMOS Y SERVICIOS AUXILIARES.
- ART. 14.- LOS COMANDANTES NO UTILIZARAN EL AREA DE PLATAFORMA PARA ALMACEN DE OBRGA, ESTIBO Y MANTENIMIENTO PARA ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS.
- ART. 24.- NINGUNA AERONAVE SE ESTACIONARA FUERA DE LAS POSICIONES ESTABLECIDAS POR AERODROMOS Y SERVICIOS AUXILIARES.

REGlamento DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.

- ART. 3.- EL EXPLOTADOR TENDRA LA OBLIGACION DE QUE TODOS SUS PILOTOS CUMPLAN LOS REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS PRESCRITOS PARA LAS ZONAS QUE HAN DE ATENDER Y PARA LOS AERODROMOS O AERODROMOS QUE HAN DE UTILIZAR, Y LOS SERVICIOS E INSTALACIONES DE LOS MISMOS. EL EXPLOTADOR SE OBLIGARA, ASIMISMO, DE QUE LOS DEMAS PERSONAL DE LA TRAYECTORIA DE MODO CUMPLAN LOS REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS APLICABLES AL DESARROLLO DE SUS RESPECTIVAS FUNCIONES EN LA OPERACION DE LAS AERONAVES.
- ART. 101.- AL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE LE CORRESPONDE LA CONSERVACION DEL ORDEN Y DISCIPLINA A BORDO DE LA MISMA, TENDRAN LA OBLIGACION DE CUMPLIR Y HACER CUMPLIR LAS LEYES, REGLAMENTOS Y DEMAS DISPOSICIONES.

REGlamento SOBRE INSPECCION (SERVICIO) Y VIGILANCIA DE LA NAVIGACION AEREA CIVIL.

- ART. 126.- LA AUTORIDAD DE COMUNICACIONES Y TRANSMISIONES POR CABLES DE LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS EJERCERA LAS SIGUIENTES FUNCIONES:
- INCISO F) VIGILAR EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE VEHICULOS QUE TRANSMITEN DENTRO DEL AERODROMO.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
d) SERVICIOS DE MANTENIMIENTO O ACCELERACION DE MOTORES PARA AREA NO AUTORIZADA.	d) POR PERMITIR LA REALIZACION DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO O ACCELERACION DE MOTORES PARA AREA NO AUTORIZADA.	13 DEL REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.	13 DEL REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.	500 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	500 EN TERMINOS DEL 3100 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, ESTABLECIMIENTO QUE FIJA LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS EMPRESAS CONSTITUCIONALES O PROFESIONALES DE ESTA LEY.	70 - 90	70 - 90
e) ESTACIONAR EN AREA NO AUTORIZADA.	e) POR PERMITIR QUE ESTACIONEN EN AREA NO AUTORIZADA.	323 FMAC. VIII LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y 18 REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.	323 FMAC. VIII LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y 18 REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.	500 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y 18 REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.	500 EN TERMINOS DEL 3100 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, ESTABLECIMIENTO QUE FIJA LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS EMPRESAS CONSTITUCIONALES O PROFESIONALES DE ESTA LEY.	70 - 90	70 - 90
f) ESTACIONAR EN POSICION NO AUTORIZADA LA AERONAVE.	f) POR PERMITIR QUE SE ESTACIONE LA AERONAVE EN POSICION NO AUTORIZADA.	323 FMAC. VIII LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION 3 Y 23 REGLAMENTO DE CREACION DE AERONAVES CIVILES.	323 FMAC. VIII LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION 3 Y 23 REGLAMENTO DE CREACION DE AERONAVES CIVILES.	500 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION	500 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	70 - 90	70 - 90
g) ESTACIONAR LA AERONAVE EN POSICION CONTRA DE OPERACIONES POR UN NOTAM.	g) PERMITIR QUE LA AERONAVE SEA ESTACIONADA EN POSICION CONTRA DE OPERACIONES POR UN NOTAM.	323 FMAC. VIII LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION 3, 123 REGLAMENTO DE CREACION DE AERONAVES CIVILES Y 26 INCISO F) REGLAMENTO SOBRE INSPECCION, SEGURIDAD Y VIGILANCIA DE LA NAVIGACION AEREA CIVIL.	323 FMAC. VIII LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION 3, 123 REGLAMENTO DE CREACION DE AERONAVES CIVILES Y 26 INCISO F) REGLAMENTO SOBRE INSPECCION, SEGURIDAD Y VIGILANCIA DE LA NAVIGACION AEREA CIVIL.	500 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	500 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	70 - 100	100 - 150

TITULO DE SANCIONES (LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION).

- ART. 310.- SERAN SOLIDARIAMENTE INSCENABLES EL PASAJERO, FORNIDOR U OYENTE DE LA AERONAVE CON EL CONDUCTOR O PILOTO DE LA MISMA, POR CUALQUIER VIOLACION A ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS, RESULTANTE DE HECHOS DICTADOS POR ALGUNO DE AQUELLOS.
- ART. 311.- CUALQUIERA OTRA INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMERCIO EXTERNO, CON MULTA IMPUTA DE CINCUENTA MIL PESOS.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
<u>INFRACTOR</u>	EMPRESA PRESTADORA DE SERVICIOS.	INFRACTOR	EMPRESA PRESTADORA DE SERVICIOS.	INFRACTOR	EMPRESA PRESTADORA DE SERVICIOS.		
a) CIRCULAR SIN CAVETE DE IDENTIFICACION EXPEDIDO POR AEROLINEAS Y SERVICIOS AUXILIARES - EN AMBOS RESTRICTIONS DE ACCESO AL PASILLO EN GENERAL.	a) FUI PERMITIR QUE UN EMPLEADO DE SU COMPANIA REALICE LABORES EN AREA RESTRICTIONS SIN CAVETE DE IDENTIFICACION EXPEDIDO POR AEROLINEAS Y SERVICIOS AUXILIARES.	39 Y 44 DEL REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.	39 Y 44 DEL REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.	580 LEY DE VIAS COMUNICACION.	580 EN TERCEROS DEL -- 310 DE LA LEY DE VIAS COMUNICACION, ESTE ULTIMO FIJA LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS EMPRESAS EN LAS VIOLACIONES QUE COMETAN SUS EMPLEADOS.	7 - 10	20 - 50
b) CIRCULAR CON CAVETE QUE NO LE AMPARE FAVORABLEMENTE AREA.	a) FUI PERMITIR U OBTENER QUE UN EMPLEADO LABORE EN UN AREA QUE NO TIENE AERONAVES.	44 DEL REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.	44 DEL REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.	580 LEY DE VIAS COMUNICACION.	580 EN TERCEROS DEL -- 310 DE LA LEY DE VIAS COMUNICACION, ESTE ULTIMO FIJA LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS EMPRESAS POR LAS VIOLACIONES QUE COMETAN SUS EMPLEADOS.	7 - 10	20 - 50
c) POR CIRCULAR CON CAVETE VENCIDO.	c) POR NO SOLICITAR CON TIEMPO EL REEMPLAZO DE LOS CAVETES OFICIALES A LOS EMPLEADOS A SUS SERVICIOS.	44 DEL REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.	44 DEL REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.	580 LEY DE VIAS COMUNICACION.	580 EN TERCEROS DEL -- 310 DE LA L.V.C.C., ESTE ULTIMO FIJA LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS EMPRESAS.	4 - 6	20 - 50
d) POR CIRCULAR CON UN CAVETE QUE NO LE CORRESPONDE.		39 Y 44 DEL REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.		580 DE LA LEY DE VIAS COMUNICACION.		5 - 7 SE LE SANCIONA DE FORMA AL QUE PRESTA COOPERACION AL QUE LO USA.	

LEY DE VIAS OMBIVIAS DE COMUNICACION.

ART. 39.- SE IMPONERA MULTA DE CINCUENTA CIENTO A VEINTICINCO MIL PESOS O PRISION DE SEIS MESES A CINCO AÑOS, A TODO AQUEL QUE OMBIVIA U OMBIVOLITE EN CUALQUIERA FORMA O LO INTENTA, LAS PISTAS, ARENAS Y DEMAS LUGARES DE TRAFICO DE LOS AERODROMOS.

REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA.

ART. 37.- AEROPORTOS Y SERVICIOS AUXILIARES DICTARAN LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA EL CONTROL DEL ACCESO Y SALIDA DE PERSONAS, A LAS ZONAS RESTRINGIDAS AL PUBLICO DENTRO DEL TERRENO AEROPORTUARIO, EN COORDINACION CON LAS AUTORIDADES CORRESPONDIENTES.

ART. 41.- TENDRAN ACCESO AL AREA DE OPERACIONES UNICA Y EXCLUSIVAMENTE LOS VEHICULOS AUTORIZADOS POR AEROPORTOS Y SERVICIOS AUXILIARES, LOS QUE DEBERAN CUMPLIR CON LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD ESTABLECIDAS POR DICHO ORGANISMO DE ACCESO CON LAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE VIAS OMBIVIAS DE COMUNICACION.

ART. 42.- LOS VEHICULOS QUE REQUIERAN AUTORIZACION PARA TRANSITAR EN AREAS DE OPERACION PARA SU IDENTIFICACION, LLEVARAN UNA PLACA Y UNA TORCERA QUE SERAN EXHIBIDAS POR AEROPORTOS Y SERVICIOS AUXILIARES.

QUEDAN PROHIBIDOS DEL USO DE LA PLACA LOS VEHICULOS PRESTADOS DE LAS EMPRESAS AREAS DESTINADOS AL SERVICIO DE LAS PERSONAS Y QUE POR SU NATURALEZA Y DISEÑO IDENTIFICAN SIEMPRE EN EL AEROPORTO Y QUE ANTES ESTAN PUNTEOS CON LOS COLORES OFICIALES DE LA COMPANIA A LA QUE PERTENECEN, OBSERVADO EN FORMA CLARA EL NUMERO O DISTINTIVO OFICIAL DE ESTA Y QUE SE IDENTIFICAN CON SU CORRESPONDIENTE NUMERO ECONOMICO, PRIVIO REGISTRADO QUE LLUVE A OCHO AEROPORTOS Y SERVICIOS AUXILIARES.

A TODO LOS VEHICULOS QUE CIRCULEN DENTRO DEL AEROPORTO EN LAS ESCOBA, CADA VEZ QUE ENTREN AL AREA DE OPERACIONES, QUE TENDRA UN FANCO COORDINANTE COLOR AMARILLO EN LA PARTE MAS ALTA DE LA CARROCERIA Y BANDERA DE COLORES ROJOS Y BLANCOS EN LA PARTE POSTERIOR ANTES DE LAS LUZES VISIBLES.

LOS VEHICULOS QUE TENGAN NECESIDAD DE CUBRIR PISTAS, DEBERAN CONTAR, ANTES, CON UN PASO EN P con LA FRECUENCIA DE LA TORRE DE CONTROL O LA DE CONTROL TRAFFIC, SEGUN EL CASO.

ART. 44.- PARA TRANSITAR POR LAS ZONAS QUE NO SON DE LIBRE ACCESO AL PUBLICO, EL PERSONAL DE LAS DISTINTAS EMPRESAS QUE PRESTAN SUS SERVICIOS EN LOS AERODROMOS, ASI COMO EL DE LAS COMPANIAS AERIAS Y PERSONAS PRIVADAS O AFILIADOS, DEBERAN IDENTIFICARSE POR MEDIO DE LOS CARTES QUE SERAN EXHIBIDOS POR AEROPORTOS Y SERVICIOS AUXILIARES DE ACCESO CON EL COMITE COORDINADOR DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA, EN LOS QUE SE INDICARAN LAS AREAS POR LAS QUE PUEDAN TRANSITAR, DENTRO DEL TERRENO DEL AEROPORTO QUE PERTENECE.

REGLAMENTO DE AERODROMOS Y AEROPORTOS CIVILES.

ART. 46.- LOS VEHICULOS Y SUS PASAJEROS QUE ESTEN SERVICIO DENTRO DEL AREA DE OPERACIONES DEL AEROPORTO, TENDRAN DEBERAN ESTAR PREVISTOS TODO EL TIEMPO DE MANOS DEBENTRADO, Y UN LUGAR DURANTE LA NOCHE.

ART. 51.- LAS AREAS DE ATERRIZAJE O DE MANEJOS NO SERAN ACOSTIADAS AL PUBLICO Y SUS VEHICULOS, Y SE MANTENDRAN LIBRES DE TODO OBSTACULO. SE MANTENDRAN LOS LUGARES PARA LA COLOCACION DE ESTACIONES, ESTACIONES, CARRETERILLAS Y DEMAS EQUIPOS PARA EL SERVICIO DE PLATAFORMA FORAN COLORAL, CON LAS DISTINTAS PRODUCCIONES, LOS IMPULSOS DEL AEROPORTO O DEL TERRENO EN QUE ALI TENDRAN OPERAS DE INSPECCION, DE CONSTRUCCION O DE REPARACION, CUANDO PARA ESTAS OPERACIONES SE LEAN AUTORIZADOS O OTROS ORGANISMOS, TENDRAN PREVISTOS DE UNA BANDERA ROJA, Y SU RESTRICIONAMIENTO DE TAMAÑO SIEMPRE FUERA DE LAS PISAS O PLATAFORMAS. SI PERMANECERAN DURANTE LA NOCHE, SE MANTENDRAN POR MEDIO DE LUZES ROJAS.

ART. 72.- SE PROHIBE AL PUBLICO EN GENERAL:

INCISO a) EL ACCESO A LUGARES DEL AEROPORTO QUE NO SEAN LOS DESTINADOS PARA EL, CON LUGARES Y SEÑALES.

INCISO b) FUMAR O INHALAR PAFOS OSCA DE LAS PERSONAS O EN LOS SITIOS EN QUE EXPRESAMENTE SE ANUNCIA DICHA PROHIBICION.

INCISO c) INTERFERIR AL AEROPORTO ARTICULOS INTERFERENTES O INHIBICIONES, COMO DEPOSITOS, MATERIAS FACILMENTE INFLAMABLES, GASES ESTUFIFICANTES, BEBIDAS ALCOHOLICAS Y OTROS OBJETOS COMBUSTIBLES COMO ESTACIONES O BARRILES.

INCISO d) OPERAR ALTA QUE DANEN A LOS VEHICULOS, MAQUINAS, OBTENOS O INSTALACIONES DEL AEROPORTO.

INCISO e) OPERAR UNA COMPLETA INTERFERENCIA EN SEÑALES O PALABRAS, O QUE SILENCIE ALARMA, SEÑALADO O PAFICO.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
e) POR NO NOTIFICAR LA PERDIDA DE SU CARTER A LA AUTORIDAD AERONAUTICA.		CIRCULAR OBLIGATORIA DE FECHA 19 DE NOVIEMBRE DE 1985, SUSCRITA POR EL C. DIRECTOR DE AERONAUTICA CIVIL.		580 DE LA LEY DE VIAS CONDUCCIONALES DE COMUNICACION.		4 - 6	
f) POR CIRCULAR CON VEHICULO SIN BALIZAMIENTO.	f) POR PERMITIR QUE UN VEHICULO SIN BALIZAMIENTO, SE ENCUENTRE EN SERVICIO EN ZONA OPERACIONAL.	41 Y 42 REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AERONAUTICA Y 44 REGLAMENTO DE AEROPORTOS Y AERONAVES CIVILES.	41 Y 42 REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AERONAUTICA Y 44 REGLAMENTO DE AEROPORTOS Y AERONAVES CIVILES.	580 LEY DE VIAS CONDUCCIONALES DE COMUNICACION	580 LEY DE VIAS CONDUCCIONALES DE COMUNICACION EN RELACION CON EL 310 DE LA MISMA LEY.	7 - 10	20 - 40
g) POR TRUPLAR VEHICULO SIN LICENCIA DE MANEJO.	g) POR PERMITIR QUE UN EMPLEADO TRUPLAR UN VEHICULO SIN LICENCIA DE MANEJO.	CIRCULAR OBLIGATORIA DE FECHA 19 DE NOV. DE 1985, SUSCRITA POR EL C. DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.	CIRCULAR OBLIGATORIA DE FECHA 19 DE NOV. DE 1985, SUSCRITA POR EL DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.	580 LEY DE VIAS CONDUCCIONALES DE COMUNICACION	580 LEY DE VIAS CONDUCCIONALES DE COMUNICACION, EN TERMINOS DEL 310, EN ESTE SENTIDO PUNTO LA RESPONSABILIDAD SOLIDA RIA DE LAS EMPRESAS.	5 - 7	20 - 40
h) POR TRUPLAR VEHICULO EN ZONA OPERACIONAL EN ESTADO DE EMERGENCIA.	h) POR PERMITIR QUE UN EMPLEADO LABORE EN ZONA OPERACIONAL EN ESTADO DE EMERGENCIA.	CIRCULAR OBLIGATORIA DE FECHA 19 DE NOV. DE 1985, SUSCRITA POR EL C. DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.	CIRCULAR OBLIGATORIA DE FECHA 19 DE NOV. DE 1985, SUSCRITA POR EL C. DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.	580 LEY DE VIAS CONDUCCIONALES DE COMUNICACION.	580 LEY DE VIAS CONDUCCIONALES DE COMUNICACION, EN TERMINOS DEL 310 EN ESTE SENTIDO PUNTO LA RESPONSABILIDAD SOLIDA RIA POR VIOLACIONES QUE COMITAN LAS EMPRESAS.	20 - 10	50 - 100

REGLAMENTO DE TRAFICO AEREO.

ART. 109.- LAS AUTORIZACIONES O PERMISOS DE TRAFICO EN CONDICIONES QUE AFECTEN LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AEREAS Y QUE INCLUIRAN NO SOLAMENTE A LAS AERONAVES - EN VUELO Y EN OPERACION EN EL AREA DE MANIOBRAS SINO LAS CUALES SE ESTA EJERCIENDO EL CONTROL SON ADMAS TODO EL MOVIMIENTO DE VEHICULOS Y DEMAS OBSTACU- LOS NO INSTALADOS PERMANENTEMENTE EN EL AREA DE MANIOBRAS DE QUE SE TRATE.

ARTICULOS FUNCIONARIOS. (LEY DE VIAS CONDUJAS DE COMUNICACION).

ART. 110.- SERAN SOLIDARIAMENTE RESPONSABLES EL PROPIETARIO, POSEEDOR U OPERADOR DE LA AERONAVE CON EL COMANDANTE DE LA MISMA POR CUALQUIER VIOLACION A ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS, INCLUSIVE DE QUEBRAN DICHAOS POR ALGUNO DE AQUILLOS.

ART. 111.- CUALQUIER OTRA INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICA- CIONES, HASTA POR CINCUENTA MIL PESOS.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
INSPECTOR		INSPECTOR		INSPECTOR		INSPECTOR	
EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS		EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS		EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS		EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS	
1) CIRCULAR CON EXCESO DE VELOCIDAD.	1) POR NO INSTRUCTA A SUS EMPLEADOS DE QUE DEBEN DE CIRCULAR A LA VELOCIDAD PERMITIDA.	63 REGLAMENTO DE AVIONES Y AVIONESISTAS CIVILES.	63 REGLAMENTO DE AVIONES Y AVIONESISTAS CIVILES.	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	6 - 8	10 - 15
2) REALIZAR ACCIONES CON FALSA DE FRECCION DENTRO DEL AREA OPERACIONAL DEL AVIAMENTO.		CIRCULAR OBLIGATORIA DE FECHA 19 DE NOV. - DE 1966 SUECITA POR EL C. DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.		560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		7 - 10	
3)							
4) PUNAR EN PLAZAPARMA		72 REGLAMENTO AVIONES Y AVIONESISTAS CIVILES.		560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		7 - 10	
1) POR REALIZAR SERVICIO DE MUESTRO SIN AUTORIZACION.		CIRCULAR OBLIGATORIA DE FECHA 19 DE NOV. - DE 1966 SUECITA POR EL C. DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.		560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.			
m) CRUCE DE PISTA SIN AUTORIZACION DE TORRE DE CONTROL (CON VEHICULO.		105 REGLAMENTO TORRETO AVIADO.		560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		7 - 10	
n) CRUCE DE PISTA POR PRACIONES SIN AUTORIZACION DE TORRE DE CONTROL.		560 LEY VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		560 LEY VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		7 - 10	
o) POR NO NOTIFICAR LA PERDIDA DE SU CASQUETE A LA AUTORIDAD AERONAUTICA.		CIRCULAR OBLIGATORIA DE FECHA 19 DE NOV. - DE 1966, SUECITA POR EL DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.		560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		4 - 6	

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
INFRACTOR	INFRACCIONES FUNDAMENTALES DE SERVICIOS	INFRACTOR	INFRACCIONES FUNDAMENTALES DE SERVICIOS	INFRACTOR	INFRACCIONES FUNDAMENTALES DE SERVICIOS		
p) POR ESTACIONAR VEHICULO EN AREA OPERACIONAL NO AUTORIZADA.		CIRCULAR CIRCULATORIA DE FECHA 19 DE NOV. - DE 1985, SUICIDA POR EL C. DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.		SEO LEY DE VIAS GENERALES DE COMUICACION.		7 - 10	
q) POR CIRCULAR INDEBIDAMENTE EN LA VIALIDAD DENTRO DEL AREA DE MANEJOS.		44 REGLAMENTO AERODROMOS Y AEROPUERTOS CIVILES.		SEO LEY DE VIAS GENERALES DE COMUICACION.		7 - 10	

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
	SERVICIOS AEROS DE LOS NACIONALES.						
	a) PRESTAR EL SERVICIO NACIONAL DE TRANSPOR- TE AEREO INTERNACIONAL NO REGULAR SIN COOR- DINAR CON LA COMISION A QUE SE REFIERE EL CAPITULO III DEL LI- BRO PRIMERO.		8, 331, 332 Y 337 -- PRAC. I LEY DE VIAS COMUNICACIONES DE COMUNI- CACION.		523 Y 524 LEY DE VIAS COMUNICACIONES DE COMUNI- CACION.		500
	b) PRESTAR EL SERVI- CIO NACIONAL DE TRANSPOR- TE AEREO INTERNACIONAL NO REGULAR SIN COOR- DINAR CON EL SERVICIO ORDENADO POR LA COMI- SION DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.		8, 331, 332 Y 337 -- PRAC. II LEY VIAS DE COMUNICACIONES DE COMUNI- CACION.		523 Y 524 LEY VIAS DE COMUNICACIONES DE COMUNI- CACION.		500
	c) PRESTAR SERVICIO NACIONAL DE TRANSPOR- TE AEREO INTERNACIONAL NO REGULAR SIN SERVICIO ORDENADO POR LA COMI- SION DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.		337 PRAC. III LEY DE VIAS COMUNICACIONES DE COMUNI- CACION.		520 LEY DE VIAS COMUNI- CACIONES DE COMUNICACION.		1000 - 1000 DISCIPLINADO DE LA COMI- SION DE LA FALTA.
	d) PRESTAR SERVICIO NACIONAL DE TRANSPOR- TE AEREO INTERNACIONAL NO REGULAR SIN SERVICIO ORDENADO POR LA COMI- SION DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.		337 PRAC. IV LEY DE VIAS COMUNICACIONES DE COMUNI- CACION.		520 LEY DE VIAS COMUNI- CACIONES DE COMUNICACION.		1500 - 2000

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

- ART. 8.- PARA CONSTITUIR, ESTABLECER Y EXPLOTAR VIAS GENERALES DE COMUNICACION O CUALQUIER CLASE DE SERVICIOS CONEXOS A ESTAS, SERA NECESARIO EL TENER CONCESION O PERMISO DEL EJECUTIVO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y CON SUJECION A -- LOS PRECEPTOS DE ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS.
- LA CONSTRUCCION, ESTABLECIMIENTO O EXPLOTACION DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION SE SUJETARAN A UN PLAN GENERAL QUE RESPONDA A LAS NECESIDADES DE LA ECONOMIA NACIONAL O QUE DEBERA HACERSE DEL CONOCIMIENTO PUBLICO, A CUYO EFECTO LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PUBLICAR, DENTRO DE LOS PRIMEROS QUINCE DIAS DEL MES DE ENERO DE CADA AÑO, EL PROGRAMA DE TRABAJOS CORRESPONDIENTES, DEBIENDO AJUSTARSE EL REFERIDO PLAN A LAS SIGUIENTES BASES GENERALES.
- ART. 30.- PARA OBTENER CONCESION O PERMISO, EN SU CASO, PARA EL ESTABLECIMIENTO Y EXPLOTACION DE UN SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO, MARITIMO O NO MARITIMO, LOS INTERESADOS DEBERAN CUMPLIR, A SATISFACCION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES LO SIGUIENTE:
- INCISO a).- QUE EL SERVICIO SATISFACE UNA NECESIDAD O COMPETENCIA PUBLICA.
- INCISO b).- QUE EL SOLICITANTE TENE CAPACIDAD Y RECURSOS TECNICOS Y FINANCIEROS PARA OFERTAR EL SERVICIO PROPUESTO,
- INCISO c).- QUE EL SOLICITANTE SE ENCUENTRA EN EL CASO QUE PREVÊ EL ARTICULO 12 DE ESTA LEY,
- INCISO d).- LOS REQUISITOS QUE PLIE ESTA LEY, SUS REGLAMENTOS Y DEMAS LEYES APLICABLES.
- ART. 31.- PARA INICIAR LA OPERACION DE UN SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO MARITIMO O NO MARITIMO, LA EMPRESA DEBE ACREDITAR ANTES LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, -- QUE CUENTA O DISPONE, POR CUALQUIER TITULO O CONTRATO, CON LO SIGUIENTE:
- INCISO a).- ADECUADOS ATOS PARA EL SERVICIO, DE ACUERDO CON LOS REGLAMENTOS RESPECTIVOS.
- INCISO b).- OPERACIONES Y SERVICIOS AUXILIARES DE LA NAVIGACION AEREA QUE EXISTAN EN ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS.
- INCISO c).- REAJUDO DE BUEN APROBADO POR EL SERVICIO Y TRIBUNAL TECNICO ADECUADAMENTE AUTORIZADO.
- INCISO d).- ITINERARIO, TARIFAS Y FONDOS DE APROBADO PARA LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES.
- INCISO e).- LOS SEÑALES QUE EXIGE ESTA LEY.
- INCISO f).- LOS DEMAS ELEMENTOS REQUERIDOS PARA LA CONCESION O PERMISO.
- ART. 32.- EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL SE CLASIFICA EN :
- INCISO a).- SERVICIO MEXICANO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL, MARITIMO.
- INCISO b).- SERVICIO MEXICANO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL, NO MARITIMO.
- INCISO c).- SERVICIO EXTRANJERO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL, MARITIMO.
- INCISO d).- SERVICIO EXTRANJERO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL, NO MARITIMO.
- LA INSTAUCION DE ESTOS SERVICIOS, DE O HACIA EL TERRITORIO MEXICANO, SE EFECTUARA CON APROBACION A LAS SIGUIENTES CONDICIONES:
- PARA 1.- EL SERVICIO MEXICANO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL, MARITIMO, AL OTORGAR O CONCEDER SOLICITUD Y CERTIFICAR EN LOS TERMINOS DEL CAPITULO III LIBRO PRIMERO, Y DE -- LAS ARTICULOS 301 Y 302 DE ESTA LEY Y DE LOS REGLAMENTOS APLICABLES.
- PARA 2.- EL SERVICIO MEXICANO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL, NO MARITIMO, CON FINES EN TERRITORIOS OTORGADOS POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, RESERVADOS EN CUALQUIER TIPO -- TO.
- PARA 3.- EL SERVICIO EXTRANJERO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL, MARITIMO, DE ACUERDO CON PROMISO QUE, OTORGADO POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES CONTIENE OBLIGACIONES -- TENDIAS A LAS EMPRESAS O EMPRESAS MEXICANAS PARA PRESTAR SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO MARITIMO.

PRAC. IV.-

EL SERVICIO EXTRANJERO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL NO REGULAR, CON AUTORIZACION, EN CADA CASO, DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES. CUANDO ESTOS MEDIOS PRESTEN UNA SERVICIUM ENTRE PUNTOS O ZONAS COMUNICADAS POR UNA EMPRESA MEXICANA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL REGULAR, TALES AUTORIZACIONES SOLO PODRAN OTORGARSE SI ESTA EMPRESA NO ESTA EN CONDICIONES DE REALIZAR EL VUELO. TANTO LAS CONCESIONES COMO LOS PERMISOS SE ABRITRAN, EN SU CASO, A LOS TERMINOS DE LOS TRATADOS O COMPROMISOS INTERNACIONALES APLICABLES. LOS PERMISOS O AUTORIZACIONES PARA SERVICIOS EXTRANJEROS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL SE SUESTRAN AL PRINCIPIO DE EXCLUSIVA EXISTENTE, Y LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES CUI DAHA QUE SU OTORGAMIENTO NO ENTORPEZCA PELIGRO PARA LA SOBERANIA DE LA NACION, NO LESIONE LOS SERVICIOS MEXICANOS DE TRANSPORTE AEREO.

ARTICULOS SANCIONATORIOS. (LEY DE VIAS CERRANIAS DE COMUNICACION).

ART. 523.-

EL QUE SIN CONCESION O PERMISO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OTRAS PUBLICAS CONSTRUYA O EXPLOTE VIAS CERRANIAS DE COMUNICACION, PERDIDA EN BARRIO - DE LA NACION LAS OBRAS SANCIONADAS, LAS INSTALACIONES ESTABLECIDAS Y TODOS LOS BIENES MUEBLES E INMUEBLES DEDICADOS A LA EXPLOTACION Y PAGARA UNA MULTA DE CINCUENTA A CINCO MIL PESOS, A JUICIO DE LA MISMA SECRETARIA. IGUAL SANCION TENDRA EL QUE CONSTRUYA LA ZONA FEDERAL Y LA PLAYA DE LAS VIAS FLUVIALES O MARITIMAS - SIN LA AUTORIZACION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES.

ART. 524.-

PARA LA APLICACION DE LAS SANCIONES O QUE SE REFIERE EL ARTICULO ANTERIOR, SE OBRARAN EL PROCEDIMIENTO SIGUIENTE: TAN BIEN COMO LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES TENGA CONOCIMIENTO DE LA INFRACCION, PROCEDERA AL ASESORAMIENTO DE LAS OBRAS SANCIONADAS, LAS INSTALACIONES ESTABLECIDAS Y TODOS LOS BIENES MUEBLES E INMUEBLES DEDICADOS A LA EXPLOTACION DE LA VIA DE COMUNICACION, OBRACION DE LA ZONA FEDERAL O PLAYAS, DE LAS PLAYAS O MARITIMAS PONDIENDO BAJO LA CUIDA DE UN INTERVENIENTE ESPECIAL, PREVIO INFORME QUE SE REQUIERE. FORTERMENTE AL ASESORAMIENTO SE CONOZERA UN PLAZO DE DIEZ DIAS AL PRESUNTO INFRACCION PARA QUE PRESENTE LAS PRUEBAS Y DEFENSAS QUE ESTE DEBE PRESENTAR EN SU CASO; Y TANTO DICHO TRIBUNAL, LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES DICTARA LA RESOLUCION QUE CORRESPONDA.

ART. 525.-

CUALQUIERA OTRA INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRISAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, CON MULTA HASTA DE CINCUENTA MIL PESOS.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
	SERVICIO AEREO PRIVADO.						
	a) CREAR AERONAVES - PROVERSIOS OPERADOS A TRAYECTORIAS AERIAS AL SERVICIO PARTICULAR DE UNA EMPRESA, A -- APLICACIONES CUANTO A LOS DE LA AVIACION CIVIL O ENERGIAS SIN PERMISO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.		39 FRAC. II, 341 FRAC. III DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		523 Y 524 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		500
	b) INVERTIR EN AERONAVES DE SERVICIO PRIVADO SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO.		342 FRAC. IV LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		523 Y 524 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		1000 - 3000
	c) REALIZAR TRABAJOS DE AEROFOTOGRAFIA, - AEROFOTOGRAFIA Y -- OTROS SERVICIOS POR EMPRESAS EXTRANJERAS O FOMENTAR EMPRESAS NACIONALES QUE TENGAN TRABAJOS SE REALIZAN POR PERSONAL EXTRANJERO Y/O TRIPULACIONES EXTRANJERAS.		343 FRAC. III INCISO - a) LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		525 FRAC. I LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		1000 - 3000
	d) PROPORCIONAR SERVICIOS RESPECTO DE MEDIOS PARA LA REALIZACION DE TRABAJOS DESTINADOS A APLICACIONES CIVILES DE LA AVIACION CIVIL.		341 FRAC. III INCISO b) LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		521 FRAC. II LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		100 - 150

LAW DE VIAS OCEANICAS DE COMUNICACION.

- ART. 9.- NO NECESITARAN CONCESION, NIENI PERMISO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES:
- PRAC. 11.- LAS AERONAVES QUE SE DEDICAN EXCLUSIVAMENTE A SERVICIO MARITIMO DEL PERSONAL MARO, A EXPERIMENTACION O AL SERVICIO PRIVADO DE FINES RECREATIVAS O EDUCACIONALES INDUSTRIALES.
- ART. 340.- LA OPERACION DE AERONAVES DE SERVICIO PRIVADO SE SUTURARA A LAS SIGUIENTES REGLAS:
- PRAC. 111.- LOS PROPIETARIOS DE AERONAVES DE SERVICIO PRIVADO DESTINADAS A TRABAJOS AJEROS AL SERVICIO PARTICULAR DE UNA EMPRESA, A APLICACIONES COMERCIALES DE LA AVIACION CIVIL O EXPERIMENTACION DEBEN OBTENER DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES UN PERMISO QUE, EN SU CASO, ESTARA SUJETO A LAS SIGUIENTES CONDICIONES,
- INTEC a).- LOS TRABAJOS DE AEROFOTOGRAFIA, AEROTRAGRAFIA Y OTROS SIMILARES SOLO PODRAN HACERSE POR EMPRESAS DE NACIONALIDAD MEXICANA Y EL PERSONAL TECNICO EMPLEADO DE REALIZAR TALEs TRABAJOS, Y LAS TRILULACIONES DE LAS AERONAVES RECREATIVAS, DEBEN SER MEXICANOS;
- INTEC b).- EN EL CASO DEL INCEC A) DEL ARTICULO 340, LAS EMPRESAS, LA TRILULACION DE MUJDO Y EL PERSONAL EMPLEADO DE REALIZAR TALEs TRABAJOS, SERAN PROVISIONALMENTE REVALIDADOS;
- PRAC. IV.- LAS AERONAVES DE SERVICIO PRIVADO NO PODRAN EXPLOTAR, EN NINGUN CASO, SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO.

ARTICULOS SANCCIONATORIOS. (LAW DE VIAS OCEANICAS DE COMUNICACION).

- ART. 521.- EL QUE SIN CONCESION O PERMISO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CONSTRUYA O EXPLOTE VIAS OCEANICAS DE COMUNICACION, OPERA EN SERVICIO DE LA NACION LAS OBRAS EXPLORACION, LAS INSTALACIONES ESTABLECIMIENTOS Y TODOS LOS BIENES MUEBLES E INMUEBLES DESTINADOS A LA EXPLORACION Y PAGARA UNA MULTA DE CINCUENTA A CINCO MIL PESOS, A JUICIO DE LA MISMA SECRETARIA. IGUAL SANCCION TENDRA EL QUE OBTIENE LA ZONA PESERAL Y LA PLAYA DE LAS VIAS FLOTEABLES O NAVEGABLES SIN LA AUTORIZACION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES.
- ART. 524.- PARA LA APLICACION DE LAS SANCCIONES A QUE SE REFIERE EL ARTICULO ANTERIOR, SE OBSERVARA EL PROCEDIMIENTO SIGUIENTE: TAN BIEN COMO LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES TOMA CONOCIMIENTO DE LA INFRACCION, PROCEDERA AL ASESORAMIENTO DE LAS OBRAS EXPLORACION, LAS INSTALACIONES ESTABLECIMIENTOS Y TODOS LOS BIENES MUEBLES E INMUEBLES, ORDENARA LA REPARACION DE LA VIA DE COMUNICACION, OBLIGACION DE LAS VIAS FLOTEABLES O NAVEGABLES, FUNDAMENTADO BAJO LA CUIDA DE UN INGENIERO ESPECIAL, PREVIO INFORMADO QUE SE POSIBLE, POSERORANDOS AL ASESORAMIENTO DE CONOCER UN PLAZO DE DIEZ DIAS, AL PRESENTE INFRACCION PARA QUE PRESENTE LAS PRUEBAS Y REPARACIONES QUE ESTEN PERTINENTES EN SU CASO, Y PASADO DICHO TERMINO, LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES DICTARA LA RESOLUCION QUE CORRESPONDA.
- ART. 525.- A LOS PROPIETARIOS DE VEHICULOS PARTICULARES QUE IMAGIN EN ESTOS SERVICIOS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS O DE CARGA, SON COMPAR CON LA CONCESION O PERMISO RESPECTIVO, EN LOS TERMINOS DE ESTA LEY, SE LES IMPONERA COMO PENA LA PERDIDA DEL VEHICULO Y UNA MULTA DE CINCUENTA A CINCO MIL PESOS A JUICIO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, EN ESTE CASO SE SUTURARA EL PROCEDIMIENTO QUE DICTA EL ARTICULO 524 DE ESTA LEY.
- ART. 526.- SE DICONTA MULTA DE CINCUENTA A CINCUENTA MIL PESOS:
- PRAC. I.- A LOS PROPIETARIOS, OPERARIOS U OPERADORES DE AERONAVES DE SERVICIO PRIVADO, DESTINADAS A TRABAJOS DE AEROFOTOGRAFIA, AEROTRAGRAFIA Y OTROS ANALOGOS, POR REALIZAR O PERMITIR QUE SE REALICEN TALEs TRABAJOS MEDIANTE ESTERANEROS;
- PRAC. II.- A LOS PROPIETARIOS, OPERARIOS U OPERADORES DE AERONAVES DE SERVICIO PRIVADO, DESTINADAS A APLICACIONES COMERCIALES DE LA AVIACION CIVIL, POR PERMITIR A ESTERANEROS RESPECTO DE MEXICANOS, PARA LA REALIZACION DE TALEs TRABAJOS.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
	TRANSPORTE Y SERVICIOS AEROS NACIONALES. CONEXION, ESTACION Y EXPLORA VIAS GENERALES DE COMUNICACION a) SIN TENER CENCIA O PERMISO DEL EJECUTIVO FEDERAL. b) SON QUE PREVIAMENTE AUTORIZA SU FUNCIONAMIENTO LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.		1. 14 EN RELACION CON EL ART. 133 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. 2. SIN RELACION CON EL ART. 132 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION		150 Y 154 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. 150 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION		500 1000 - 5000

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

- ART. 11.- PARA CONSTRUIR, ESTABLECER Y EXPLOTAR VIAS GENERALES DE COMUNICACION O CUALQUIER CLASE DE SERVICIOS CONEXOS A ESTAS, SERA NECESARIO EL TENER CONCESION O PERMISO DEL EJECUTIVO FEDERAL, POR CONCEPTO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y CON SUJECION A LOS PRECEPTOS DE ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS. LA CONCESION, ES TANTO ESTUDIO O PROMOCION DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION SE SUJETAN A UN PLAN GENERAL QUE RESPONDA A LAS NECESIDADES DE LA ECONOMIA NACIONAL Y QUE DEBEA TENER DEL CARACTER PUBLICO, A CUYO EFECTO LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES PUBLICAS, DENTRO DE LOS PRIMEROS CINCO DIAS DEL MES DE JUNIO DE CADA AÑO, EL PROGRAMA DE TRAJOS CORRESPONDIENTES, DEBEAN AJUSTAR EL DICTADO PLAN A LAS SIGUIENTES BASES GENERALES:
- FRAC. I.- COMUNICACION PRESIDENTE DE LAS ZONAS DE MAYOR POTENCIALIDAD ECONOMICA QUE OBRAN DE MEDIOS DE TRANSPORTE DEFECTIVOS;
- FRAC. II.- DE CONFORMIDAD CON LA FRACCION ANTERIOR, SE DARA ESPECIAL ATENCION AL ESTABLECIMIENTO DE VIAS DE ENLACE O ALINEAMIENTOS DE TRONCALES;
- FRAC. III.- LA CONSTRUCCION O ESTABLECIMIENTO DE NUEVAS VIAS QUEDARA SUJETA A ESTUDIOS PREVIOS DE CARACTER ECONOMICO PARA DETERMINAR:
- INCISO a).- DISTANCIA ADECUADA DE LA NUEVA VIA RESPECTO A LAS YA ESTABLECIDAS A FIN DE EVITAR DUPLICACIONES DENTRO DE UNA MISMA ZONA DE INFLUENCIA, CUANDO LAS VIAS YA EXISTENTES SATISFAGAN CON EFICACIA LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE DE LA REGION;
- INCISO b).- PERSPECTIVAS DE TRANSITO INICIAL;
- INCISO c).- RIQUEZAS NATURALES SUSCEPTIBLES DE APROVECHAMIENTO;
- INCISO d).- PLANEACION DE LAS EXPLOTACIONES A QUE DE LUGAR EL ESTUDIO DE LA FRACCION ANTERIOR;
- INCISO e).- POSIBILIDADES DE COLONIZACION;
- INCISO f).- EXTENSIÓN DE LA PROPIEDAD TERRITORIAL QUE HABRA DE BENEFICIARSE CON LA NUEVA VIA DE COMUNICACION;
- INCISO g).- EN LOS CASOS DEL INCISO h) DE FRAC. III, LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES SE ASESORARA DE LA SECRETARIA DE LA DEFENSA NACIONAL DESDE EL PUNTO DE VISTA MILITAR;
- FRAC. IV.- LA FEDERACION REALIZARA CON LA OPORTUNIDAD DEBIDA LAS OBRAS NECESARIAS DE COLONIZACION A LO LARGO DE LAS ZONAS DE INFLUENCIA DE LAS NUEVAS VIAS, EN LOS LUGARES MAS APROPIADOS PARA EL CASO, EXPROPIANDO LA EXTENSION TERRITORIAL QUE SE DETERMINE, PARA LA MEJOR DISCRIVIANCIA Y FINES QUE SE PROPONE ESTE ARTICULO, SE FORMARA UNA COMISION TECNICA CONSULTIVA, COMPUESTA DE REPRESENTANTES OFICIALES, DE LOS TRABAJADORES DE LAS EMPRESAS, QUE FIJE EL REGLAMENTO QUE AL EFECTO SE EXPIDA. ESTA COMISION TENDRA ASI MISMO, A SU CARGO, EL ESTUDIO DE NUMERO DE VEHICULOS QUE DEBEN PRESTAR EL SERVICIO EN CADA RUTA, CON EL OBJETO DE QUE NO SEA MAYOR DE LA CAPACIDAD DE ESTA, NI MENOR DEL QUE LOS INTERESES GENERALES REQUIERAN.
- ART. 14.- LOS INTERESADOS EN OBTENER CONCESION O PERMISO PARA CONSTRUIR, ESTABLECER O EXPLOTAR VIAS GENERALES DE COMUNICACION ELEVARAN SOLICITUD A LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, DE CONFORMIDAD CON LOS PRECEPTOS DE ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS, ACOMPAÑANDOLA DE LOS ESTUDIOS A QUE SE REFIERE EL ARTICULO 11.
- ART. 14.- NO DEBERA EXPLOTARSE UNA VIA GENERAL DE COMUNICACION, OBJETO DE CONCESION, O PERMISO, NI SUS SERVICIOS CONEXOS, SIN QUE PREVIAMENTE AUTORICE SU FUNCIONAMIENTO LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, DE ACUERDO CON LAS PREVISIONES REGLAMENTARIAS. LLENADOS LOS REQUISITOS EXIGIDOS PARA LA EXPLOTACION, SE OTORGARA DESDE LUEGO LA AUTORIZACION PARA SU FUNCIONAMIENTO.
- ART. 33.- PARA OBTENER CONCESION O PERMISO, EN SU CASO, PARA EL ESTABLECIMIENTO Y EXPLOTACION DE UN SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE ALIENADO, REGULAR O NO REGULAR, LOS INTERESADOS DEBERAN COMPROBAR, A SATISFACCION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, LO SIGUIENTE:
- INCISO a).- QUE EL SERVICIO SATISFACE UNA NECESIDAD O CONVENIENCIA PUBLICA;
- INCISO b).- QUE EL SOLICITANTE TIENE CAPACIDAD Y ELEMENTOS TECNICOS Y FINANCIEROS PARA OPERAR EL SERVICIO PROPUESTO;
- INCISO c).- QUE EL SOLICITANTE SE ENCUENTRA EN EL CASO QUE PREVEE EL ARTICULO 17 DE ESTA LEY;
- INCISO d).- LAS DEMAS REQUISITOS QUE FIJE ESTA LEY, SUS REGLAMENTOS Y DEMAS LEYES APLICABLES.

- ART. 502.- PARA INICIAR LA OPERACION DE UN SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO REGULAR O NO REGULAR, LA EMPRESA DEBE DE ACREDITAR ANTE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, QUE CUENTA O DISPONE, POR CUALQUIER TITULO O CONTRATO, CON LO SIGUIENTE:
- a).- AERONAVES APTAS PARA EL SERVICIO, DE ACUERDO CON LOS REGLAMENTOS RESPECTIVOS;
 - b).- INSTALACIONES Y SERVICIOS AUXILIARES DE LA NAVIGACION AEREA QUE EXCLAM ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS;
 - c).- EQUIPO DE VUELO APROBADO POR EL SERVICIO Y PERSONAL TECNICO AERONAUTICO AUTORIZADO;
 - d).- ITINERARIOS, TAREAS Y HUBS AEROS APROBADOS POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES;
 - e).- LOS SEÑALES QUE EXIGE ESTA LEY;
 - f).- LOS DEMAS REQUISITOS REQUERIDOS POR LA CONCESION O PERMISO.

ARTICULOS SANCCIONATORIOS. (LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION).

- ART. 523.- LA FALTA DE CUMPLIMIENTO, EN CUALQUIER TIEMPO, DE ALGUNO DE LOS REQUISITOS CONTENIDOS EN EL ARTICULO ANTERIOR, ASI COMO DE LAS OBLIGACIONES DE LA CONCESION O PERMISO RESPECTIVO, O DE LOS REGLAMENTOS DE ESTA LEY SERA CAUSA DE SUSPENSION DE LOS SERVICIOS; O DE CADUCIDAD O DE REVOCACION DE LA CONCESION O PERMISO, SIN PERJUICIO DE LAS DEMAS SANCCIONES QUE ESTABLECE ESTA LEY.
- ART. 523.- EL QUE SIN CONCESION O PERMISO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS CONSTRUYA O EXPLOTE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, PERDERA EN BENEFICIO DE LA NACION LAS OBRAS EJECUTADAS, LAS INSTALACIONES ESTABLECIDAS Y TODOS LOS BIENES MUEBLES E INMUEBLES DEDICADOS A LA EXPLOTACION Y PAGARA UNA MULTA DE CINCUENTA A CINCO MIL PESOS, A JUICIO DE LA MISMA SECRETARIA. IGUAL SANCCION TENDRA EL QUE OCUPE LA ZONA FEDERAL Y LA PLAYA DE LAS VIAS FLOTABLES O NAVEGABLES SIN LA AUTORIZACION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES.
- ART. 524.- PARA LA APLICACION DE LAS SANCCIONES A QUE SE REFIERE EL ARTICULO ANTERIOR, SE OBSERVARA EL PROCEDIMIENTO SIGUIENTE:
- TANTO CUANDO LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES TENGA CONOCIMIENTO DE LA INFRACCION, PROCEDERA AL ACEREBAMIENTO DE LAS OBRAS EJECUTADAS, LAS INSTALACIONES ESTABLECIDAS Y TODOS LOS BIENES MUEBLES E INMUEBLES OBLIGADOS A LA EXPLOTACION DE LA VIA DE COMUNICACION OCUPACION DE LA ZONA FEDERAL, O PLAYAS, DE LAS VIAS - FLOTABLES O NAVEGABLES, PONIENDOLAS BAJO LA CUIDADA DE UN INTERVENOR ESPECIAL, PREVIO INVENTARIO QUE SE FORMALE. POSTERIORMENTE AL ACEREBAMIENTO SE CONCEDERA UN PLAZO DE DIEZ DIAS AL PRESUNTO INFRACCION PARA QUE PRESENTE LAS PRUEBAS Y DEFENSAS QUE ESTARE PERTINENTES EN SU CASO; Y PASADO DICHO TERMINO, LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES DICTARA LA RESOLUCION QUE CORRESPONDA.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
a) NO AFILIAR A UN AERONAVIO INTERNACIONAL VINCULADO DEL ESTABLECIMIENTO DEL ESTABLECIMIENTO.	a) PERMITIR QUE NO SE AFILIEN EN UN AERONAVIO INTERNACIONAL VINCULADO DEL ESTABLECIMIENTO DEL ESTABLECIMIENTO.	323 P.N.C. V 323 P.N.C. I Y II LEY DE VIAS DE COMUNICACION 2 DE LA CIRCULAR TAI-PAL No. 1.	323 P.N.C. V 323 P.N.C. I Y II EN RELACION CON EL 320 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 2 DE LA CIRCULAR TAI-PAL No. 1	565 P.N.C. XIX LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	565 P.N.C. V LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	60 - 100	300 - 2000 SUSPENSIÓN DE OPERACIONES HASTA UN TIEMPO DETERMINAR LA SANCION.
b) NO DESERVAR DE UN AERONAVIO INTERNACIONAL FUERA DEL ESTABLECIMIENTO.	b) PERMITIR QUE NO DESERVA DE UN AERONAVIO INTERNACIONAL FUERA DEL ESTABLECIMIENTO.	323 P.N.C. V, 323 Y 320 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION EN RELACION CON EL 320 DE LA MISMA LEY.	323 P.N.C. V, 323 Y 320 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	80 - 100	300 - 2000
c) REALIZAR VUELOS COMERCIALES EN TERRITORIO NACIONAL CON AERONAVES ESTABLECIMIENTOS DE SERVICIO PRIVADO.	c) PERMITIR QUE SE REALIZEN VUELOS COMERCIALES EN TERRITORIO NACIONAL CON AERONAVES ESTABLECIMIENTOS DE SERVICIO PRIVADO.	1 CIRCULAR TAI-PAL No. 1.	1 CIRCULAR TAI-PAL No. 1.	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	80 - 100 POR VUELO.	300 - 2000 POR VUELO.
d) NO SALIR DEL PAIS LA AERONAVE AL VINCULAMIENTO DE LA AUTORIZACION.	d) PERMITIR QUE NO SALGA DEL PAIS LA AERONAVE AL VINCULAMIENTO DE LA AUTORIZACION.	5 CIRCULAR TAI-PAL No. 1	5 CIRCULAR TAI-PAL No. 1	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION	565 P.N.C. V LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	50 - 100	100 - 500
e) SIN PERMISO PARA REALIZAR VUELOS PRIVADOS EN TERRITORIO NACIONAL, EN EL CASO DE QUE LA AERONAVE TENGA UNA CAPACIDAD DE PASAJEROS DE 15 ASIENTOS.	e) SIN PERMISO PARA REALIZAR VUELOS PRIVADOS EN TERRITORIO NACIONAL, EN EL CASO DE QUE LA AERONAVE TENGA UNA CAPACIDAD DE PASAJEROS DE 15 ASIENTOS.	6 CIRCULAR TAI-PAL No. 1	6 CIRCULAR TAI-PAL No. 1	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION	565 P.N.C. V LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	50 - 100	100 - 500
f) REALIZAR VUELOS PRIVADOS EN TERRITORIO NACIONAL, O EN RUTA DE TRAVELADO DE UN PAIS EN	f) REALIZAR VUELOS PRIVADOS EN TERRITORIO NACIONAL, O EN RUTA DE TRAVELADO DE UN	6 CIRCULAR TAI-PAL No. 1	6 CIRCULAR TAI-PAL No. 1	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION	565 P.N.C. V LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	50 - 100	100 - 500

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

- ART. 323.- PARA OPERAR EN TERRITORIO MEXICANO, LOS PROPIETARIOS, POSEEDORES U OPERADORES DE AERONAVES CIVILES Y, EN SU CASO, LOS COMANDANTES Y PILOTOS DEBERAN CUMPLIR CON LOS SIGUIENTES REQUISITOS:
- FRAC. V.- USAR SOLAMENTE LOS AERODROMOS AUTORIZADOS QUE SEAN ADECUADOS PARA EL TIPO DE AERONAVES OPERADAS Y PARA EL SERVICIO DE QUE SE TRATE SALVO CASO DE EMERGENCIA.
- ART. 324.- PARA INTERVENIR EN TERRITORIO MEXICANO Y SALIR DE EL., LAS AERONAVES EXTRANJERAS DEBERAN CUMPLIR LOS SIGUIENTES REQUISITOS:
- FRAC. I.- SEGUIR LAS VIAS AERIAS PREVISTAMENTE ESTABLECIDAS Y AUTORIZADAS EN LOS ACUERDOS INTERNACIONALES QUE FUE LA SEGURIDAD DE COMUNICACIONES.
- FRAC. II.- CUMPLIR CON LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD ESTABLECIDOS POR ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS, ASI COMO LAS DISPOSICIONES DE SU PAIS RESPECTO A MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRICULA, PESO, INSTRUMENTOS Y ACCESORIOS DE SEGURIDAD Y ARMAS CON OBTENCION DE APROBACION, LICENCIAS DE PILOTO Y OTRAS DOCUMENTACIONES PRECISAMENTE.
- ART. 325.- LOS PROPIETARIOS DE AERONAVES CIVILES MEXICANAS QUE DESIEN LLEVARLAS AL EXTRANJERO, DEBERAN PEDIR PERMISO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, BAJAS LAS CONDICIONES DEBIDAMENTE AUTORIZADAS PARA OPERAR UN SERVICIO MEXICANO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

CIRCULAR TAI-PAL No. 1.

- ART. 2.- PARA INTERVENIR EN TERRITORIO MEXICANO, LAS AERONAVES CIVILES EXTRANJERAS DE SERVICIO PRIVADO DESTINADAS EXCLUSIVAMENTE A ASPECTOS PRIVADOS, DE REGIMEN DE VUELOS DE TRAFICO, DEBERAN CUMPLIR LOS SIGUIENTES REQUISITOS:
- INCISO a).- LAS AERONAVES CON MOTORES JET O DE TURBINA, PODRAN Y DEBERAN UTILIZAR PARA SU ENTRADA Y SALIDA DEL PAIS, CUALQUIERA DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES CEN-TRADOS EN LA CIUDAD DE MEXICO.
- INCISO b).- LAS AERONAVES BIPROPULSORAS Y BIPROPULSORAS DE PISTON SOLO PODRAN UTILIZAR PARA SU ENTRADA Y SALIDA DEL PAIS, CUALQUIERA DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES CEN-TRADOS EN LA CIUDAD DE MEXICO.

ARTICULO TRANSITORIOS (LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION).

- ART. 524.- DE DECENARIA HASTA DE DECENARIOS CINCUENTA A CINCUENTA MIL PESOS AL PROPRIETARIO, POSEEDOR Y OPERADOR DE AERONAVES CIVILES, EN LOS SIGUIENTES CASOS:
- FRAC. V.- POR INTERVENIR AL PAIS UNA AERONAVE EXTRANJERA O POR LLEVAR UNA AERONAVE MEXICANA AL EXTRANJERO, SIN CUMPLIR CON LOS REQUISITOS EXIGIDOS POR LA LEY.
- ART. 525.- DE DECENARIA HASTA DE CINCUENTA A CINCO MIL PESOS AL PILOTO O COMANDANTE DE CUALQUIER AERONAVE CIVIL.
- FRAC. XII.- EN CASO DE TRAFICAR UNA AERONAVE CIVIL EXTRANJERA EN VUELO DE INTERACCION AL PAIS, POR NO AUTORIZAR EN LOS ACUERDOS CIVILES QUE HAYAN SIDO FIRMADOS EN EL -- PAIS DE ORIGEN O AUTORIZACION CORRESPONDIENTE.
- ART. 526.- CUALQUIERA CIVIL INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, CON MULTA HASTA DE CINCUENTA MIL PESOS.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
AVIONES PRIVADOS EN VUELO EN AREA NACIONAL.							
CIA CIVIL, CON HELICOPTERO REGISTRADO SON FUERZA DE LA SEGURIDAD DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.							
PLAZA CIVIL, CON HELICOPTERO REGISTRADO SON FUERZA DE LA SEGURIDAD DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.							

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
OPERACIONES DE PEREQUILIBRIO DE TIERRA:							
DESCONOCIMIENTOS		DESCONOCIMIENTOS		DESCONOCIMIENTOS			
a) NO AVISAR A LOS PILOTOS EN LA PROGRAMACION DE LOS VUELOS O NO PROPORCIONAR TODA LA INFORMACION NECESARIA POR SU NATURALEZA.		ES FVNC. I REGLAMENTO OPERACION AERONAVES - CIVILES.		562, 563 Y 564 LEY - DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		12 - 15 SIN PREJUDICIO DE LA SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA.	
b) NO AVISAR A LOS PILOTOS EN LA PROGRAMACION DE LOS PLANES DE VUELO Y NO APLICAR LOS PROCEDIMIENTOS ADECUADOS CONFORME CON EL PILOTO, PI PROGRAMABLES.		ES FVNC. II REGLAMENTO OPERACION AERONAVES - CIVILES.		562, 563 Y 564 LEY - DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		17 - 15 SIN PREJUDICIO DE LA SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA.	
c) NO SUBORDINAR A LOS PILOTOS POR LOS HECHOS AERONAVES, LA INFORMACION NECESARIA PARA REALIZAR CON SEGURIDAD EL VUELO.		ES FVNC. III REGLAMENTO OPERACION AERONAVES - CIVILES.		562, 563 Y 564 LEY - DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		100 - 200 SIN PREJUDICIO DE LA SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA.	
d) NO SERVICIO EN CASO DE EMERGENCIA LOS PROCEDIMIENTOS ADECUADOS REQUIS.		ES FVNC. IV REGLAMENTO OPERACION AERONAVES - CIVILES.		562, 563 Y 564 LEY - DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		100 - 200 SIN PREJUDICIO DE LA SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA.	
e) DEJAR SU FUERTE ANTES DE SER MOVILIZADO O SIN QUE TERMINAR LOS VUELOS A SU CARGO.		ES FVNC. V REGLAMENTO OPERACION AERONAVES - CIVILES.		562, 563 Y 564 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		100 - 200 SIN PREJUDICIO DE LA SUSPENSIÓN DE SU LICENCIA.	

REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.

- ART. 83.- EL DESEMPAÑO DE AERONAVES DE TRAFICO TIENE LAS SIGUIENTES OBLIGACIONES:
- FUNC. I.- AYUDAR A LOS PILOTOS AL MANEO DE LAS AERONAVES EN LA PREPARACION DE LOS VUELOS Y PROPORCIONAR TODA LA INFORMACION PERTINENTE REQUERIDA;
- FUNC. II.- AYUDAR AL PILOTO AL MANEO DE LA AERONAVE EN LA PREPARACION DE LOS PLANES DE VUELO; APOYARLOS Y FIRMARLOS INDIVIDUALMENTE CON EL PILOTO, Y TRAMITARLOS EN LA FORMA QUE PRECISE EL REGLAMENTO DE TRAFICO AEREO;
- FUNC. III.- SUBMINISTRAR AL PILOTO AL MANEO DE LA AERONAVE, POR LOS MEDIOS ADECUADOS, LA INFORMACION NECESARIA PARA REALIZAR CON SEGURIDAD EL VUELO;
- FUNC. IV.- EN CASOS DE EMERGENCIA, PRESTAR LOS ASISTIDOS NECESARIOS;
- FUNC. V.- PERMANECER EN SU PUESTO HASTA QUE SEA RELIVADO O TENDIENDO LOS VUELOS A SU CARGO;
- FUNC. VI.- EN EJERCICIO DE SUS FUNCIONES EL DESEMPAÑO DE AERONAVES DE TRAFICO DEBE TOMAR CUALQUIERA MEDIDA INCOMPATIBLE CON LOS PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS POR:
- INCISO a).- EL CONTROL DE TRAFICO AEREO;
- INCISO b).- EL SERVICIO METEOROLOGICO.
- INCISO c).- EL SERVICIO DE COMUNICACIONES.

ARTICULOS SANCIONATORIOS. (LEY DE VUELOS GENERALES DE COMUNICACION).

- ART. 142.- SE IMPONE MULTA DE CINCUENTA A CINCO MIL PESOS, A LOS MIEMBROS DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO DE TIERRA, POR LOS ACTOS U OMISIONES EN EL DESEMPEÑO DE SUS ATRIBUCIONES, QUE PONGAN O PUEDAN PONER EN PELIGRO LA SEGURIDAD DE LAS AERONAVES Y DE LOS AEROPUERTOS E INSTALACIONES AUXILIARES.
- ART. 143.- SE SUESTRAN HASTA POR SIEMPRE LAS LICENCIAS DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO EN AQUELLOS CASOS EN QUE LO JUZGUE MÉRITO LA SECRETARIA DE COMERCIO INTERIORES, POR VIOLACION A LAS DISPOSICIONES SOBRE SEGURIDAD Y EFICIENCIA.
- ART. 144.- LA SECRETARIA DE COMERCIO INTERIORES REVOCARA LAS LICENCIAS DEL PERSONAL AERONAUTICO, CUANDO A SU JUICIO Y POR CONJUNCIA, ASI LO MEREZCAN.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
DESPIACHONES		DESPIACHONES		DESPIACHONES			
(7) TENER CUALQUIER IN- DICA INDEBIDAMENTE CON- LOS PROCEDIMIENTOS EST- ABLICADOS POR: 1) EL CONTROL DE TIEMPO Y AEREO, 2) EL SERVICIO METEOROL- OGICO; 3) EL SERVICIO DE COMU- NICACION.		83 FWC. VI REGLAMEN- TO OPERACION AERONAVES CIVILES.		562, 563 Y 564 LEY DE VIAS GENERALES DE CO- MUNICACION.		100 - 200 SIN PERJUDICIO DE LA - SUSPENSIÓN DE LA LI- CENCIA.	

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
ACCIDENTES O INCIDENTES.							
a) NO DAR AVISO DE INMEDIATO A LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DE CUALQUIER ANORMALIDAD EN LAS OPERACIONES.	a) NO DAR AVISO DE INMEDIATO A LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DE CUALQUIER ANORMALIDAD EN LAS OPERACIONES DE AERONAVES CON TODOS LOS DATOS QUE SE DEBE DE CUMPLIR ANORMALIDAD SE PUEDE TENER.	369 PARR. V LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	369 PARR. V Y VI LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION 146 Y 147 REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES - CIVILES.	526 PARR. XVII Y 505 PARR. II LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	526 PARR. VI LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	50 - 100	100 - 150
b) REINICIAR AERONAVES ACCIDENTADAS, SIN EL LEVANTAMIENTO DE UN ACTA, EN LA QUE CONSTAN LAS CIRCUNSTANCIAS DEL HECHO.	b) REINICIAR AERONAVES ACCIDENTADAS, SIN EL LEVANTAMIENTO DE UN ACTA, EN LA QUE CONSTAN LAS CIRCUNSTANCIAS DEL HECHO.	149 REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES - CIVILES.	148 REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES - CIVILES.	590 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	590 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	50 - 100	150 - 200

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

- ART. 369.- LA BÚSQUDA Y SALVAMENTO EN EL CASO DE ACCIDENTES DE AERONAVES CIVILES SON DE INTERES PUBLICO, Y POR LO TANTO, LAS AUTORIDADES, LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AEREO Y LOS PARTICULARES ESTAN OBLIGADOS A PARTICIPAR EN LA ESPERA DE SUS RESPECTIVAS ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES, CONFORME A LAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO SOBRE BÚSQUDA Y SALVAMENTO Y A LAS SIGUIENTES BASES:
- PRAC. V.- LOS PROPIETARIOS O POSEEDORES DE AERONAVES O SUS REPRESENTANTES LEGALES O AGENTES Y LOS PILOTOS AL MANDO DE LAS RESPECTIVAS AERONAVES, TIENEN LA OBLIGACION DE DAR POR PARTE INMEDIATA A LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES DE CUALQUIER ACCIDENTE QUE SUFRIAN SUS AERONAVES.
- PRAC. VI.- LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AEREO TIENEN LA OBLIGACION, UNA VEZ QUE TENGAN INFORMES PRECISOS DE UN ACCIDENTE SUFRIDO EN SUS NAVES O CUANDO CONSIDERAN PERDIDA UNA DE LAS MISMAS, DE INFORMAR EN BOLETIN A LAS PERSONAS INTERESADAS CON LOS INFORMES QUE TIENAN AL RESPECTO.

REGlamento DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES:

- art. 146.- TODO EXPLOTADOR TENDRA LA OBLIGACION DE DAR AVISO AL DEPARTAMENTO DE AERONAUTICA CIVIL, A MAS TARDAR UNA HORA DESPUES DE ENTENDIDO, DE CUALQUIER ANOMALIA EN LAS OPERACIONES DE SUS AERONAVES.
- ART. 147.- EL AVISO A QUE SE REFIERE EL ARTICULO ANTERIOR DEBERA INCLUIR LOS DETALLES QUE SE TENGAN PARA DECISIONAR LA GRAVEDAD DEL SUCCESO. SI LA NATURALEZA DE ESTE IMPLICA INVESTIGACION, EL EXPLOTADOR ESTARA OBLIGADO ANTE EL DEPARTAMENTO DE AERONAUTICA CIVIL Y DEMAS AUTORIDADES, A PROPORCIONAR TODA LA INFORMACION NECESARIA Y DISPONIBLE DEL SUCCESO, SERA INSTANCIABLE, ADIAMS, DE CONSERVAR LA AERONAVE EN LAS MISMAS CONDICIONES EN QUE SE QUEDO DESPUES DEL ACCIDENTE, SUCEDIENDOSE PARA ELLO A LO PRESCRITO EN EL REGLAMENTO DE BÚSQUDA Y SALVAMENTO.
- ART. 148.- TODA AERONAVE ACCIDENTADA PODRA SER REMOVIDA DEL LUGAR DEL ACCIDENTE EN CASO DE QUE CONSTITUYA UN PELIGRO PARA EL TRAFICO AEREO; PERO DEBERA LLEVARSE LLEVADA, EN LA CUI. DE HAYA CONSTAN LAS CIRCUNSTANCIAS EN QUE SE HALLABA CUANDO FUE REMOVIDA Y LA AUTORIDAD QUE ORDENLA REMOCION DEBERA TOMAR ANTES LAS PRECAUCIONES QUE JUZGUE NECESARIAS PARA COMPLEMENTAR LAS INVESTIGACIONES CORRESPONDIENTES, CONFORME AL REGLAMENTO RESPECTIVO.

ARTICULOS SANCIONATORIOS (LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION).

- ART. 565.- SE IMPONERA MULTA DE CINCUENTA A CINCUENTA MIL PESOS AL PROPIETARIO, POSEEDOR U OPERADOR DE AERONAVES CIVILES, EN LOS SIGUIENTES CASOS:
- PRAC. VI.- POR NO DARLE LUGAR AL CONOCIMIENTO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, DE NAVEGA INMEDIATA, LOS ACCIDENTES OCURRIDOS A SUS AERONAVES;
- ART. 566.- SE IMPONERA MULTA DE CINCUENTA A CINCO MIL PESOS AL PILOTO O COMANDANTE DE CUALQUIER AERONAVE CIVIL:
- PRAC. XVIII.- POR NO PARTICIPAR INMEDIATAMENTE A LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES LOS ACCIDENTES QUE LE OCURRAN O AQUELLOS OTROS DE QUE TENGA CONOCIMIENTO POR RAZON DE SUS FUNCIONES.
- ART. 568.- SON PERJURIO DE LAS SANCIONES PENITENCIARIAS A QUE SE REFIERE EL ARTICULO 566 SE CASTIGARA:
- PRAC. II.- AL PILOTO, COMANDANTE O MIEMBRO DE LA TRIPULACION, EN LOS CASOS DE LAS FRACCIONES II, IV, VII, VIII Y XVIII DEL PRESENTE ARTICULO, FROSION DE SUS NAVES A CONDENA; Y INVICACION DE LA LICENCIA RESPECTIVA
- ART. 580.- CUALQUIER OTRA INFRACCION A ESTA LEY O A LOS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CON LA PENALIDAD QUE LE CORRESPONDA.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
COMUNICACIONES AERONAUTICAS.							
a) NO MANTENER UNA VIGILANCIA CONTINUA EN LAS FRECUENCIAS DE LLAMADA, DE AIRE A TIERRA QUE SE LES HAYA ASIGNADO.		LES LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION 42 DEL TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS Y 22 FIMAC. Y REGLAMENTO DE TRANSITO AEREO.		LES FIMAC. Y LEY VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		100 - 200 SUSPENSIÓN HASTA FUNDOS PORSES SEGUN CASO.	
b) NO NOTIFICAR O NOTIFICAR FALSAAMENTE LA POSICION SOBRE CADA UNO DE LOS PUNTOS DE NOTIFICACION OBLIGATORIOS DESIGNADOS POR LA AUTORIDAD.		LES LEY VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 42 Y 43 DEL TRANSITO AEREO.		LES FIMAC. Y LEY VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		100 - 200 SUSPENSIÓN HASTA FUNDOS PORSES SEGUN CASO.	
c) NO OBTENER LAS AUTORIZACIONES O INSTRUCCIONES QUE HAYAN HECHADO DE LOS SERVICIOS.		LES LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 42, 43 Y 44 DEL TRANSITO AEREO.		LES FIMAC. Y LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		100 - 1000 SUSPENSIÓN HASTA FUNDOS PORSES SEGUN CASO.	
d) NO RESPONDER A LA FRECUENCIA ASIGNADA.		LES LEY REGLAMENTO DE TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS.		LES FIMAC. Y LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		20 - 50	

LEY DE VUEO OPERATIVO DE COMUNICACION.

- ART. 106.- EL TRÁFICO AEREO SE AJUSTA A LAS SIGUIENTES REGLAS:
- PRNC. 1.- ES ATRIBUCION DE LA SUPERINTENDENCIA DE COMUNICACIONES EL CONTROL DEL TRÁFICO AEREO Y DE LOS SERVICIOS DE METEOROLOGIA, DE TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS Y DE AYUDA A LA NAVEGACION AEREA. EN EJERCICIO DE ESTA ATRIBUCION DICTARA LAS MEDIDAS QUE SEAN NECESARIAS PARA LA MAYOR SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA NAVEGACION - AEREA, CON EL FIN DE PROTEGER LA VIDA HUMANA Y LA PROPIEDAD. PODRA, EN SU CASO, OTORGAR CONCESIONES O PERMISOS PARA LA PRESTACION DE DICHAOS SERVICIOS, A ORGANISMOS PARTICULARES QUE TENGAN EL CARÁCTER DE AUXILIARES O COMODOS DE LAS VIAS DE COMUNICACION Y SE CONSIDERARAN DE INTERES PUBLICO;
- PRNC. 11.- EL USO DE LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁFICO AEREO, DE TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS, DE INFORMACION METEOROLOGICA, Y DE AYUDA A LA NAVEGACION AEREA, ES REQUISITO DE SEGURIDAD Y DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO PARA TODAS LAS AERONAVES. DICHAOS SERVICIOS SE PODRAN A DISPOSICION DE QUIENES OPEREN LAS AERONAVES SOBREVUELOS, CONDICIONES Y TANTOS AVISADOS POR LA SUPERINTENDENCIA DE COMUNICACIONES.
- PRNC. 111.- LA SUPERINTENDENCIA DE COMUNICACIONES DICTARA LAS MEDIDAS QUE ESTEEN NECESARIAS PARA MEJORAR Y MANTENER LA RED DE INSTALACIONES AUXILIARES DE LA NAVEGACION AEREA Y VIGILARA QUE LAS EMPRESAS DE SERVICIO PUBLICO Y LOS TRANSPORTADORES DE SERVICIO PRIVADO, CUMPLAN EN TODO TIEMPO CON LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD QUE ESTABLEZCA ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS.
- PRNC. IV.- LAS OPERACIONES POR PARTE DE AERONAVES MILITARES EN LAS AERODROMAS, EN LAS ZONAS DE CONTROL DE TRÁFICO O EN LOS AERODROMOS CIVILES QUEDARA SUJETA A LAS DISPOSICIONES SOBRE TRÁFICO AEREO CONTENIDAS EN ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS. LAS OPERACIONES QUE SE CONDUZCAN DURANTE DICHAOS OPERACIONES SERAN CONSIDERADAS A LA SECTORIA DE LA DEFENSA NACIONAL.

REGULAMENTO DE TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS Y AUXILIARES:

- ART. 3.- EL SERVICIO DE TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS SERA UNIFORME Y CONTINUO, POR CUANTO SE REFIERE A LOS PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES Y METODOS DE FUNCIONAMIENTO.
- ART. 4.- DURANTE EL VUELO LAS AERONAVES MANTENDRAN UNA VIGILANCIA CONTINUA EN LAS FRECUENCIAS DE RUTA DE AIRE A TIERRA QUE LES HAYA ASIGNADO LA ESTACION AERONAUTICA DE CONTROL. LA ESTACION DE LA AERONAVE NO ABANDONARA LA VIGILANCIA DE LAS FRECUENCIAS DE RUTAS DE TIERRA A AIRE, SIN LA ASISTENCIA DE LA ESTACION AERONAUTICA DE CONTROL.
- ART. 5.- EXCEPTO CUANDO EL TITULO DE LAS MENSAJES ESTE PRESCRITO EN LOS PROCEDIMIENTOS CORRESPONDIENTES DE LA OACI, EN CODIGO Q O EN OTROS PROCEDIMIENTOS COMPLEMENTARIOS AUTORIZADOS POR LA MISMA OACI, LA REDACCION DE LOS MENSAJES, SI ES NECESARIO, PODRA HACERSE EN LENGUAJE CLARO PARA SU TRANSMISION EN EL SERVICIO MOVIL. EN CASO DE TELEFONIA SE EMPLEARAN SIGLAS APROPIADAS.

REGULAMENTO DE TRÁFICO AEREO.

- ART. 7.- LAS AERONAVES QUE OPEREN EN UN AERODROMO O EN ESPACIOS, TAMBIEN SI SE ENCUENTRAN O NO EN UNA ZONA DE TRÁFICO OPERATIVO:
- PRNC. V.- MANTENDRAN CONTACTO CON LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁFICO AEREO, SI EXISTIERA, YA SEA VISUALMENTE O POR MEDIO DE RADIOCOMUNICACION A FIN DE RECIBIR LAS INSTRUCCIONES QUE DICHO CONTROL LEVA POR EJECUCION;
- ART. 47.- TERA AERONAVE EN VUELO NOTIFICARA SU POSICION SOBRE CADA UNO DE LOS PUNTOS DE NOTIFICACION OBLIGATORIOS DESIGNADOS POR LA AUTORIDAD COMPETENTE COMO SIGUE:
- PRNC. 1.- CUANDO SE ENHSE EN CONDICIONES DE VUELO POR MEDIO DE INSTRUMENTOS COMO EN UN PLAN DE VUELO IFR AJO ANJO DE LA ALTITUD DE 10000 PUS; Y
- PRNC. 11.- CUANDO SE ENHSE EN CONDICIONES VFR O IFR AJO ANJO DEL NIVEL DE VUELO 200.
- ART. 48.- TERA AERONAVE, CUALQUIERA QUE SEAN LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS EN QUE OPERE, NOTIFICARA SU POSICION CUANDO MENOS CADA 45 MINUTOS DE VUELO CUANDO SE ENHSE EN EL NIVEL ANJO DEL NIVEL DE VUELO 200, SOBRE UN AERODROMO, RUTAS ESTABLECIDAS O ESPACIO AEREO CONTROLADO.
- ART. 49.- LOS PILOTOS CONDUCTORAN LAS AERONAVES FUERA DE LAS AREAS Y ZONAS DE CONTROL DE AERODROMO CON LAS AUTORIZACIONES E INSTRUCCIONES QUE HAYAN RECIBIDO DE LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁFICO AEREO. CUANDO EL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE EN CASO DE EMERGENCIA SE APARTE DE LAS ULTIMAS INSTRUCCIONES RECIBIDAS, DEBERA INMEDIATAMENTE PODER EL HECHO EN CONOCIMIENTO DE LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁFICO AEREO Y SI ES NECESARIO OBTENER UNA NUEVA AUTORIZACION.
- ART. 49.- NINGUN PILOTO ENTRARA A UNA ZONA O AREA DE CONTROL, O A CUALQUIER OTRO ESPACIO CONTROLADO, NI DICTARÁ UN VUELO O CUALQUIER MANIOBRA IFR DENTRO DE ELLOS SIN ANTES HABER OBTENIDO AUTORIZACION PARA TAL VUELO DE LA AUTORIDAD APROPIADA DE LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁFICO AEREO.

- ART. 52.- CUANDO LA TORRE DE CONTROL DE UN AEROPORTO ESTE EN SERVICIO, TODA AERONAVE QUE FORME PARTE DEL TRAFICO DE DICHO AEROPORTO DEBERA:
- FRAC. I.- MANTENER UNA ESCUELA CONSTANTE DE LAS FRECUENCIAS DE LA TORRE DE CONTROL, O SI POR ALGUNA CAUSA NO ES FACTIBLE ESTABLECER VIGILANCIA VISUAL CON LA MISMA PARA RECIBIR INSTRUCCIONES QUE PUEDAN PROPORCIONARSE POR MEDIO DE SEÑALES DE LUZES;
 - FRAC. II.- OBTENER UNA AUTORIZACION PREVIA YA SEA POR RADIO O SEÑALES LUMINOSAS SIEMPRE SEA EL CASO, PARA INICIAR O REALIZAR MANIOBRAS DE PUNTO, ATERRIZAJE O DESPELLE, O CUALQUIERA OTRA QUE ESTE RELACIONADA CON ESTAS OPERACIONES;
 - FRAC. III.- PROCESAR DE ACUERDO CON LAS INSTRUCCIONES PROPORCIONADAS POR MEDIO DE RADIO O DE LAS SEÑALES LUMINOSAS, CUYAS ORDENES O INTERFERENCIAS SE ESPECIFICA EN EL -- AEROPORTO CORRESPONDIENTE A ESTE REGLAMENTO, EN SU PARTE RELATIVA A SEÑALES; Y
 - FRAC. IV.- DEBERA ADEMAS RECIBIR DE LAS SEÑALES LUMINOSAS CUYOS EN LA PRACCION ANTERIOR DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL MISMO AEROPORTO.

ARTICULOS SANCCIONATORIOS. (LEY DE VIAS AERIAS DE COMUNICACION).

- ART. 56.- SE IMPONERA MULTA DE CINCUENTA A CINCO MIL PESOS AL PILOTO O COMANDANTE DE CUALQUIER AERONAVE CIVIL:
- FRAC. I.- POR NO UTILIZAR DURANTE LA OPERACION DE LA AERONAVE, LOS SERVICIOS DE INSTALACIONES, AYUDA A LA NAVEGACION AEREA Y DEMAS SERVICIOS AUXILIARES DE SERVIDORIO,
 - FRAC. II.- POR DESOBEDECER LAS ORDENES O INSTRUCCIONES QUE RECIBA CON RESPECTO A TRAFICO AEREO.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
OPERACIONES PELIGROSAS							
a) VOLAR BAJO INSTRUCCION DE ALCOHOL, NARCOTICOS O ESTUPEFACIENTES.		7 Y 8 REGLAMENTO TRAMITO AEREO.		246 PUNC. VIII DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		1200 CON VISTA AL ACUERDO - 182, MINISTERIO PUBLICO FISCAL.	
b) VOLAR A MENOS ALTURA DE LA PERMITIDA		304 PUNC. IV LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION 8 Y 9 - PUNC. I REGLAMENTO TRAMITO AEREO.		240 LEY VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		100 - 500	
c) TRANSPORTAR PASAJEROS EN ESTADO DE EMERGENCIA O BAJO INFLUENCIA DE NARCOTICOS O ESTUPEFACIENTES.		304 PUNC. III LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		240 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.		100 - 500	
d) REALIZAN MUEBLES - AERONAVES O PASAJEROS PELIGROSOS SEÑALACIONES INCORRECTAS.		304 PUNC. IV LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 8 REGLAMENTO TRAMITO AEREO		246 PUNC. XIV LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 243 PUNC. III DE LA MISMA LEY.		2500 - 4000	
e) REALIZAN LANZAMIENTOS O FOCOS SIN AUTORIZACION PREVIA O SIN QUE SE CUMPLA CON LOS REQUISITOS PRESCRITOS.	c) NO PERMITIR QUE SE REALICEN LANZAMIENTOS O FOCOS CON AUTORIZACION PREVIA O SIN QUE SE CUMPLA CON LOS REQUISITOS PRESCRITOS	12 REGLAMENTO DE TRAMITO AEREO.	12 REGLAMENTO DE TRAMITO AEREO.	246 PUNC. XV LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	246 PUNC. IV EN COMBINADO CON 240 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	100 - 200 10000000 DE LA CASHA VOTIVA DE LA PAZ.	200 - 400 10000000 DE LA CASHA VOTIVA DE LA PAZ.
f) TRANSPORTAR ARMAS, ARTICULOS PELIGROSOS, TUMORALES, EXPLOSIVOS Y OTROS SIMILARES.	f) NO PERMITIR QUE SE TRANSPORTEN ARMAS, ARTICULOS PELIGROSOS, TUMORALES EXPLOSIVOS Y OTROS SIMILARES.	304 PUNC. II LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	304 PUNC. II LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	246 PUNC. V LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	246 PUNC. IV LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	1000 - 2500 SIN RESULTADO DE LA SUPRESION DE LA LICENCIA.	2500 - 10000

LEY DE VUELOS COMERCIALES DE COMUNICACION.

- ART. 10A.- EN LAS AERONAVES CIVILES NO SE PUEDAN:
- FNAC. 11.- TRANSMITIR ALFAB, MENCIONES, COLECTIVOS Y ANTIFONIAS QUE POR SU NATURALEZA INHERENTE SEAN PROHIBIDAS, A MENOS QUE CUENTEN CON PERMISO DE LAS AUTORIDADES COM-
PETENTES.
- FNAC. 11B.- TRANSMITIR MENSAJES EN ESTADO DE EMERGENCIA O BAJO LOS EFECTOS DE ESTABILIZACIONES Y, ASAMI CON PERMISO DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES, COMANDOS Y ENFERME-
DAS MENTALES.
- FNAC. 1V.- REALIZAR VUELOS ACROBATICOS O MANEUVRAS DE CARACTER PROHIBIDO SOBRE LAS CIUDADES Y CENTROS DE POBLACION.

REGULAMENTO DE TRAFICO AEREO.

- ART. 7.- NINGUN PILOTO VOLARA AL MANDO, DE UNA AERONAVE, NI ACTUARA COMO MIEMBRO DE UNA TRUPLACION, SIEMPRE ESTE BAJO LA INFLUENCIA DE EFECTOS ALCOHOLICOS, NARCOTI-
COS O ESTABILIZANTES QUE A CONSECUENCIA DE ELLOS DISMINUYA SU CAPACIDAD PARA DESAMPLEAR SUS FUNCIONES.
- ART. 11.- NINGUNA AERONAVE DEBEA CONDUCTOR, PILOTO, PASAJEROS O TRANSPORTANTES, DE MANERA QUE PUEDA EN PELIGRO LA VIDA Y PROPIEDAD AJENA O QUE CAUSE PREJUDICIOS A TERCER-
OS.
- ART. 9.- EXCEPTO CUANDO SEA NECESARIO PARA RESCATAR O ATENDERLO, O CUANDO SE TENGA PERMISO DE LA AUTORIDAD COMPETENTE, LAS AERONAVES NO VOLARAN:
- FNAC. 1.- SOBRE AGLOMERACIONES DE EDIFICACIONES, CIUDADES, VILLAGOS O LUGARES HABITADOS, O SOBRE UNA PERSONA DE PERSONAS AL AIRE LIBRE, A MENOS QUE VUELEN A UNA ALTURA --
QUE PERMITA, EN CASO DE EMERGENCIA, EFECTUAR UN ATERRIZAJE SIN PERIJO EXCESIVO PARA LAS PERSONAS O PROPIEDADES QUE SE ENCUENTREN EN LA SUPERFICIE. ESTA ALTU-
RA EN NINGUN CASO SERA MENOR DE 100 METROS (3000 PIES), SOBRE EL OBSTACULO MAS ALTO SITUADO DENTRO DE UN RADIO DE 600 METROS (2000 PIES) DE LA POSICION DE --
LA AERONAVE;
- ART. 12.- LAS AERONAVES EN VUELO NO DEBAN NUNCA LANZAMIENTO O DEJARLO, EXCEPTO CUANDO SE CUENTE CON AUTORIZACION PREVIA DE LA AUTORIDAD COMPETENTE Y SE CUMPLA CON LOS
REQUISITOS INDICADOS ENVA 12B, EN EL REGULAMENTO APLICABLE.

ARTICULO SANCIONATORIO (LEY DE VUELOS COMERCIALES DE COMUNICACION)

- ART. 11A.- SE IMPONERA MULTA DE CINCUENTA CIENTO A CIENTO MIL PESOS AL PROPRIETARIO, COPIERD O OPERADOR DE AERONAVES CIVILES, EN LOS SIGUIENTES CASOS:
- FNAC. IV.- POR CERRAR AL COMANDANTE O PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE ACTOS QUE IMPLIQUEN VIOLACION DE ESTA LEY O DE SUS REGLAMENTOS.
- ART. 11B.- SE IMPONERA MULTA DE CINCUENTA A CINCO MIL PESOS AL PILOTO O COMANDANTE DE CUALQUIER AERONAVE CIVIL:
- FNAC. V.- POR TRANSMITIR ALFAB, ANTIFONIAS PROHIBIDAS, UNIFORMES, COLECTIVOS Y OTROS SEMBLANTES, SIN LA DEBIDA AUTORIZACION;
- FNAC. VIII.- POR TRANSMITIR LA AERONAVE EN ESTADO DE INTERRUPCION ALBERGICA. TANTO SANCION SE IMPONERA A CUALQUIER MIEMBRO DE LA TRUPLACION DE VUELO QUE SE ENCUENTRE EN --
EL MISMO CASO;
- FNAC. XIV.- POR REALIZAR VUELOS ACROBATICOS, MANEUVRAS O DE PROHIBICION EN LUGARES HABITADOS;
- FNAC. XV.- POR ABUSAR O TENER QUE IMPROBACIONALMENTE SE ABUSAN SOBRE LA AERONAVE EN VUELO, OBJETOS O PASAJEROS.
- ART. 16A.- SIN PREJUDICIO DE LAS SANCIONES PREVIENIDAS A QUE SE REFIERE EL ARTICULO 666 SE CASTIGARA:
- FNAC. 111.- AL PILOTO O COMANDANTE EN LOS CASOS DE LAS FRACCIONES XI Y XIV, POR SUEPENSION HASTA POR OCHO MESES DE LA LICENCIA RESPECTIVA.
- ART. 581.- CUALQUIERA UNA INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICA-
CIONES Y TRANSPORTES CON MULTA HASTA DE CINCUENTA MIL PESOS.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
OPERACIONES DE AVIONES.							
EFECTUAR OPERACIONES — FUERA DEL HORARIO AUTORI- ZADO.	PERMITIR QUE SE EFEC- TUEN OPERACIONES FUER- A DEL HORARIO AUTORI- ZADO.	53 REGLAMENTO TRANSPO- RTE AEREO Y 53 REGLAMENTO AVIONES Y AERONAVES CIVILES.	53 REGLAMENTO TRANSPO- RTE AEREO Y 53 REGLA- MENTO AVIONES Y AE- RONAVES CIVILES.	160 LEY DE VIAS GENE- RALES DE COMUNICACION	160 LEY DE VIAS GENE- RALES DE COMUNICACION.	10 - 60	60 - 100
CONDICIONES METEOROLOGICAS.							
OPERAR EN CONDICIONES — METEOROLOGICAS NO AUTO- RIZADAS.	PERMITIR OPERAR EN — CONDICIONES METEOROLO- GICAS NO AUTORIZADAS— A BORDO DE SUS AERONA- VES.	27, 28, 29 Y 30 REGLA- MENTO OPERACION AERO- NAVES CIVILES.	27, 28, 29 Y 30 REGLA- MENTO OPERACION AERO- NAVES CIVILES.	160 LEY DE VIAS GENE- RALES DE COMUNICACION.	160 LEY DE VIAS GENE- RALES DE COMUNICACION.	1000 - 1500	2000 - 5000

REGlamento DE TIEMPO AEREO.

ART. 53.- DURANTE LA NOCHE, NO ESTAN PERMITIDAS LAS OPERACIONES DE LAS AERONAVES, A MENOS QUE EXISTA SERVICIO DE CONTROL DE AERODROMO Y SE PUEDA MANTENER RADIOCOMUNICACION DIRECTA CON DICHO SERVICIO.

REGlamento DE AERODROMOS Y AEROPUERTOS CIVILES.

ART. 53.- EN AERODROMO CON LOS INSTRUMENTOS Y LAS NECESIDADES DEL SERVICIO DE LAS AERONAVES, SE ESTABLECERA UN HORARIO QUE DETERMINE LAS HORAS HABILES EN QUE EL AEROPUERTO ESTARA EN SERVICIO. FUERA DE ESTAS HORAS, EL SERVICIO SE CONSIDERA COMO EFECTUADO EN TIEMPO EXTRAORDINARIO, PARA LA APLICACION DE LAS CUOTAS RESPECTIVAS DE LAS TAREAS.

REGlamento DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.

ART. 27.- NO SE INICIARA NINGUN VUELO QUE HAYA DE EFECTUARSE DE ACUERDO CON LAS REGLAS DE VUELO POR MEDIO DE INSTRUMENTOS, A NO SER QUE LA INFORMACION METEOROLOGICA DISPONIBLE INDIQUE QUE LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS EN EL AEROPUERTO O AERODROMO DE ALTERNATIVA PROPUUESTO SERAN, A LA HORA PREVISTA DE LLEGADA POR LO MENOS LAS MISMAS METEOROLOGICAS (ESTABLES O CON TENDENCIA A MEJORAR) INDICADAS PARA DICHO AEROPUERTO O AERODROMO EN EL MANUAL DE OPERACIONES.

ART. 28.- NO SE INICIARA NINGUN VUELO QUE HAYA DE EFECTUARSE DE ACUERDO CON LAS REGLAS DE VUELO POR MEDIO DE INSTRUMENTOS, A NO SER QUE LA INFORMACION METEOROLOGICA DISPONIBLE INDIQUE QUE LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS (ESTABLES O CON TENDENCIA A MEJORAR) EN EL AEROPUERTO O AERODROMO DE ALTERNATIVA, SEAN A LA HORA PREVISTA DE LLEGADA LAS CORRESPONDIENTES A VUELO VISUAL, INDICADAS EN EL MANUAL DE OPERACIONES PARA TAL AEROPUERTO O AERODROMO. EN CASO DE QUE ESTAS CONDICIONES NO SEAN LAS INDICADAS, SE ESPERARAN LOS AEROPUERTOS O AERODROMOS ALTERNATIVOS.

ART. 29.- CUANDO SE TRATE DE AERODROMOS ROTATORIOS, LAS MISMAS METEOROLOGICAS NO SERAN INFERIORES A LAS ESTABLECIDAS POR LA NACION A QUE PERTENEZCA EL AERODROMO, EXCEPTO CUANDO LA NACION AFECTIVA LO AUTORIZA EXPRESAMENTE.

ART. 30.- NO SE EFECTUARA NINGUN VUELO QUE PUEDA ENCONTRAR CONDICIONES DE FORMACION DE NEBLA CONOCIDAS O PREVISTAS, AL NO SER QUE LA AERONAVE ESTE DEBIDAMENTE EQUIPADA PARA TENER FRENTE A TALES CONDICIONES.

ARTICULO SANCIONATORIO. (LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION).

ART. 500.- CUALQUIERA INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, CON MULTA HASTA DE CINCUENTA MIL PESOS.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
TRAFICAR AERONAVES:	PERMITIR QUE SU AERONAVE TRAFICAR:						
a) CON CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD VENCIDO.	a) CON CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD VENCIDO.	323 FRAC. III LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION 6 PRELIMINARIO SOBRE INSPECCION, SERVICIO Y VIGILANCIA DE LA NAVIGACION AEREA CIVIL.	323 FRAC. III LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION 6 Y 9 PRELIMINARIO SOBRE INSPECCION, SERVICIO Y VIGILANCIA DE LA NAVIGACION AEREA CIVIL.	346 FRAC. III LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	346 FRAC. I INCISO b) LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	20 - 25 CON PRELUDIO DE LA SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA CUANDO SEA EL CASO.	50 - 70
b) SIN TENER A SU DISPOSICION CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.	b) SIN TENER A SU DISPOSICION CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.	8 REGLAMENTO SOBRE INSPECCION, SERVICIO Y VIGILANCIA DE LA NAVIGACION AEREA CIVIL, 107 FRAC. I, III Y - 131 REGLAMENTO OPERACION DE AERONAVES CIVILES.	9 REGLAMENTO SOBRE INSPECCION, SERVICIO Y VIGILANCIA DE LA NAVIGACION AEREA CIVIL, 107 FRAC. I, III Y - 131 REGLAMENTO OPERACION DE AERONAVES CIVILES.	346 FRAC. I LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	346 FRAC. I LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	10 - 20	20 - 40
c) EN CONCORDANCIA A LO ESTIPULADO EN EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD Y FUERA DE LAS LIMITACIONES DE OPERACION CONTINGENCIAS EN LOS MANUALES DE OPERACION Y DE VUELO DE LA AERONAVE.	c) EN CONCORDANCIA A LO ESTIPULADO EN EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD Y FUERA DE LAS LIMITACIONES DE OPERACION CONTINGENCIAS EN LOS MANUALES DE OPERACION Y DE VUELO DE LA AERONAVE.	323 FRAC. II LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION; 30, 108 - 109 REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.	323 FRAC. II LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION; 30, 108 - 109 REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.	346 FRAC. XII LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	346 FRAC. I INCISO b) LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	10 - 100	100 - 150

LEY DE VIAS AEREAS DE COMUNICACION.

- ART. 101.- TODA AVIONA EN TERRESTRE NACIONAL, LAS PREPUESTAS, PASAJEROS Y CREWINGS DE AVIONES CIVILES, Y EN SU CASO LOS CONDUCTORES Y PILOTOS DEBERAN CUMPLIR CON LOS SIGUIENTES REQUISITOS:
- FUNC. 11.- CUMPLIR LA AVIONA DENTRO DE LAS LIMITACIONES DE SU CERTIFICACION DE AERONAVEGABILIDAD;
- FUNC. 111.- ESTAR EN POSESION DE LOS CERTIFICADOS DE MATRICULA Y AERONAVEGABILIDAD, LICENCIAS DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO Y DEMAS DOCUMENTOS REQUERIDOS.

REGlamento SOBRE INSPECCION, SEGURO Y VIGILANCIA DE LA NAVIGACION AEREA CIVIL.

- ART. 7.- LAS AVIONES CIVILES NACIONALES DEBEN CUMPLIR EN EL EJERCICIO AEREA NACIONAL CUANDO PUEBAN LOS CERTIFICADOS DE MATRICULA Y AERONAVEGABILIDAD EN VIGOR, EXCEPTO POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES QUE EN EL CASO SE SUPLEN.
- ART. 11.- EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD DEBEA LLEVAR SIEMPRE A TITULO DE LAS AVIONES COLOCANDO EN LUGAR VISIBLE EN SU INTERIOR,
- ART. 9.- EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD TENDRA LA VIGILANCIA QUE ESTABLEZCA EL REGLAMENTO RESPECTIVO O LAS NORMAS QUE EXPIDA LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, TENDIENTE EL TERMINO PARA RENOVAR A SOLICITUD DEL INTERESADO ANTES DE CONCLUIR SU VIGENCIA, SIEMPRE QUE LAS AVIONES CONSERVEN LAS CONDICIONES DE SEGURO Y AERONAVEGABILIDAD EXISTENTES POR LA CITADA AUTORIDAD.

REGlamento DE CREACION DE AVIONES CIVILES.

- ART. 101.- TODA AVIONA DEBA UTILIZARSE EN ACCION CON LAS CONDICIONES ESTABLECIDAS EN EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD, Y ADEMAS LOS LIBROS DE CREACION - CONTABILIDAD EN SU MANUAL DE VUELO O EN OTROS DOCUMENTOS ESTABLECIDOS EN DICHO CERTIFICADO.
- ART. 107.- EN TODA AVIONA DE TRAVENANTE, SIEMPRE CADA VUELO, DEBERAN LLEVAR LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS:
- FUNC. 1.- CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.
- ART. 106.- LAS OPERACIONES DE AVIONES TAMPO EN EL INTERIOR DEL PAIS COMO EN EL EXTERIOR, SE DESARROLLARAN DE CONFORMIDAD CON LO ESTIPULADO EN EL CERTIFICADO - REGULATORIO DE AERONAVEGABILIDAD, Y DENTRO DE LAS LIMITACIONES DE CREACION CONTIDAS EN LOS MANUALES DE CREACION Y DE VUELO DE LA AVIONA.
- ART. 111.- TODA AVIONA QUE OPERA EN LA REPUBLICA MEXICANA DEBEA LLEVAR EN SU INTERIOR, EN LUGAR FIJO Y VISIBLE, EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD A QUE SE REFIERE EL ARTICULO 107.
- ART. 103.- EL PILOTO AL MANDO DE UNA AVIONA TIENE LA OBLIGACION DE COMPROBAR ANTES DE DECIDIR CUALQUIER VUELO SI LOS DOCUMENTOS Y LIBROS DE LA AVIONA PRESCRITOS EN ESTE REGLAMENTO SON ESTE CUMPLIDOS A BIEN.

ARTICULOS TRANSITORIOS (LEY DE VIAS AEREAS DE COMUNICACION).

- ART. 115.- DE INMEDIATA FUERZA DE LOS ARTICULOS 101, 107, 106, 103, 102, 101, 100, 99, 98, 97, 96, 95, 94, 93, 92, 91, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81, 80, 79, 78, 77, 76, 75, 74, 73, 72, 71, 70, 69, 68, 67, 66, 65, 64, 63, 62, 61, 60, 59, 58, 57, 56, 55, 54, 53, 52, 51, 50, 49, 48, 47, 46, 45, 44, 43, 42, 41, 40, 39, 38, 37, 36, 35, 34, 33, 32, 31, 30, 29, 28, 27, 26, 25, 24, 23, 22, 21, 20, 19, 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.
- FUNC. 1.- POR PROMETER QUE LA AVIONA TRAVENANTE:
- b).- SIN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD O CERTIFICADO DE MATRICULA, O CUANDO TALOS DOCUMENTOS ESTAN VENCIDOS O SON FALSOS.
- ART. 116.- DE INMEDIATA FUERZA DE LOS ARTICULOS 101, 107, 106, 103, 102, 101, 100, 99, 98, 97, 96, 95, 94, 93, 92, 91, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81, 80, 79, 78, 77, 76, 75, 74, 73, 72, 71, 70, 69, 68, 67, 66, 65, 64, 63, 62, 61, 60, 59, 58, 57, 56, 55, 54, 53, 52, 51, 50, 49, 48, 47, 46, 45, 44, 43, 42, 41, 40, 39, 38, 37, 36, 35, 34, 33, 32, 31, 30, 29, 28, 27, 26, 25, 24, 23, 22, 21, 20, 19, 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.
- FUNC. 1.- POR NO UTILIZAR SIEMPRE LA CREACION DE LA AVIONA, LOS SERVICIOS DE INSTRUCCIONES, ASUNTO A LA NAVIGACION AEREA Y DEMAS SERVICIOS AUXILIARES DE SEGURO Y VIGILANCIA;
- FUNC. 111.- POR INICIAR EL VUELO SIN CONSERVAR DE LA VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD, DE LAS LICENCIAS DE LA TROPULACION DE VUELO Y DE QUE LA AVIONA CUMPLA LAS NORMAS DE MATRICULA Y MATRICULA.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
CONTROLADORES		CONTROLADORES		CONTROLADORES		CONTROLADORES	
a) NO TRANSMITIR CON NA- PIDEZ, TERCERAMENTE — LAS ORDENES O AUTORIZA- CIONES QUE EL PERSONAL ENCARGADO DEL CONTROL INCUMPLA.		103 PRNC. I REGLA- TO DE TRAMITO AEREO.		567, 563 Y 564 LEY DE VIAS GENERALES DE CO- MUNICACION.		15 - 30 SIN PRODUCTO DE LA - SUSPENSIÓN DE LA LI- CENCIA.	
b) NO RECEPCION DE RE- GISTRO Y CON RAPIDI- DAZ, LOS INFORMES O - SOLICITUDES DE LOS PI- LOTOS DIRIGIDAS AL - GENERAL DE TRAMITO - AEREO.		103 PRNC. II REGLA- MENTO DE TRAMITO AE- REO.		562, 563 Y 564 LEY DE VIAS GENERALES DE CO- MUNICACION.		15 - 30 SIN PRODUCTO DE LA - SUSPENSIÓN DE LA LI- CENCIA.	
c) NO COOPERAR CON - LOS SERVICIOS DE CON- TROL DE TRAMITO AEREO EN TODO LO CONCERNIEN- TE A LA SEGURIDAD DE - LAS OPERACIONES AEREAS		103 PRNC. III REGLA- MENTO DE TRAMITO AE- REO.		567, 563 Y 564 LEY DE VIAS GENERALES DE CO- MUNICACION.		20 - 30 SIN PRODUCTO DE LA - SUSPENSIÓN DE LA LI- CENCIA.	
d) NO APLICARSE A LAS - REGLAS ESTABLECIDAS PA- RA LA PRESTACION DE - LOS SERVICIOS DE CON- TROL DE TRAMITO AEREO		100 Y 102 REGLAMENTO DE TRAMITO AEREO.		567, 563, 564 LEY DE VIAS GENERALES DE CO- MUNICACION.		20 - 30 SIN PRODUCTO DE LA - SUSPENSIÓN DE LA LI- CENCIA.	

REGLAMENTO DE TRAFICO AEREO.

- ART. 100.- LAS REGLAS DE CONTROL DE TRAFICO AEREO ESTABLECIDAS POR LA AUTORIDAD COMPETENTE, SERAN DE APLICADAS UNIFORMEMENTE POR LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRAFICO AEREO, Y DE ACUERDO CON LOS PROCEDIMIENTOS AUTORIZADOS.
- ART. 101.- EL CONTROL DE TRAFICO AEREO DEVA RESPONSABLE DE GARANTIZAR QUE EL MOVIMIENTO DE AERONAVES CONTROLADAS, SE EFECTUE EN FORMA SEGURA, ORDENADA Y EFICIENTE, PARA CUYO FIN SE DEBEA PROPORCIONAR LAS INSTRUCCIONES NECESARIAS PARA LA SEPARACION ADECUADA ENTRE:
- FRAC. I.- VUELOS IPR OPERANDO DENTRO DE ESPACIO AEREO CONTROLADO;
- FRAC. II.- VUELOS IPR Y VFR OPERANDO DENTRO DE FUNCIONES DETERMINADAS DE ESPACIO AEREO CONTROLADO; Y
- FRAC. III.- ADEMAS DE LAS INSTRUCCIONES A QUE ALLUDEN LAS FRACCIONES ANTERIORES, SE PROPORCIONARA A LOS PILOTOS LA INFORMACION ADICIONAL QUE AJUJE A LA SEGURIDAD DE LOS VUELOS Y A LOS ORGANISMOS APTOS PARA LA OBTENCION DE INFORMACION SOBRE AERONAVES EN EMERGENCIA, COORDINADO CON ELLAS DE ACUERDO CON LAS CIRCUNSTANCIAS Y URGENCIA DEL CASO.
- ART. 102.- PARA QUE LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRAFICO AEREO PUEDAN DESEMPEÑAR SUS FUNCIONES EN FORMA EFECTIVA, TODO EL PERSONAL ASIGNADO DE DIRECCIONES AERONAUTICAS ESTA OBLIGADO A:
- FRAC. I.- TRABAJAR CON FIDELIDAD, EXACTITUD, Y CON CALIDAD EN EL EMPLEO DE LAS AUTORIZACIONES QUE EL PERSONAL ASIGNADO DEL CONTROL LE ENTREGUE;
- FRAC. II.- PROPORCIONAR EXACTAMENTE Y CON RAPIDEZ, LOS INFORMES O SOLICITUDES DE LOS PILOTOS DIRIGIDOS AL CONTROL DE TRAFICO AEREO; Y
- FRAC. III.- COOPERAR CON DICHO SERVICIO EN TODO LO CONCERNIENTE A LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AEREAS.

ARTICULOS SANCIONATORIOS. (LEY DE VULS CENTRALES DE COMUNICACION).

- ART. 567.- SE IMPONERA MULTA DE CONDUCTA A CINCO MIL PESOS, A LOS MIEMBROS DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO DE TIERRA, POR LOS ACTOS U OMISIONES EN EL DESEMPEÑO DE SUS FUNCIONES, QUE PONGAN O PUEDAN PONER EN PELIGRO LA SEGURIDAD DE LAS AERONAVES Y DE LOS AERODROMOS E INSTALACIONES AUXILIARES.
- ART. 568.- SE SUCEDERAN HASTA POR DOS VECES LAS LICENCIAS DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO EN AQUELLOS CASOS EN QUE LO JUZGUE NECESARIO LA SUPERINTENDENCIA DE COMUNICACIONES, POR VIOLACION A LAS DISPOSICIONES DE SERVICIO Y EFICIENCIA.
- ART. 569.- LA SUPERINTENDENCIA DE COMUNICACIONES REVOCA LAS LICENCIAS DEL PERSONAL AERONAUTICO, CUANDO A SU JUICIO Y POR CONDUCTA, ASI LO REQUISITA.

CONDUCTAS VIOLATORIAS		FUNDAMENTO LEGAL VIOLACION		FUNDAMENTO LEGAL SANCION		SANCION A APLICAR	
PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR	PILOTO	PROPIETARIO POSEEDOR EXPLOTADOR
REQUISO COMPLEMENTARIO DE AERONAVES.	REQUISO COMPLEMENTARIO DE AERONAVES.						
REALIZAR VUELOS SIN EQUIPO COMPLEMENTARIO Y DE AUXILIO.	PERMITIR QUE SUS AERONAVES REALICEN VUELOS SIN EL EQUIPO COMPLEMENTARIO Y DE AUXILIO.	66, 67, 68, 70, 72, 74, 75, 76 y 77 DEL REGLAMENTO OPERACION AERONAVES CIVILES.	323 FRAC. IV LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 66, 67, 68, 70, 72, 73, 74, 75, 76 y 77 REGLAMENTO OPERACION AERONAVES CIVILES.	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	560 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	20 - 50	50 - 100

LEY DE VÍAS AERIAS DE COMUNICACION.

- ART. 70.- PARA QUEDA EN TRÁFICO NACIONAL, LAS INSPECCIONES O SERVICIOS DE AERONAVES CIVILES Y, EN SU CASO, LOS COMANDANTES Y PILOTOS DEBERÁN CUMPLIR CON LOS SIGUIENTES REQUISITOS:
- FUNC. IV.- ESTAR A LAS ATENCIONES CON LOS EQUIPOS DE RADIOCOMUNICACION Y DE AUXILIO QUE SEÑALAN LOS REGLAMENTOS RESPECTIVOS PARA CADA TIPO DE AERONAVE.

REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.

- ART. 65.- ANTES DE LOS INSTRUMENTOS Y MAQUINOS ESTIPULADOS EN EL REGLAMENTO DE AERONAVIGABILIDAD, SE INSTALARÁN EN LA AERONAVE LOS INSTRUMENTOS Y EQUIPOS QUE SE SEÑALAN EN LOS SIGUIENTES ARTICULOS, DE ACUERDO CON LA AERONAVE UTILIZADA Y TOMANDO EN CUENTA LAS CIRCUNSTANCIAS EN QUE SE HAYA DE REALIZAR EL VUELO.
- ART. 67.- TODAS LAS AERONAVES, EN CUALQUIER VUELO QUE REALICEN, DEBERÁN LLEVAR A BORDO LO SIGUIENTE:
- FUNC. I.- UN BOTIQUIN DE PRIMEROS AUXILIOS DEBIDAMENTE PARA LA ATENCION DE URGENCIA A PERSONAS LESIONADAS, O ENFERMAS DURANTE EL VUELO O EN CASO DE ACCIDENTE A OCEANOS ME HOMBRES, CONTeniendo UNA DOTACION DE MEDICAMENTOS, QUE SE IDENTIFICARAN CORRESPONDIENTE EN LAS DISPOSICIONES QUE AL EFECTO DICTE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES POR CONDUCTO DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL, DEPARTAMENTO DE MEDICINA DE AVIACION.
- 1.- EQUIPO NECESARIO PARA HACER LAS SEÑALES PILOTONICAS SEÑALADAS EN EL REGLAMENTO DE TRÁFICO AEREO.
 - 2.- CUANDO HAYA UN INDICADOR DE INCENDIO EN LA CABINA DE PASAJEROS, DE ACUERDO CON LA CAPACIDAD DE LA AERONAVE;
 - 3.- MEDIOS PARA ASESURAR QUE SE COMUNIQUE A LOS PASAJEROS LA INFORMACION Y INSTRUCCIONES SIGUIENTES:
 - a)- CUANDO HAYA DE ALTERARSE LOS CONTORNOS DE SEGURIDAD;
 - b)- CUANDO Y COMO HA DE UTILIZARSE EL BASTO DE OXIGENO;
 - c)- CUANDO ESTA PRECIBIDO HUMANO;
 - d)- UBICACION Y USO DE LOS CHALAZOS SALVAVIDAS;
 - e)- FLETTILES INFLADORES DE RESERVA PARA CADA UNO DE LOS ASIENTOS UTILIZADOS; EN NUMERO TOTAL AL 2% DE LOS INSTALADOS, O 3 DE CADA ABSEJANTE, ADAPTANDO ENTONCES ALTERNATIVAS LA QUE ALERZA UNA CANTIDAD MAYOR,
 - f)- LOS SIGUIENTES MANUALES Y CARTAS: EL MANUAL DE OPERACIONES DE VUELO; EL MANUAL DE VUELO DE LA AERONAVE Y LAS ONDAS MAS FRECUENTES QUE ABANDEN LA RUTA QUE HA DE SEGUIR EL VUELO PROYECTADO, ASI COMO AGUIJA POR LA QUE POSTERIORMENTE PODRIA DESVIARSE EL VUELO.
- ART. 69.- LOS INSTRUMENTOS, EN CUALQUIER VUELO QUE REALICEN, DEBERÁN LLEVAR A BORDO LO SIGUIENTE:
- 1.- UN CHALAZO SALVAVIDAS, O DISPOSITIVO DE FLOTACION EQUIVALENTE, PARA CADA PERSONA QUE VAYA A BORDO, SITUADO EN POSICION FACILMENTE ACCESIBLE DESDE EL ASIENTO DE LA MISMA, UN CANTIDAD ADICIONAL DE DICHO DISPOSITIVOS, IGUAL, POR LO MENOS, AL 20% DEL TOTAL DE PERSONAS QUE SE EMPLEARON A BORDO, SITUADOS EN UBICACION FACILMENTE ACCESIBLE, CERCA DE LA SALIDA.
 - 2.- EQUIPO PARA HACER SEÑALES ACUSTICAS PRESCRITAS EN EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA LA PREVENCIÓN DE COLISIONES EN EL MAR, CUANDO SEA APLICABLE,
 - 3.- EQUIPO PARA HACER LAS SEÑALES PILOTONICAS DE SOCORRO DESCRITAS EN EL REGLAMENTO DE TRÁFICO AEREO, QUE PUEDA USARSE COMPLEMENTARIAMENTE CUANDO EL PERSONAL ESTE EN EL AGUA, SITUADO EN FORMA QUE PUEDA SACARSE FACILMENTE Y EN LUGAR ACCESIBLE A LA TRIPULACION, CUANDO ESTA ABANDONE LA AERONAVE EN CASO DE EMERGENCIA;
 - 4.- UN ANCLOTE Y UNA ANCHA MARINA (FLOTANTE).
- ART. 70.- DE ACUERDO CON EL ARTICULO 65 TOME LAS AERONAVES TERRESTRES UTILIZADAS EN RUTAS DONDE PUEDAN ENCONTRARSE SOBRE EL AGUA A UNA DISTANCIA DE LA COSTA, SUPERIOR A LA DISTANCIA DE FLANEO, EXCEPTO DURANTE EL DESVUELO, ATERRIZAJE Y FASES DE ARRIBO Y DESARRIBO, LLEVARÁN EL SIGUIENTE EQUIPO:
- FUNC. I.- UN CHALAZO SALVAVIDAS, O DISPOSITIVO DE FLOTACION EQUIVALENTE, PARA CADA PERSONA QUE VAYA A BORDO, SITUADO EN POSICION FACILMENTE ACCESIBLE DESDE EL ASIENTO DE LA MISMA, NO CREATIVO ESTO, LA AUTORIDAD COMPETENTE PODRA AUTORIZAR DETERMINADAS EXCEPCIONES DE ESTOS REQUISITOS CUANDO SE TRATE DE AERONAVES MULTIPROPOSITO QUE VUELEN A UNA DISTANCIA MAYOR A LA DE FLANEO A PARTIR DE LA COSTA, POR UN PERIODO NO SUPERIOR A 20 MINUTOS.
- FUNC. II.- EQUIPO PARA HACER LAS SEÑALES PILOTONICAS DE SOCORRO PRESCRITAS EN EL REGLAMENTO DE TRÁFICO AEREO, QUE PUEDA USARSE COMPLEMENTARIAMENTE CUANDO EL PERSONAL ESTE EN EL AGUA, SITUADO EN FORMA QUE PUEDA SACARSE FACILMENTE Y EN LUGAR ACCESIBLE A LA TRIPULACION, CUANDO ESTA ABANDONE LA AERONAVE EN CASO DE EMERGENCIA.

- ART. 72.- AERONAVES DEL EQUIPO PRESCRITO EN LOS ARTICULOS 68 Y 70, SEGUN EL QUE SEA APLICABLE, TODAS LAS AERONAVES UTILIZADAS EN RUTAS DONDE PUEDAN ENCONTRARSE SOBRE EL AGUA A MAS DE CINCUENTA MILES DE POTENCIA DE CABALLO DE LA COSTA, TIENDAN INSTALADO EL SIGUIENTE EQUIPO:
- FMV. 1.- BALSAS SALVAMIENTOS EN NUMERO SUFICIENTE PARA ALOJAR A TODOS LAS PASAJEROS QUE SE ENCUENTREN A BORDO, SITUADAS EN FORMA QUE FACILITE SU RAPIDO EMPLEO EN CASO DE EMERGENCIA, PROVISAS DEL EQUIPO DE SALVAMIENTO INCLUIDO MEDIO PARA EL SUSTENTO DE LA VIDA QUE SEA APROPIADO PARA EL VIAJE QUE VAYA A ENTREGAR;
- FMV. 11.- UN INDIO TRANSMISION PORTATIL QUE PUEDA TRANSMITIR SEÑALES DE LA AERONAVE POR FRECUENCIA NO TECNICA, CUANDO LA AERONAVE SE HAYA ESTABILIZADO EN EL AGUA.
- ART. 73.- TODAS LAS AERONAVES QUE SE EMPLEEN PARA VOLAR SOBRE ZONAS EN LAS CUALES SEA MUY DIFICIL LA RESCUELA Y SALVAMIENTO, ESTARAN MANTENIDAS CON DISPOSITIVOS PARA HACER SEÑALES, CON APARATO PORTATIL TRANSMISOR CON RECEPTOR QUE PUEDA TRANSMITIR POR FRECUENCIA NO TECNICA Y CON EQUIPO DE SALVAMIENTO, INCLUIDO MEDIO PARA EL SUSTENTO DE LA VIDA APROPIADOS PARA EL VIAJE QUE SE VA A ENTREGAR.
- ART. 74.- TODAS LAS AERONAVES DE TRANSPORTE QUE VUELEN CON PRESION DE CABIDA INTERIOR A LA CORRESPONDIENTE A UNA ALTITUD DE CUATRO MIL METROS (13000') EN AERONAVA TIPO, LLEVARAN PROVISION DE OXIGENO SUFICIENTE PARA LA PROTECCION DE LA TROPULACION Y LOS PASAJEROS.
- ART. 75.- TODAS LAS AERONAVES QUE VUELEN EN CONJUNTO PARA LAS QUE SE HA NOTIFICADO QUE EXISTE O QUE SE PROMUEVA INTERACCION DE TIPO, LLEVARAN IR EQUIPOS CON DISPOSITIVOS ANTICOLISIONANTES EN TODAS LAS PARTES QUE PUEDA APLICAR LA SUSTANCION DE LAS AERONAVES.
- ART. 76.- TODAS LAS AERONAVES CUANDO VUELEN CON SALIDA A LAS AREAS DE VUELO EN BORDO DE INSTRUMENTOS, O CUANDO NO HAYAN MANTENIDO EN LA POSICION DE VUELO LLEVARAN SIN REFERENCIA A UNO O MAS INSTRUMENTOS DE VUELO, ESTARAN EQUIPADAS CUANDO MENOS CON:
- FMV. I.- UN COMPAS MAGNETICO;
- FMV. II.- UN INDICADOR GINECOPTICO DE VIRAJES, COMBINADO CON UN INSTRUMENTO QUE MUESTRE LA ACCELERACION, SEGUN EL CASO TIENEN EN LA AERONAVE;
- FMV. III.- UN INDICADOR GINECOPTICO DE INCLINACION TRANSVERSAL Y LONGITUDINAL;
- FMV. IV.- UN INDICADOR GINECOPTICO DE DIRECCION;
- FMV. V.- UN INDICADOR PARA COMPROBAR SI ES SATISFACTORIA LA ENERGIA QUE TIENE FUNCIONAR LOS INDICADORES GINECOPTICOS.
- FMV. VI.- DOS ALTIMETROS DE PRECISION;
- FMV. VII.- UN INDICADOR QUE ANUNCIASE EN LA CABIDA DE LA TROPULACION LA TEMPERATURA EXTERIOR;
- FMV. VIII.- UN RELOJ CON SIGUIENDO GENERAL;
- FMV. IX.- UN SISTEMA INDICADOR DE LA VELOCIDAD RELATIVA, CON DISPOSITIVOS QUE IMPIDAN SU MAL FUNCIONAMIENTO DUEDO A LA FORMACION DE HIELO;
- FMV. X.- UN INDICADOR DEL RENDIMIENTO DE ASCENSO Y DESCENSO.
- ART. 77.- TODAS LAS AERONAVES QUE VUELEN DURANTE LA NOCHE ESTARAN PROVISAS DE:
- FMV. I.- TODO LO ESPECIFICADO EN EL ARTICULO 76;
- FMV. II.- EQUIPO PARA MOSTRAR LAS LUZES PRESCRITAS EN EL REGLAMENTO DE TRAFICO AEREO;
- FMV. III.- DOS LUZES DE AUTORIZACION;
- FMV. IV.- ILUMINACION PARA TODOS LOS INSTRUMENTOS Y EQUIPO INDISPENSABLE PARA LA OPERACION SEGURA DE LA AERONAVE;
- FMV. V.- LUZES EN TODOS LOS COMPARTIMENTOS DEDICADOS A LOS PASAJEROS;
- FMV. VI.- UNA LANTERNA ELECTRICA PARA CADA UNO DE LOS NUMEROS DE LA TROPULACION;
- FMV. VII.- EQUIPO PARA HACER LAS SEÑALES LUMINOSAS DESCRITAS EN EL REGLAMENTO DE TRAFICO AEREO.

ARTICULO SANCIONATORIO (LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION).

- ART. 590.- CUALQUIERA OTRA INFRACCION A ESTA LEY O A SUS REGLAMENTOS QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PREVISTA EN ESTE CAPITULO, SERA SANCIONADA POR LA SECRETARIA DE COMERCIO-COMUNICACIONES DE CONFORMIDAD CON LA LEY.

CONCLUSIONES

Los grandes avances de la técnica en esta materia, hacen importantísimo que el campo del Derecho que regula esta actividad encuentre un cauce por el que también este a la medida de tales avances, ya que como lo he señalado dentro del presente trabajo, la Ley de Vías Generales de Comunicación es muy antigua así como los Reglamentos.

Por consiguiente se hace imprescindible crear un mecanismo por el que las iniciativas de Ley sean publicadas en el menor tiempo posible.

Así mismo se hace necesario la sistematización, compilación y adecuación de las normas que rigen esta actividad en un solo documento pudiendo inclusive, computarizarse para la agilización y aplicación de las mismas.

Por lo que propongo dentro del presente trabajo, el Manual que incluyo dentro del Capítulo Cuarto que puede servir no sólo para esta actividad específica sino para la mayoría de las actividades que maneja la Administración Pública y que por lo que me he podido dar cuenta, manejan una infinidad de Leyes, Reglamentos, Decretos y Circulares que por

ser tantas a veces se oponen entre sí, o inclusive se llega a desconocer si alguna normatividad dejó de tener aplicabilidad, porque ya se expidió otra que la deroga o abroga.

Debemos también considerar que actualmente en que se están dando los primeros pasos para la conquista del espacio extraterrestre, tenemos que irnos preparando los estudiosos del Derecho con creatividad e imaginación para estructurar las nuevas reglas que rijan el futuro de nuestro mundo, tal vez transferido posteriormente a otros planetas.

En otras palabras, tenemos que ser visionarios de los que ahora empieza y que en el futuro requerirá de la aplicación de normas legales funcionales y acordes con el adelanto de las técnicas para no caer en el caos y la anarquía o que los más poderosos establezcan un poder Omnímodo.

Por otro lado, el trabajo que propongo sería auxiliar para los legos en el campo del Derecho, ya que con un poco de práctica lo pudieran manejar, como si aplicaran una regla matemática.

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

- Burgo Orihuela Ignacio. Diccionario de Derecho Constitucional, Garantías y Amparo. - Primera Edición.- México, 1984.
- Colegio de México. Historia General de México. Colmex. México, 1981.
- Convenio de Aviación Civil Internacional. Celebrado el 7 de Diciembre - de 1944. En Chicago, III. Redacción en Español.
- De Ibarrola Antonio. Cosas y Sucesiones. Ediciones Porrúa, S.A. México, 1981.
- De Pina Rafael, De Pina Vara Rafael. Diccionario de Derecho. Décimo - - Cuarta Edición. Ediciones Porrúa, S.A. México, 1986.
- Diccionario Jurídico Mexicano. Segunda Edición. Ediciones Porrúa, S.A.- México, 1988.
- Gran Diccionario Patria de la Lengua Española. Editorial Patria. México 1983.
- Kilsen, Hans. Teoría General del Estado. Traducción de Luis Legaz y Lacambra, Madrid, Labor, 1934.
- Orrico Alarcón Miguel. Los Transportes y Las Comunicaciones en el Derecho Mexicano. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección general de Comunicación Social. México, 1984.

Prieto Justo Dr. Enciclopedia Jurídica. OMEBA.- Editorial Bibliografica Argentina, 1968.

Leyes y Reglamentos.

Leyes y Códigos de México. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Ediciones Porrúa. México, 1989.

Leyes y Códigos de México. Ley de Vías Generales de Comunicación. Ediciones Porrúa. México, 1986

Reglamento sobre Inspección, Seguridad y Vigilancia de la Navegación --
Área Civil. Ediciones Andrade, S.A. Séptima Edición. México, --
1982.

Diarios Oficiales.

Diario Oficial de la Federación 7 de noviembre de 1979.

Diario Oficial de la federación 8 de enero de 1982.

Diario Oficial de la Federación 13 de enero de 1986.

Diario Oficial de la Federación 10. de Febrero de 1988.

Periódico

Excelsior. 3 de junio de 1979 y ss.