

611
2ej.



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE DERECHO

**"LA CONCESION, EL PERMISO Y LA AUTORIZACION
ADMINISTRATIVA DEL SERVICIO PUBLICO DE
TRANSPORTE AEREO EN MEXICO"**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
JORGE AGUSTIN ORTEGA FLORES



FALLA EN ORIGEN

FACULTAD DE DERECHO
D. SECRETARÍA DE EXÁMENES PROFESIONALES

1994



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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.

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL



UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MEXICO

Cd. Universitaria, a 22 de marzo de 1994

C. DIRECTOR GENERAL DE LA
ADMINISTRACION ESCOLAR
P R E S E N T E

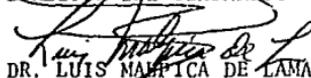
Estimado señor Director:

El C. JORGE AGUSTIN ORTEGA FLORES, elaboró su Tesis Profesional para optar por el grado de Licenciado en Derecho titulada "LA CONCESION, EL PERMISO Y LA AUTORIZACION ADMINISTRATIVA DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO EN MEXICO", dirigida por el maestro Pedro Nogueron Consuegra, quien ya dió la aprobación de la tesis en cuestión, con fecha 9 de marzo del año en curso.

El señor ORTEGA FLORES, ha concluido el trabajo referido, el cual llena los requisitos exigidos para este tipo de ensayos, por lo que estando a cargo de este Seminario, me permito otorgar la APROBACION, para todos los efectos académicos correspondientes.

Me es grato hacerle presente mi consideración.

A T E N T A M E N T E
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"
DIRECTOR DEL SEMINARIO


DR. LUIS MAMPICA DE LAMADRID

c.c.p. Srío. Gral. de la Facultad
c.c.p. Seminario de Derecho Internacional
c.c.p. Interesado



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

A MIS PADRES:

**SR. LEOPOLDO ORTEGA ROSAS
SRA. JUANA FLORES ROSAS**

Por su apoyo y comprensión
y sobre todo por su inmen-
so amor.

A MIS HERMANOS:

**EMILIO FROYLAN, REFUGIO
LEOPOLDO, JUANA IRMA, -
ROSALBA GRISELDA, ANGE-
LICA Y DAVID.**

Por el cariño y la con-
fianza que siempre me -
han brindado.

A TODOS MIS FAMILIARES:

Por la gran ayuda que -
siempre me han brindado.

A MI ASESOR:

LIC. PEDRO NOGUERON CONSUEGRA

Por su participación y porque fue la persona que me dió el último impulso para la realización de esta tesis.

A MIS AMIGOS Y AL PERSONAL
DE LA DIRECCION GENERAL DE
AERONAUTICA CIVIL:

Por su apoyo, cariño y res
peto.

A LA IMAGEN DEL SEÑOR DE LAS LLAGAS:

**Porque siempre ha velado por mis in-
terés.**

LA CONCESION, EL PERMISO Y LA AUTORIZACION ADMINISTRATIVA
DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO EN MEXICO

INTRODUCCION.

CAPITULO I
ANTECEDENTES

| | |
|---|----|
| A) LA AVIACION EN MEXICO. | 4 |
| B) CONCEPTO DE CONCESION, PERMISO Y AUTORIZACION. | 15 |
| C) CONCEPTO DE SERVICIO PUBLICO | 19 |

CAPITULO II
MODALIDADES PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO

| | |
|--|----|
| A) TRANSPORTE AEREO REGULAR. | 22 |
| B) TRANSPORTE AEREO NO REGULAR | 23 |
| 1) TAXI AEREO NACIONAL | 23 |
| 2) VUELOS CHARTER O DE FLETAMENTO | 24 |
| 3) SERVICIOS ESPECIALIZADOS. | 27 |
| C) CRITERIO EN LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION . | 28 |
| D) CLASIFICACION DEL TRANSPORTE AEREO, SEGUN LOS AUTORES EN DE RECHO AERONAUTICO LUIS TAPFA Y JUAN A. LENA PAZ. | 40 |

CAPITULO III

DESCRIPCION DEL PROCEDIMIENTO PARA LA OBTENCION DE UNA CONCESION, PERMISO Y AUTORIZACION DE UN SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO NACIONAL

| | |
|--|-----|
| A) RÉGIMEN JURÍDICO, DE CONFORMIDAD A LO DISPUESTO POR LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA Y LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACIÓN. | 68 |
| B) FASES EN QUE SE DIVIDE, SEGÚN ACUERDO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CON LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL. | 84 |
| 1) PRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD | 85 |
| 2) OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN O PERMISO | 91 |
| 3) INICIO DE OPERACIONES. | 98 |
| C) AUTORIDADES QUE INTERVIENEN | 100 |
| A) LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. . . | 101 |
| B) ARTÍCULO 36 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL. | 102 |
| D) OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO O PERMISIONARIO. . . . | 117 |

CAPITULO IV

CADUCIDAD Y RESCISIÓN DE CONCESIONES Y CONTRATOS Y REVOCACION DE PERMISOS DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO

| | |
|---|-----|
| A) CONCEPTO DE CADUCIDAD, RESCISIÓN Y REVOCACIÓN | 120 |
| B) CAUSALES DE LA CADUCIDAD Y RESCISIÓN DE LAS CONCESIONES Y CONTRATOS Y REVOCACIÓN DE PERMISOS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AEREO | 123 |

C) DATOS ESTADÍSTICOS DEL TRANSPORTE AÉREO EN MÉXICO. . . 131

CONCLUSIONES 144

BIBLIOGRAFIA 149

INTRODUCCION

Desde los antiguos tiempos el hombre soñó en volar y dentro de sus sueños crea leyendas mitológicas, en el intento de imitar el vuelo de las aves, construye rústicos inventos de los cuales el más exitoso fue el aparato de los hermanos Wright, convirtiendo el viejo sueño en realidad y permitiendo al hombre realizar la más grande de sus aventuras.

Con el paso de los años se fue perfeccionando este invento y se comprueba que es el medio de transporte más eficiente y rápido para la movilización de personas, bienes y servicios.

Así las comunicaciones Aeronáuticas constituyen un factor de primer orden en el ámbito de desarrollo comercial, económico, cultural y social del mundo, tanto en el aspecto interno como externo de los diferentes países. Esta actividad estimula la producción por medio del transporte aéreo de personas y productos en forma eficaz y definitivamente contribuye al progreso y desarrollo de todas las naciones.

Dada la importancia de este medio de comunicación, la actividad aeronáutica se encuentra regulada por la Ley de Vías Generales de Comunicación, misma que en su libro primero contiene las disposiciones generales que norman entre otros -

medios de comunicación a la aviación y específicamente al Libro Cuarto denominado Comunicaciones Aeronáuticas y el Libro Séptimo relativo a Sanciones, conjuntamente con los diversos Reglamentos que regulan esta actividad y que en el presente trabajo se señalan.

Es necesario destacar que las Concesiones, Permisos y Autorizaciones de servicios públicos de transporte aéreo, sólo se pueden aplicar a determinadas personas físicas o morales, conceptuándolos como un acto administrativo del Estado mediante el cual el funcionamiento de un servicio público se confiere a un individuo o empresa, asumiendo todas las responsabilidades del mismo y se remunera con los ingresos que percibe de los usuarios.

El concesionario y permisionario o autorizado, adquiere por el hecho de serlo una serie de derechos y obligaciones, como obtener los rendimientos lícitos normales adecuados y a su vez responsabilizarse del correcto funcionamiento del servicio, reservándose por su parte el Estado dentro de las concesiones, permisos y autorizaciones y al marco jurídico que las reglamenta, los medios administrativos para obligar en su caso al prestador de servicios, al cumplimiento correcto de la concesión, permiso o autorización e inclusive a caducar o revocar a los mismos cuando así proceda.

Por otra parte la Ley de Bienes Nacionales clasifi-

ca al Espacio, en bien de dominio público de la Federación, -
incluyendo lo especificado como bien de uso común, cuyo uso -
o aprovechamiento por los particulares o sociedades constitui
das conforme a las Leyes mexicanas no podrá realizarse sino -
mediante concesiones otorgadas por el Ejecutivo Federal de -
acuerdo a las reglas y condiciones que establezcan las Leyes
Reglamentarias respectivas, en este caso concreto por la Ley
de Vías Generales de Comunicación que se comentará.

El objetivo primordial del Servicio Público de ---
Transporte Aéreo, va enfocado a satisfacer necesidades de al-
ta capacidad económica que requiere de un servicio inmediato,
versátil, profesional y moderno para transportar a personas y
cosas a lugares de residencia o de negocios, así mismo para -
satisfacer cualquier necesidad que llegare a presentarse, por
motivos de emergencias, por accidentes o por negocios, con -
equipo de vuelo que están dotados con los adelantos técnicos -
y científicos que les permitan ser operadas en cualquier ho-
ra, hacia cualquier lugar, dentro del país o en el extranjero.

CAPITULO I

ANTECEDENTES

A) LA AVIACIÓN EN MÉXICO

A través de la historia de la humanidad el hombre - envidió a las aves y pensó en volar, siendo al parecer los - chinos en los años 400 A. de J.C. los que emplearon y construyeron por primera vez papalotes configurados de aves para enviar señales como mensajes a sus ejércitos de guerra, deduciendo - que debieron estudiar el efecto de las corrientes de aire que dirigían las señales.

En el siglo XV, Leonardo Da Vinci, observador atento del vuelo de las aves, inicia sus trabajos dibujados a papel entre los que se encuentran los planos de un rudimentario helicóptero, el cual sitúa al hombre recostado boca abajo sobre un planeador, pues en esa forma ofrecería mayor resistencia al avance en el aire. Este consejo lo seguiría más tarde Lilienthal y los Hermanos Wright.

La invención del Globo de Papel por los fabricantes franceses, tuvo mayor auge, José y Esteban Montgolfier, marcan en realidad el inicio de los vuelos tripulados por el hombre. El 5 de junio de 1783 en la Villa de Annonay, Francia; - utilizaron una enorme esfera de papel llena de aire caliente,

el primer "Montgolfier", se elevó a una altura de 1800 metros.

Dos años más tarde en México, Don José Fernández se elevó en un Aerostato construido de acuerdo a las ideas de los Hermanos Montgolfier.

Hacia 1842 y 1844 destacaron por sus vuelos en Globos Don Benito León Acosta, Don Joaquín de la Cantolla y Rico y Don Manuel Lapuente, abarcaron una gran etapa, al registrar y fundar la primera empresa mexicana denominada "Aeronáutica Mexicana" dedicada al Transporte Aéreo Civil.

El origen de la historia de la aviación en sí, se inició el 17 de diciembre de 1903, destacando la actividad de los Hermanos Wilbur y Orville, de Dayton, Ohio, hicieron algo más que inventar y hacer volar el primer Aeroplano impulsado con motor en la Ciudad de Kitty Hawk, Carolina del Norte, en donde el control de las alas en el aire inestable y el diseño de hélices eficaces, alcanzaron la estabilidad y el control que les permitió asegurar correctamente el vuelo con éxito, siendo el primero en la historia del mundo el que una máquina que llevaba a un hombre, se elevó por su propia energía en el aire, en pleno vuelo, avanzó sin perder velocidad, aterrizando finalmente en un punto tan elevado como el de partida, gracias a sus esfuerzos, dedicación y construcción de Aeroplanos, surgió a partir de este acontecimiento el principio de la era

de la Aviación Aeronáutica. La historia sin embargo los considera como uno de los primeros precursores en la ciencia apenas explorada, cuyas ideas cambiaron al mundo.

En la Ciudad de México, la mañana del 8 de enero de 1910, se produjo el primer acontecimiento en los llanos de la Colonia Jardín Balbuena, Don Alberto Braniff, con la ayuda - del Gobierno Mexicano, acondicionó el terreno y con las experiencias tomadas en los cursos practicados como piloto deportivo en Francia, con un Biplano Voisin de su propiedad, con motor enfriado por agua de 60 caballos de fuerza y ante los ojos asombrados de una multitud que observaban a prudente distancia, realizó con éxito el primer vuelo, logrando elevarse y recorrer toda la extensión del campo de aviación, a una altura de 25 metros. Pocos meses después Miguel Lebrija que ya - había realizado varios vuelos en planeadores y globos, logró volar en esos llanos a una altura de aproximadamente 20 metros, recorridos en un kilómetro, siendo el segundo vuelo en tierras mexicanas.

En virtud de los acontecimientos de la Revolución Mexicana de 1910, acaecidos en nuestro país, el desarrollo de la aviación fue retrazado, retomando de nueva cuenta interés y gran relevancia en la celebración de las fiestas septembrinas con que la República Mexicana celebrará el Centenario de su Independencia, llegó procedente de Estados Unidos de Norteamérica, una compañía de aviación organizada por el Sr. Alfre

do Moissandt, la cual realizó algunas exhibiciones en Saltillo, Monterrey y en la Ciudad de México.

En 1911, se anunció la Segunda Exhibición Aérea, al regreso de la Escuadrilla Francesa que estuvo integrada por los Capitanes Dyot y Hamilton y las Señoritas Matilde de Moissant y Harriete Quinby, quien siendo Presidente Electo Don Francisco I. Madero, fue invitado, con un potente Avión "Duperdussin" volaron dando vuelta al campo de aviación ante la multitud que asistió al espectáculo durante la celebración de la Semana de Aviación. Como resultado de estos acontecimientos, siendo ya Presidente Constitucional Don Francisco I. Madero, hace un pedido de 5 Aviones Bleirot Mossant, otorgando Becas para aprendizaje de Pilotos de Vuelo, designando para ello a Alberto y Gustavo Salinas, a los Hermanos Aldasoro y Horacio Ruz.

Estos hechos fueron primordiales para darle impulso a la Aviación Mexicana por parte del Gobierno Federal, otorgando la confianza que se requería en ese momento.

Victoriano Huerta al subir al poder, interrumpe la tarea que ya había empezado Don Francisco I. Madero, se interesa en el avión como arma militar, idea que tomó de Lebrija y Villasana, pidiéndoles que efectuaran una demostración con Avión de Motor de 80 caballos de fuerza Duperdussin Frances,-

realizó el primer Simulacro de Bombardeo Aéreo en México.

"En el alzamiento de los Yanquis y en la sublevación de Adolfo de la Huerta; en la rebelión de los Cristeros, en las de Escobar y Cedillo, la aviación jugó un importante papel. La última hazaña de los Pilotos Mexicanos es la actuación del Escuadrón 201, enviado por el Gobierno Mexicano a combatir con las Fuerzas Norteamericanas del Pacífico, al Ejército Japonés durante la Segunda Guerra Mundial. Paralelamente a la aviación Militar, se desarrolla la Aviación Civil y Comercial. Esta tuvo su origen en 1920, cuando se fundó la Sección Técnica de Navegación Aérea que lanzó la primera convocatoria para establecer una línea en servicio regular entre México, Distrito Federal, Tuxpan y Tampico. Ganó la Convocatoria la Compañía Mexicana de Transportación Aérea". (1)

Por otro lado, en lo que respecta a las concesiones y permisos por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en aquella entonces, le otorgó la primera concesión a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea en 1921, la segunda fue para el Sr. Mario Bulnes, y la tercera al año siguiente a la Compañía Mexicana de Aviación que posteriormente analizaremos.

(1) Novoa, Salvador, La Historia de la Aviación en México, Publicado Compañía Mexicana de Aviación. México 1974, página 28.

El 20 de agosto de 1924, en la Ciudad de Tampico, - Tamps., los señores George L. Riht y William L. Mallory, construyeron la empresa denominada Compañía Mexicana de Aviación, dándole existencia jurídica, siendo la primera línea comercial constituida en territorio mexicano. Procediendo inmediatamente a la adquisición del equipo de vuelo y a la localización y arreglo de las pistas de aterrizaje, utilizando el viejo campo de aviación cercano al Puerto de Moralillo, Tamps., - siendo el primer Aeropuerto Civil establecido en la República Mexicana.

El primero, en una incipiente negociación obtuvo y adoptó como equipo de vuelo para esa Compañía tres Aeroplanos Lincoln Standard impulsados por motores Curtis OX de 90 caballos de fuerza y William L. Mallory celebró contrato con la - en aquel entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para obtener la concesión correspondiente que les acreditara el derecho de establecer una Línea de Aviación en la República Mexicana contando con escasos recursos económicos para el ejercicio del transporte Aéreo Comercial, misma que le - fue otorgada.

La Compañía al iniciar sus operaciones, se sujetó - exclusivamente a la prestación del servicio público de "Taxi Aéreo", bajo los contratos celebrados con las empresas patrulleras para que se comunicaran entre la Ciudad de Tampico, --- Tamps., y sus campos petroleros, transportando a sus funciona

rios y trabajadores del Puerto de Tamaulipas a Tuxpan, Ver., cimentando el prestigio más importante de la navegación aérea comercial en esa región. Sin embargo la demanda existente - del servicio para transportar a esas personas a la Ciudad de México, determinó que solicitaran la ampliación de esa ruta - aérea, cubriéndola con dos aeronaves marca Fairchild, mismas que fueron substituidas por las Lincoln-Standard con capacidad para cuatro personas y con motor de 250 caballos de fuerza, por lo que el viaje fue sorprendente desde Tampico, - Tamps., hacia la Ciudad de México, con una duración de cuatro horas de vuelo.

"Siempre progresando a pesar de los muchos obstáculos que la nueva empresa encontraba en su camino, Rihl la dirigía con singular acierto, haciendo amistad, buscando y convenciendo a escépticos. El 15 de abril de 1928, logró inducir al Gobierno Federal a firmar un contrato postal para transportar correo desde la Ciudad de México, D. F. hasta Tampico, vía Tuxpan, Ver. Este fue el primer contrato postal en la - Historia de la Navegación Comercial Mexicana". (2)

A partir de que la Compañía Mexicana de Aviación, - efectuó sus primeros vuelos aéreos comerciales con exactitud, dinamismo y eficiencia, solicitó de nueva cuenta otra ruta -

(2) Willela Gómez, José. Breve Historia de la Aviación en México, México, Editorial Mexicana, S. A. de C. V. 1971, pág. 310.

que comunicara al Sureste de la República Mexicana, efectuando el vuelo de reconocimiento entre las Ciudades de Villahermosa, Tab. y Mérida, Yuc., habiéndose escrito una vez más la era comercial del Transporte Aéreo en México.

El 15 de octubre de 1928, esa Compañía inauguró el primer vuelo de servicio comercial dentro de las Ciudades de Tijerfa, Ver. - Minatitlán, Ver. - Villahermosa, Tab. - Ciudad del Carmen, Camp. y Mérida, Yuc. quedando comunicada la parte Sureste de nuestro país, teniendo gran relevancia y demanda del servicio tanto de nacionales como extranjeros para visitar la belleza de las tierras mayas.

Sorprendente fue la expansión de rutas obtenidas por esa Compañía, registrándose los hechos conmemorativos en la era de la Aviación Comercial, proyectándose en lo futuro hacia el progreso y porvenir de los mexicanos con el deseo de servir a nuestra Nación.

Don Antonio Díaz Lombardo, hombre de negocios con amplia trayectoria y experiencia en aviación, tuvo la inquietud de buscar un medio de transporte aéreo más rápido y eficiente que comunicara el bello Puerto de Acapulco, Gro., con la Ciudad de México, D. F., decidiéndose a crear una Compañía que en lo futuro denominaría Aeronaves de México, la cual se encargaría de prestar el servicio público de Transporte Aéreo

Regular entre esas Ciudades, solicitando de inmediato con -- aquella entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públi-- cas, permiso para realizar vuelos experimentales, mismo que -- le fue concedido.

La primera aeronave que adquirió esa Compañía para cubrir la ruta México, D. F., - Acapulco, Gro., fue con un - Stinson de Luxe, de cinco plazas, con Motor Lycoming de 215 - caballos de fuerza, ostentando la matrícula americana NC-14163, posteriormente se le asignó la matrícula mexicana XB-AJI, rea-- lizando varios vuelos de cortesía a las autoridades y perio-- distas sobre la Ciudad de México y sus alrededores, al mando del Piloto Aviador Julio Zincer.

El 14 de septiembre de 1934, la Compañía Aeronaves - de México, inauguró oficialmente el servicio regular en la Ru-- ta México, D. F. - Acapulco, Gro., quedando establecidas las frecuencias del servicio público de pasajeros y sosteniendo - con regularidad esa ruta de la aviación comercial para el -- bien del progreso de nuestro país en los medios de comunica-- ción.

Por otra parte, en el mes de noviembre de 1935, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, otorgó a esa - Compañía la concesión correspondiente para transportar correo express y carga en la ruta antes mencionada, condicionando -

que los pilotos operadores de las aeronaves destinadas a ese servicio, fueran integrados exclusivamente por mexicanos.

A través de la Compañía Aeronaves de México, Don Antonio Díaz Lombardo incrementó las extensiones de las Rutas Comerciales entre Nogales, Son. - Tepic, Nay. - Novojoa, Son. - Ciudad Obregón, Son. - Guaymas, Son. - Hermosillo, Son. y - otras, las cuales fueron cubiertas con la adquisición de las aeronaves marca Beechraft, Bellanca y Travel Air, alcanzando - el prestigio para garantizar la prestación del servicio público más amplio, eficiente y duradero.

"De 1940 a 1954, con el apoyo del entonces Presidente Constitucional Licenciado Miguel Alemán Valdés, esa Compañía incrementó su red con la incorporación de las empresas - Transportes Aéreos del Pacífico, Líneas Aéreas Jesús Sarabia, Taxis Aéreos Nacionales, Aeronaves de Michoacán y Taxis Aéreos de Oaxaca, culminando con Líneas Aéreas Mexicanas y Aerovías - Reformas, que más tarde operó autónomamente bajo el nombre de Aerolíneas Mexicanas". (3)

En noviembre de 1941, establecieron la Ruta Mazatlán, Sin. - La Paz, B. C.S., iniciando el servicio público con escala en Acapulco, Gro. - y - Uruapan, Mich., manifestando en

(3) Villela Gómez, José. Breve Historia de la Aviación en México, Editorial Mexicano, S. A. de C. V., México, 1971, págs. 331 y 336.

ese año las siguientes rutas: México, D. F., - Acapulco, Gro. - Oaxaca, Oax. - Uruapan, Mich. - Mazatlán, Sin. y - La Paz, B.C.S., cubriéndola con las nuevas aeronaves adquiridas marca Boeing 247, Douglas DC-2, DC-3, DC-4, y Convair 340, mejorando la demanda de los usuarios en esa región, debido al movimiento de pasajeros y de algunas otras situaciones de transporte Aéreo más importante.

El 28 de julio de 1959, Aeronaves de México, se convirtió por un acto de Gobierno en Compañía Nacional pasando a ser patrimonio de pueblo mexicano a pesar del incremento de otras rutas, transportando pasajeros a diferentes ciudades y poblaciones no comunicadas, absorbiendo pequeñas empresas aéreas paraestatales, las cuales de las mismas se formaron dos empresas filiales denominadas Servicios Aéreos Especiales y Aeronaves Alimentadoras, adquiriendo aeronaves Turbohelices de fabricación inglesa, Hawker Siddeley 748 y Bimotores Piper Navajo, encontrándose en ese tiempo en condiciones satisfactorias para prestar el servicio público de transporte aéreo, obteniendo buenos resultados con el nuevo nombre comercial con la nacionalización de "Aeroméxico, S.A." propósito que llama la atención a los pasajeros nacionales y particularmente extranjeros.

Cumplidos sus propósitos Aeroméxico, con su amplia red de rutas en la República Mexicana y sobre todo con la ad-

quisición de aeronaves más importantes en su equipo de vuelo, poco a poco fue fortaleciéndose aún más el servicio aéreo - cumpliendo con satisfacción todos sus objetivos, proyectando su imagen a nivel internacional e identificándose en el desarrollo de la aviación comercial, con el propósito de prestar el mejor servicio a los usuarios.

A partir de la época en que Braniff cumplió su hazaña, las Compañías Mexicana de Aviación y Aeroméxico, cubren con satisfacción y eficiencia la necesidad del transporte aéreo en el ámbito nacional e internacional, colocando a nuestro país en el tercer lugar de América Latina en la Aviación Comercial, respetando los principios, condiciones y acuerdos celebrados con otros países, así como a lo dispuesto por la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente y sus Reglamentos.

B) CONCEPTO DE CONCESIÓN, PERMISO Y AUTORIZACIÓN.

DE LA CONCESIÓN

Una de las formas de colaboración de las personas físicas o morales con el Estado en la ejecución de la función administrativa de los servicios públicos y de la explotación de los bienes de la nación, es a través de la Concesión, -- siendo ésta una de las Instituciones de derecho público.

El Maestro Gabino Fraga, nos define al respecto, -

"La Concesión Administrativa es el acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes de dominio público". (4)

"La Suprema Corte de Justicia de la nación define la concesión como un acto jurídico de derecho público que tiene por fin esencial organizar un servicio de utilidad general". (5)

"La Concesión Administrativa es un acto de la administración en virtud del cual se otorga, mediante determinadas condiciones, a un servicio de interés general realizado por un particular, carácter de servicio público como si fuera realizado por la Administración". (6)

De las definiciones expuestas, en particular la Concesión Administrativa de los servicios públicos constituye un acto jurídico de derecho público y un acuerdo de voluntades entre el poder público concedente y el particular concesionario, el cual concede el cuidado y manejo de los servicios públicos y la facultad para poder aprovechar los productos obtenidos y derivados con motivo de la misma explotación de los -

(4) Fraga, Gabino. Derecho Administrativo, México, Editorial Porrúa, S.A. 1984, pág. 242.

(5) Autores Varios, Enciclopedia Omba, Argentina, Editorial Bibliográfica Argentina, S.R.L. Tomo III, 1967, pág. 580.

(6) De Pina, Rafael, Diccionario de Derecho, México, Editorial Porrúa, S.A. 1977, págs. 145 y 146.

bienes de la Nación, mediante el pago correspondiente de los derechos establecidos por el propio Estado.

DEL PERMISO

El Maestro Acosta Romero, define al Permiso "como - el consentimiento que otorga quien tiene potestad también para hacer algo". (7)

Según el Maestro Serra Rojas, "el permiso es un título necesario que otorga la autoridad administrativa para hacer o decir una cosa o para no hacer". (8)

"El permiso es la autorización de autoridad competente para hacer o decir algo". (9)

De lo anterior se resume, que el permiso es un acto administrativo, por medio del cual la autoridad administrativa permite al particular el ejercicio de un derecho preestablecido, restringiéndolo o facultando a realizar una conducta o para hacer o no hacer alguna cosa, sujetándose a las modalidades y limitaciones por el régimen jurídico, con el fin de -

(7) Acosta Romero, Miguel. Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, S.A. México, 1986, pág. 675.

(8) Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo, Tomo III, Editorial Porrúa, S. A., México, 1979, pág. 226.

(9) De Pina, Rafael, Diccionario de Derecho, Editorial Porrúa, S. A., México, 1986, pág. 303.

salvaguardar la tranquilidad, la seguridad, la salubridad pública o la economía del país, previo la satisfacción de un determinado número de requisitos que permita al permisionario una libertad de su derecho en condiciones determinadas.

CONCEPTO DE AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA

"Acto de naturaleza judicial, administrativa o, simplemente, privado, en virtud del cual una persona queda facultada para ejercer determinado cargo o función o para realizar determinado acto de la vida civil". (10)

Autorización, licencia o permiso nos dice el Maestro Miguel Acosta Romero "es el Acto Administrativo por medio del cual se otorga por un Organó de la Administración, a un particular, la facultad o derecho para realizar una conducta o para hacer alguna cosa". (11)

Por su parte el Maestro Andrés Serra Rojas, nos define que la autorización "permite el ejercicio de un derecho preexistente, por lo que al cumplirse con los requisitos legales se asegura el interés público y permite a la Autoridad Administrativa levantar el obtáculo que facilita al particular

(10) De Pina Vara, Rafael. Diccionario de Derecho, Editorial Porrúa, S.A. México, 1986, pág. 114.

(11) Acosta Romero, Miguel Angel. Teoría General del Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, S. A., México, 1986, pág. 675.

el ejercicio de un derecho". (12)

En el de autorización administrativa, el particular para que pueda ejercer su derecho preexistente deberá de cumplir con los requisitos que la Norma Legal establece y así la Autoridad facultada pueda otorgarle la autorización correspondiente, sin tener algún obstáculo o impedimento que le pueda afectar a sus intereses y tenga la seguridad que le permita el ejercicio de su derecho previo.

C) CONCEPTO DE SERVICIO PÚBLICO

"Público, del Latín Publicus, significa notorio, patente, manifiesto, potestad, jurisdicción y autoridad para hacer una cosa, contrapuesta a privado, perteneciente a todo el pueblo, administración común del pueblo o ciudad, conjunto de personas que participan en unas mismas afinaciones o preferencias o concurren a determinado lugar.

Servicio, del latín Servitium, acción y efectos de servir, mérito que se hace sirviendo al Estado o a otra Ciudad o persona. Utilidad o provecho que resulta a uno de los que otro efectúa en atención suya. Organización y personal destinados a cuidar intereses o satisfacer necesidades del pú

(12) Serra Rojas, Andrés, Derecho Administrativo, Tomo Segundo. Décima - Cuarta Edición, Editorial Porrúa, S. A., México, 1988, págs. 284 y - 285.

blico o de alguna entidad oficial o privada". (13)

Para el Maestro Serra Rojas, "el servicio público - es una empresa creada y controlada por los gobernantes para - asegurar de manera permanente, regular, a falta de iniciativa privada suficientemente eficaz, la satisfacción de necesidades colectivas de carácter material, económico y cultural que se consideran esenciales y sujetas a un régimen de derecho público". (14)

El Licenciado Rafael de Pina Vara, considera al Servicio Público "como un complejo de elementos personales y materiales, coordinados por los órganos de la administración pública y destinados a atender una necesidad de carácter general, y que no podría ser adecuadamente satisfecha por la actividad de los particulares, dado los medios de que éstos disponen normalmente para el desarrollo de la misma". (15)

Por lo anterior, se concluye que el Servicio Público es la potestad que tiene el Estado para la prestación de una determinada actividad encomendada, que por razones propias del mismo no las realiza directamente y las confiere a deter-

(13) Real Academia Española. Diccionario de la Lengua Española, Madrid, - 1947, págs. 1078 y 1197.

(14) Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, S. A. México, 1947, pág. 464.

(15) De Pina Vara, Rafael. Diccionario de Derecho, Editorial Porrúa, S.A. México, 1986, pág. 169.

minadas personas para que satisfagan las necesidades colectivas del interés general, material, económico y social, ya sea, en forma gratuita o mediante una remuneración.

CAPITULO II

MODALIDADES PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO

La Aviación Civil Comercial en México se desarrolla principalmente por empresas con características muy particulares que las hacen diferentes unas de otras en sus operaciones.

En primer lugar, aparece la aviación que cubre una red de rutas principales a nivel nacional e internacional y - por lo cual se le ha denominado "Aviación regular troncal o - de primer nivel", atendido principalmente por las dos grandes empresas, Compañía Mexicana de Aviación y Aeroméxico.

Por otra parte, se encuentran las empresas que operan fuera del ámbito de las líneas aéreas troncales entre las que se distinguen en dos tipos de servicio:

A) TRANSPORTE AEREO REGULAR

Todos aquellos servicios de Transporte Aéreo Público de Pasajeros y/o Carga, sujetos a horarios e itinerarios, - que sirven de enlace y alimentando el tráfico aéreo generado - en poblaciones menores, no atendidas por las empresas troncales, hacia ciudades cubiertas por la aviación de primer nivel y por lo general este servicio cubre una región menor a la - servida por la aviación troncal y por lo tanto se desarrolla -

hacia y desde núcleos de importancia económica regional.

B) TRANSPORTE AÉREO NO REGULAR

Todos aquellos Transportes Aéreos Públicos y/o carga que no están sujetos a horarios y son atendidos por empresas operadoras que ofrecen el servicio a pequeñas comunidades, por lo general a poblaciones marginadas por otros medios de transporte y la localización de dichas poblaciones son en su mayoría en la sierra o en zonas de difícil acceso para otras vías de comunicación.

Su característica más sobresaliente de este servicio es que sus operaciones se basa a la previa aprobación de la solicitud presentada por los permisionarios, para operar en determinadas rutas asignadas que abarquen no sólo la Entidad Federativa en que ha establecido su base de operaciones, sino también otras que se encuentran en estados adyacentes.

Por otra parte, dentro de este tipo de Servicios Públicos no Regulares de Transporte Aéreo, encontramos las siguientes modalidades:

1) TAXI AÉREO NACIONAL

Operadores que no cuentan con rutas fijas, están -

supeditados a fletamento y autorizados a operar en cualquier parte de la República Mexicana, cuya área de operación, abarca el ámbito nacional, de acuerdo a las solicitudes de servicio de los usuarios.

2) VUELOS CHARTER O DE FLETAMENTO

Son aquellos que por sus características esenciales, un permisionario de un servicio público de transporte aéreo - no regular, se obliga mediante un contrato a proveer al contratante una aeronave designada genéricamente al servicio, goce y disfrute de este medio de transporte, económico de traslación de un lugar a otro, mediante una tarifa justa y equitativa.

Estos medios de transporte aéreo, son contratados - de acuerdo a la capacidad total o parcial de la aeronave asignada al servicio o bien por determinado tiempo, en virtud de que proporcionan el servicio de transporte aéreo a bajo precio, por lo que los usuarios están dispuestos a acomodarse a los horarios e itinerarios y días de salida de los vuelos de fletamento, pues para ellos y para los turistas, lo importante es obtener el servicio para llegar a determinada hora y día a un lugar.

Podrá presentar solicitudes para la operación de -

estos vuelos de fletamento o charter, la persona que celebre el contrato de transporte con los pasajeros, la persona que realice el transporte y que demuestre legítimo interés, debiendo en todos los casos, cumplir con los requisitos establecidos en la Ley de Vías Generales de Comunicaciones y sus Reglamentos.

Previamente al inicio de operaciones, el transportista aéreo deberá de acreditar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil:

- Que cuenta con servicios de mantenimiento aeronáutico, apoyo terrestre, servicio de control de tránsito aéreo, comunicaciones aeronáuticas, meteorológicas y demás auxiliares a la navegación.
- Que cuenta con póliza de seguros, expedidas por una compañía aseguradora mexicana, que cubra los daños a terceros en la superficie dentro del territorio mexicano, de conformidad con el artículo 352 de la Ley de Vías Generales de Comunicaciones.
- Que haya pagado lo correspondiente por cada vuelo, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Derechos vigente.
- Que ha pagado los Derechos de registro Aeronáuti-

co Mexicano, en aquellos permisos de más de 10 -
vuelos.

Existen varias clases de vuelos y se consideran en
en la actualidad "Vuelos de Fletamento o Charter" los siguien
tes:

DE AFINIDAD.- Vuelos para grupos cuyo fines sean -
distintos al sólo hecho de viajar o promover u organizar via-
jes a empleados de una sola empresa, organizaciones fraternales,
asociaciones profesionales, clubes de servicios sociales
u otras.

DE EXCURSION.- Vuelos que combinan el transporte -
aéreo con servicios terrestres, tales como hospedaje, alimentos,
excursiones, etc.

DE CLUBES AEREOS.- Vuelos para agrupaciones de este
tipo, no lucrativas, realizados en aeronaves pertenecientes a
las propias organizaciones. Estos vuelos están condicionados
a la prestación del servicio aéreo privado, de conformidad a
lo dispuesto por el artículo 340 de la Ley de Vías Generales -
de Comunicación.

DE CARGA.- Vuelos que tengan por objeto el transporte
de mercancías, express y carga.

3) SERVICIOS ESPECIALIZADOS

Operadores que requieren de un estudio individual - debido a su condición y sus operaciones son exclusivos para - la localización de lugares específicos o de algún otro servicio en especial.

Una vez diferenciados los servicios aéreos que se ofrecen en regiones menores a las atendidas por la aviación troncal y por la importancia que representan para el desarrollo regional, es menester describir de manera general la situación de dichos servicios.

Los servicios que se ofrecen por zonas en el país, - constituyen uno de los factores de integración social más importante ya que intercomunican zonas y localidades donde se encuentran los centros urbanos regionales de importancia así como pequeñas comunidades.

Estos servicios han logrado la integración de localidades, comunicación en tiempo reducido, costo de transportación relativamente bajo, servicio permanente exento por la noche en aquellas pequeñas comunidades que carecen de vías de comunicación terrestre.

Cada uno de los operadores de estos tipos de servi-

cios es suficiente, aún cuando por su baja utilización se puede pensar que la disponibilidad de sus aeronaves rebasa las necesidades presentadas, cubriendo de este modo un margen satisfactorio para atender la demanda de los usuarios desde las pequeñas comunidades donde el servicio de transporte aéreo es el único medio de comunicación hasta los estados de la República Mexicana.

C) CRITERIO EN LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN

Actualmente la actividad aeronáutica se encuentra regulada por la Ley de Vías Generales de Comunicación del 30 de diciembre de 1939 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940, misma que en su libro primero que contiene las "Disposiciones Generales" que norman entre otros medio de comunicación a la aviación y específicamente el libro cuarto que regula las "Actividades Aeronáuticas" señalando los requisitos a que se encuentran sujetos la prestación de uno y otro servicio público.

Por lo que a continuación señalaremos que la citada Ley en su libro primero y cuarto antes señalados, conjuntamente se refieren entre otros a la reglamentación de la Concesión y del Permiso de los servicios públicos de transporte aéreo, contemplándose en los artículos 8º, 12, 14, 16, 329, 330, 331, 334, 335 y 336. La doctrina señala que una y otra figu-

ra jurídica son diferentes, la concesión se refiere exclusivamente a la prestación de los servicios públicos de transporte aéreo nacional regular, en tanto que el Permiso a la prestación de los servicios públicos de transporte aéreo nacional no regular.

Por su parte el artículo 80. de los más fundamentales de la Ley de Vías Generales de Comunicación, señala en sus primeros párrafos lo siguiente:

"Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del ejecutivo federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los preceptos de esta Ley y sus Reglamentos.

La construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación se sujetarán a un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional y que deberá hacerse del conocimiento del público, a cuyo efecto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicará, dentro de los primeros quince días del mes de enero de cada año, el programa de trabajos correspondientes, debiendo ajustarse el referido plan a las bases generales que el citado artículo se-

ñala". (16)

Este precepto esta relacionado con el artículo 14 - de la propia ley, que manifiesta "los interesados en obtener - concesión o permiso para construir, establecer o explotar -- vías generales de comunicación y transportes, de conformidad - con los preceptos de esta ley y sus reglamentos, acompañando - la de los estudios a que se refiere el artículo 8º". (17)

Analizando lo dispuesto por estos preceptos, tene-- mos que los interesados a efecto de que obtengan concesión o permiso del ejecutivo federal para el establecimiento o explo-- tación de una vía de comunicación aérea, se requiere necesaa-- riamente la prestación de la solicitud ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual señalará un plan gene-- ral que se hará del conocimiento al público dentro del tiempo estipulado por la propia ley, plan que tiene por objeto el se-- ñalamiento de una serie de requisitos que responderán las ne-- cesidades de la economía nacional, así como el desarrollo re-- flejado en la aviación hacia aquellos estados y poblados de - la República Mexicana que carezcan de medios de transporte - aéreo, sin afectar las existentes.

Las concesiones para el establecimiento o explota--

(16) Ley de Vías Generales de Comunicación, Editorial Porrúa, S. A., Méxi-- co, 1988, pág. 13.

(17) Ibidem., pág. 17.

ción de una vía de comunicación, de acuerdo con el artículo 12 de la ley en cuestión, consagra que sólo se otorgarán a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a nuestras leyes, en el caso de llegar a tener socios extranjeros se considerarán nacionales, siempre y cuando no busquen la protección de sus gobiernos, perdiendo si lo hicieren todos sus derechos respecto de la vía de comunicación concesionada a favor de la Nación.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, prevee en su artículo 16 que "para el otorgamiento de permisos se seguirán los trámites que señalen los reglamentos o disposiciones administrativas correspondientes".⁽¹⁸⁾ Consecuencia de los solicitantes que para obtener el permiso correspondiente para establecer y explotar una vía general de comunicación ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como órgano regulador de los medios de transporte, se regirán por lo dispuesto en las leyes reglamentarias respectivas, así como en los reglamentos internos y a los que dispongan las autoridades administrativas correspondientes de acuerdo al ordenamiento legal antes mencionado.

Continuando con el análisis de nuestros preceptos de esta ley de la materia que nos ocupa, el artículo 329 dispone,

(18) Ley de Vías Generales de Comunicación, Editorial Porrúa, S. A., México, 1988, pág. 18.

"el servicio público de transporte aéreo nacional regular está sujeto:

a) A la obtención de concesión en los términos del capítulo III libro I, y del artículo 331 de esta ley y demás disposiciones aplicables;

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

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

d) A accesibilidad permanente al público, con sujeción a los incisos b) y c)". (19).

Este artículo con sus fracciones contemplan que para establecer un servicio público de transporte aéreo nacional regular estará sujeto a la obtención de la concesión correspondiente, en los términos establecidos por el artículo 331 de la misma ley y que posteriormente señalaremos, las operaciones estarán sujetas a itinerarios, frecuencia de vuelo y

(19) Ley de Vías Generales de Comunicación, Editorial Porrúa, S. A., México, 1988, págs. 149 y 150.

a horarios previamente aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que el concesionario recibirá una remuneración por el servicio prestado, conforme, a las tarifas y elementos de aplicación previamente aprobadas por la misma - Secretaría, siendo estas puestas a disposición del público en general para su conocimiento y efectos a que haya lugar.

El artículo 330 de la propia ley contempla "el servicio público de transporte aéreo, no regular, esta sujeto:

a) A la obtención de permiso en los términos de esta ley y demás disposiciones aplicables;

b) A la realización de vuelos conforme a convenios - con los usuarios del servicio, con arreglo a esta ley y sus - reglamentos;

c) A remuneración sujeta a lo previsto en el artículo 336, inciso a) segundo párrafo". (20)

Este precepto manifiesta que para el establecimiento y explotación de un servicio público de transporte aéreo - no regular, estará sujeto a las necesidades de obtener previamente el permiso correspondiente, a la realización de vuelos

(20) Ley de Vías Generales de Comunicación, Editorial Porrúa, S. A., México, 1988, págs. 149 y 150.

conforme a los convenios celebrados con los usuarios, percibiendo una remuneración por el servicio prestado sin que esta cuota en ningún caso sea inferior a las autorizadas para el servicio no regular, mismas que han sido ya determinadas por la propia ley o por las autoridades administrativas competentes.

Respecto del artículo 331, tenemos que "para obtener concesión o permiso, en su caso, para el establecimiento y explotación de un servicio público de transporte aéreo regular o no regular, los interesados deberán comprobar, a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, lo siguiente:

a) Que el servicio satisface una necesidad o conveniencia pública;

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

c) Que el solicitante se encuentra en el caso que prevé el artículo 12 de esta ley;

d) Los demás requisitos que fije esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables". (21)

(21) Ley de Vías Generales de Comunicación, Editorial Porrúa, S. A., México, 1988, págs. 150.

De acuerdo con este artículo esta relacionado con los vistos anteriormente, considerando que para obtener concesión o permiso para el establecimiento o explotación de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, se requiere satisfacer las necesidades a los usuarios, aumentar el servicio, técnica y económica adecuada para operar en las regiones donde exista mayor demanda misma del servicio.

La concesión o el permiso serán otorgados a personas físicas o sociedades mexicanas, con la excepción de que también sean otorgados a personas físicas o sociedades extranjeras de acuerdo al artículo 12 de la propia ley, apegándose a los requisitos establecidos de las leyes aplicables supletoriamente.

Artículo 334, "la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijará la duración de las concesiones y de los permisos, conforme a las siguientes bases:

I. Las concesiones para servicio público de transporte aéreo regular se otorgarán por un período inicial máximo de 30 años, el cual se determinará de acuerdo con la importancia económica del servicio y de la empresa misma, la cuantía de la inversión inicial y de las ulteriores necesaria para el desarrollo y mejoramiento del servicio y los demás elementos de apreciación que se requieran;

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

III. El concesionario de un servicio público de transporte aéreo regular tendrá derecho a que se le otorguen prórrogas del plazo inicial por periodos adicionales de diez años cada uno, si al vencimiento de dicho plazo inicial o de cualquiera de las prórrogas, demuestra haber cumplido satisfactoriamente con todas sus obligaciones y haber hecho mejoras de importancia en el servicio".⁽²²⁾

La diferencia que se encuentra en este artículo con sus fracciones, es que está previniendo la duración de las concesiones para el servicio público de transporte aéreo regular nacional, que se otorgarán por un periodo inicial máximo de treinta años plazo por el cual se supone que el concesionario recupere su inversión inicial, obtenga una ganancia razonable de acuerdo a la importancia del servicio en su aspecto económico, la cuantía de su inversión para el desarrollo y mejoramiento del servicio.

Al igual que en la concesión, para fijar la duración

(22) Ley de Vías Generales de Comunicación, Editorial Porrúa, S. A., México, 1988, pág. 151.

del permiso del servicio público de transporte aéreo no regular nacional, deberá de intervenir para su establecimiento y explotación los elementos necesarios como la importancia económica y la inversión, tanto inicial como las posteriores para su funcionamiento, desarrollo o mejoramiento. Se estima por la ley que un servicio de estas características es de menor importancia que uno que sea regular, sin embargo, no se prevee la situación de un período máximo y en la actualidad teóricamente pudiera por lo menos otorgarse por treinta años o tal vez más la duración del permiso en cuestión.

Posteriormente el derecho del concesionario a la prórroga de su concesión por períodos adicionales de diez años cada uno, siendo así manifiesta la diferencia de la situación que guarda el concesionario, a la que guarda el permisionario, de que el primero entre otras ventajas tiene la posibilidad de obtener prórrogas para la continua prestación del servicio público de transporte aéreo regular del que es titular, en tanto que el segundo no tiene este mismo derecho.

Artículo 335 "el Gobierno Federal podrá adquirir, al término de la concesión o de la prórroga correspondiente, todos los bienes y derechos afectos al servicio de transporte aéreo de la empresa de que se trate y la empresa misma. El precio se fijará de común acuerdo, o, en su defecto, en los

términos de ley". (23)

Este artículo establece que el Estado tiene la facultad discrecional para retirar la concesión en su término o en las últimas de sus prórrogas obtenidas, que en un momento dado otorgo al particular, teniendo la potestad para adquirir los bienes y derechos que derivan del servicio de transporte aéreo regular nacional del particular mismo o de la empresa, - lo cual es lógico que desde el momento en que el Estado tiene la rectoría del transporte aéreo a nivel nacional y por la - tanto capacidad para prestar el servicio público de transporte aéreo. Así mismo este artículo señala que el precio se fijará de común acuerdo de voluntades o en su defecto en los - términos de la ley, deduciendo de esta disposición que deberá formalizarse un contrato de compra-venta o que sea indemnizados los mismos, de acuerdo a las disposiciones legales aplicables.

Por último el artículo 336 de la Ley de Vías Generales de Comunicación nos indica que "la Secretaría de Comunicaciones y Transporte podrá:

a) Conceder permiso para la realización de vuelos - especiales de transporte público; pero cuando pretendan efectuar

(23) Ley de Vías Generales de Comunicación, Editorial Porrúa, S. A., México, 1988, págs. 151, 152.

tuarse entre puntos comunicados por una empresa de transporte regular, los permisos sólo se otorgarán en caso de que la empresa concesionaria de este servicio no este en condiciones de realizar por si misma el vuelo.

Las cuotas que se cobren por dichos vuelos, no podrán ser en ningún caso inferior a las autorizadas para el servicio regular correspondiente.

b) Autorizar la realización de vuelos puramente de reconocimiento y estudios técnicos sobre rutas no explotadas, con el fin de reunir datos y pruebas concernientes al establecimiento de servicios de transporte aéreo. Estas autorizaciones se concederán por el término máximo imprórrogable de tres meses". (24)

Concluyendo con el análisis de este artículo nos define que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de sus unidades administrativas otorgará permisos para que el particular o empresa concesionadas de un servicio público de transporte aéreo regular nacional, realice vuelos especiales, pero en caso de que estos no puedan realizarlos por situaciones propias, se concederán a otros capaces de cubrirlos en las rutas comunicadas, los cuales se cobrarán de acuerdo

(24) Ley de Vías Generales de Comunicación, Editorial Porrúa, S. A., México, 1988, pág. 152.

do a las cuotas establecidas y que en ningún caso sean inferiores a las autorizadas. Por otra parte dichos vuelos serán otorgados con la finalidad de analizar las rutas, para que en el futuro pueda establecerse un servicio público de transporte aéreo que comunique una región con otra aún no explotada, siendo el plazo para su inicio de tres meses improrrogables en caso de que lo aprube dicha Secretaría.

D) CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO, SEGÚN LOS AUTORES EN DERECHO AERONÁUTICO LUIS TAPÍA SALINAS Y JUAN ANTONIO LENA PAZ.

El Maestro Luis Tapía Salinas, en su obra titulada - "Curso de Derecho Aeronáutico" en el capítulo décimo tercero, - respecto al "Régimen General del Transporte Aéreo", clasifica - al transporte aéreo de la siguiente forma:

Clases de Transporte

"El problema de la determinación de las distintas - clases de transporte es de carácter sumamente complejo para - que podamos abordarlo desde un punto de vista unitario. Siendo múltiples los factores que intervienen en su desarrollo y - las condiciones en que se realiza, cabría establecer una clasificación diferente, en atención precisamente al factor o condición elegido en cada caso. Ahora bien, con objeto de ofrecer - una visión de conjunto de las distintas clases de transportes -

ofrecemos el siguiente:

En Atención a su Naturaleza.- En atención al carácter o naturaleza del transporte, hemos de tratar los transportes públicos y los privados. Ahora bien, es absolutamente preciso para concretar adecuadamente nuestra intención de aclarar el contenido de esta diferenciación. Entendemos nosotros que la clasificación obedece a un concepto de tipo jurídico-administrativo y, a la posición y actuación del Estado en el transporte aéreo.

En primer lugar, los caracteres públicos o privados de la aeronave no deben confundirse, por ser términos distintos, con el del transporte. Una aeronave pública, militar, de aduanas, de policía, etc., realiza un transporte también público en el ejercicio de su actividad. Pero también puede efectuar un transporte privado si ocasionalmente el Estado la ha destinado a transportar personas o cosas con motivo de una necesidad imperiosa o de una falta concreta de comunicaciones a consecuencia de algún suceso. En este caso, el Estado desarrolla con la aeronave una actividad no oficial ni pública, aunque sea de una manera eventual.

Por el contrario, una aeronave privada y comercial - de una empresa de transportes no regulares puede efectuar un transporte público sí, por ejemplo, arrendada o contratada el

servicio por el Estado y organizado por el mismo, la dedica integralmente al transporte de tropas.

También creemos necesario diferenciar los transportes del carácter de la empresa que los realiza. Hay que distinguir en este concepto entre transportes públicos y privados y transportistas públicos y privados. En esta parte de la doctrina francesa, esta distinción suele desaparecer al estimarse que son transportes públicos aquellos que están realizados por empresas que se benefician con la ayuda del Estado en cualquiera de las modalidades conocidas y aún más concretamente, se consideran como transportes privados aquellos que se realizan por empresas distintas de la Air France y Asociadas Oficiales.

Por nosotros, la distinción viene dada por la persona física o jurídica del transportista y por los fines del transporte en sí mismo. Con arreglo de ello podemos establecer la siguiente clasificación.

A) Transportes Públicos

Son aquellos que realiza el propio Estado o los organismos gubernamentales y de la Administración Pública con un fin de carácter público, es decir: Al servicio de necesidades del propio Estado o entidades públicas.

a) Militares.- Realizados generalmente en aeronaves -

pertenecientes a los ejércitos o fuerzas aéreas, y que se rigen por reglamentos y ordenanzas puramente castrénses.

b) Aduaneros.- Los transportes realizados por las aeronaves dependientes del servicio de Aduanas están considerados como públicos.

c).- De Policía.- Igual que los anteriores, constituye una especialidad en cuanto al transporte público.

d).- Postales.- Nos referimos aquí tan sólo a aquellos servicios de transportes realizados por cuenta de la administración y organismos adecuados encargados del correo en los diferentes países. Los simples transportes de la correspondencia y demás efectos postales, realizados mediante contrato con la empresa de transporte aéreo. No entran en este apartado.

B) Transportes Privados

Podemos considerar como transportes privados, aquellos que se realizan por los particulares a entidades privadas con el fin de satisfacer necesidades individuales, o bien son efectuados por el Estado u organismos gubernamentales, pero en el ejercicio de una actividad no pública.

Es decir: Según la distinción que nosotros estable-

ceмос, los transportes privados constituyen la generalidad de los que efectúan las compañías y empresas transportistas, tanto en forma regular como no regular, y aquellos para los que se han otorgado la mayoría de los Convenios Internacionales y Acuerdos Bilaterales y se han ajustado a las normas principales de la navegación aérea.

Dentro del grupo mencionado de los transportes privados, cabe establecer una subdivisión importante desde el punto de vista de la explotación de los mismos y así consideramos los transportes comerciales y no comerciales.

a) Comerciales.- Hemos de designar como tales, aquellos que su realización representa el ejercicio de una actividad mercantil, es decir: Se efectúan por las empresas con un determinado y previsto fin de lucro.

b) No Comerciales.- Son aquellos que se realizan en el ejercicio de una actividad no mercantil y están concebidos de tal forma que su fin principal no es el transporte de personas y cosas, sino tan sólo en cuanto éstas son necesarias para otro fin diferente. Tales son, por ejemplo, los transportes realizados con fines científicos, de investigación, observación, estudios; aquellos que se realizan con un aspecto puramente técnico, deportivo, etc.

Por los Elementos Transportados.- Con la expresión-

elementos, queremos designar de una manera general tanto las personas en su sentido de pasajeros como las cosas que son trasladadas de un lugar a otro por la vía aérea. La distinción que vamos a establecer da lugar precisamente a una clasificación de los correspondientes transportes. Tiene importancia esta distinción toda vez que la regulación jurídica de las diferentes clases de transporte que a continuación examinamos, suele ser diferente para cada uno de ellos.

A) Transporte de Personas

Actividad Principal de la Navegación Aérea, hasta el punto de que la mayoría de las empresas se dedican a esta modalidad. En las estadísticas del transporte aéreo ocupa el primer lugar pudiendo afirmar que el transporte aéreo de personas ha ido constantemente en aumento y su porcentaje, en relación con los demás medios de transporte, es francamente alentador.

Sin entrar en este momento en el contenido de este transporte aéreo, no queremos por menos de señalar que su regulación, respecto a la que se ocupa del transporte de cosas, ofrece dos particularidades esenciales y distintas entre sí. La primera, que el contrato de transporte de personas ofrece una mayor sencillez, por cuanto los elementos personales que en el mismo entran quedan reducidos a dos: Transportista y

personal que ha de ser transportada y segundo, que los problemas referentes a los derechos y obligaciones de las partes y a la responsabilidad del transportista son, por el contrario, de una mayor complejidad por cuanto la persona transportada desarrolla una actividad que no realizan las cosas.

Ahora bien, este transporte de personas puede comprender a su vez dos especialidades:

a) Pasajeros.- Aunque más adelante nos ocuparemos de la definición y naturaleza de este elemento personal, bástenos por ahora decir que entendemos por tal, aquel que es transportado en virtud del correspondiente contrato realizado con el transportista a ese fin (contrato de pasaje).

b) No pasajeros.- Entendemos como tales los que son transportados en virtud de otra relación con el transportista distinta al contrato de pasaje (empleados, etc.), o incluso sin existir relación alguna (polizones).

B) Transporte de Cosas

Con este nombre genérico comprendemos todo el transporte que no sea de personas. El transporte de cosas, como actividad independiente, no ha adquirido un desarrollo análogo al de personas. Lo más normal y corriente es que las em-

presas aeronáuticas de dediquen al transporte de cosas como actividad supletoria y complementaria del de personas.

Dentro del concepto general de cosas cabe distinguir:

a) Equipajes.- Ofrece la singularidad respecto a su regulación, de que su transporte va siempre unido al de los pasajeros a quienes pertenece, a diferencia de los restantes transportes de cosas que se conciben con independencia.

b).- Correo.- El transporte del correo posee una regulación expresa, puesto que, por regla general, se efectúa en virtud de contratos realizados entre las empresas contratistas y la administración pública considerandose, además, como una de las formas de subvención indirecta que las empresas aéreas reciben del Estado.

Aquí nos referimos únicamente al transporte de correo por las empresas dedicadas al tráfico y navegación, pues cuando es la propia Administración Pública la que lo realiza por sí misma, este transporte entra entonces en la esfera de los transportes públicos.

c) Mercancías.- Constituye la modalidad más importante del transporte de las cosas y bajo tal nombre se agrupan una notable variedad de cosas, bástenos por ahora decir,

que no todas las mercancías son objeto del transporte aéreo - bajo la misma regulación, puesto que según su naturaleza pueden ser exigidos distintos requisitos y condiciones para su transporte e incluso ser excluidas algunas de las expresadas mercancías.

Por la Causa.- En atención a la causa, podemos considerar divididos los transportes en onerosos y gratuitos, - distinción ésta es la mayor importancia a efecto de la regulación del correspondiente contrato, y muy especialmente por lo que se refiere a los efectos de los mismos en la responsabilidad del transportista. Trataremos aparte cada uno de los citados casos, refiriéndonos tan sólo a los problemas de tipo general que en cada caso uno puede presentarse.

A) ONEROSO

La causa del transporte oneroso nos viene dada por lo que en sentido general denominaremos renumeración que, como veremos más adelante al referirnos a cada uno de los contratos de transporte en particular, constituye la principal obligación del usuario en retribución al servicio realizado.

En un sentido abstracto, la remuneración equivale a una contraprestación o recompensa que se realiza en retribución o como consecuencia de un servicio. Frente a esta con-

cepción amplia se encuentra la acepción concreta y estricta - que identifica la remuneración con la idea puramente económica de pago de una cantidad previamente determinada en las tarifas de la empresa transportista, que recibe el nombre de - precio en el transporte de pasajeros y flete en el de mercancías.

Para nosotros, la remuneración constituye la causa - del contrato y como tal, es sin duda uno de los elementos objetivos del mismo y de carácter esencial, hasta el punto de - que creemos que sin este requisito no puede hablarse de carácter bilateral del contrato de transporte aéreo. En caso de - inexistencia pierde dicho carácter desde el momento que el - usuario no realiza la correspondiente prestación que pueda - considerarse como remuneración.

B) GRATUITOS

Las mismas dificultades existentes para definir y - concretar el transporte oneroso existen "a sensu contrario" - para la diferenciación del gratuito.

Por un sistema eliminatorio y de acuerdo con lo dicho anteriormente, entendemos que hay transporte gratuito en cuanto no exista remuneración.

La regulación internacional del transporte gratuito

no aparece realizada con carácter total, puesto que los convenios sólo comprenden sus textos los realizados con este carácter por las empresas de transportes aéreos, debiendo entenderse como tales las que de una manera habitual y con un carácter mercantil se dedican a esta actividad, quedando fuera del texto y sin regulación alguna, aquellos transportes de tipo benévolo o gratuito efectuados por personas físicas o jurídicas que no se dedican a la actividad transportista. De aquí la necesidad de un convenio internacional sobre el transporte gratuito.

Por el lugar.- La determinación del lugar donde se realiza el transporte aéreo y su influencia sobre el mismo es muy considerable, puesto que, en definitiva, es determinante de su calificación y de su división en transportes aéreos nacionales e internacionales. Esta caracterización permite en la mayoría de los casos identificar y obtener la regulación del transporte de que se trate en una modalidad de transporte como en el aéreo, donde no tienen influencia alguna ni la nacionalidad de las partes que intervienen, ni la del medio o atmósfera en que se realiza, ni la del instrumento o aeronave que se emplea. Son precisamente los lugares de salida, escalas y destino los que califican uno u otro transporte, con las naturales consecuencias jurídicas que ello lleva consigo.- Examinemos pues, los transportes nacionales e internacionales.

A) Transportes Nacionales

Se considera de una manera general como transporte nacional aquel que se realiza entre dos territorios sometidos al mismo Estado, sin que esté prevista escala alguna en lugar perteneciente a otro Estado.

El transporte a que nos referimos admite una división en atención al espacio sobrevolado durante el trayecto, distinguiéndose así entre interno y externo.

a) Interno.- Son aquellos en los que el tráfico aéreo, se realiza únicamente dentro de las fronteras de un mismo Estado.

Algunos autores consideran que el transporte deja - incluso de ser auténticamente interno en cuanto se verifica - el vuelo sobre el mar libre y aunque no se atravesase el territorio de otro Estado.

b) Externo.- Por oposición al término anteriormente referido, se considera transporte externo aquel que tiene lugar y se desarrolla fuera de las fronteras de un determinado - Estado, siendo suficiente a este respecto que se sobrevuele - el territorio extranjero aunque no se aterrice, o que se salga al espacio aéreo situado sobre el mar libre.

Los denominados transportes externos no deben confundirse en manera alguna con los internacionales. La División de interno y externo no se corresponde exactamente con la de nacional e internacional. Como veremos más adelante, para que un transporte pueda ser calificado de internacional es preciso que exista una intervención de un segundo Estado en un grado mayor que lo que supone un simple sobrevuelo de su territorio.

Todo transporte internacional es siempre un transporte externo, porque representa una salida de las fronteras de un Estado; pero en cambio, no todos los transportes externos han de ser internacionales, en cuanto al segundo Estado no se vea directa y territorialmente incluido en la ruta o itinerario.

B) Transportes Internacionales

En oposición al transporte nacional que acabamos de tratar, y como otro término de la clasificación desde el punto de vista del lugar, tenemos los transportes internacionales.

Para que pueda otorgarse a un transporte aéreo externo la calificación de internacional, es preciso que no solamente la aeronave que lo realiza traspase las fronteras o

la costas de un determinado país atravesando el territorio - perteneciente a otro Estado, sino que éste o cualquier otro se encuentre incluido en el transporte, en el sentido de tener - algún punto de contacto directo con la aeronave, es decir: - Que dos cualesquiera de los puntos de salida, llegada o escalas previstas de la ruta estén situados en Estados diferentes.

Entre los distintos factores que intervienen en el transporte aéreo, ni la nacionalidad del transportista ni la de la aeronave, ni la del pasajero, ni la del remitente de la mercancía transportada, tiene influencia a efecto de determinar el carácter internacional. Un transporte realizado por - una empresa entre dos puntos de su propio territorio y llevando solamente pasajeros nacionales, será internacional a pesar de todo ello, por el mero hecho de que la aeronave haga una - escala prevista en el territorio de otro país y, por el contrario, no tendrá carácter de internacional por muy diferente nacionalidad de que gocen el transportista, la aeronave, los pasajeros y el espacio aéreo sobrevolado, si el lugar de salida y el de llegada se encuentran situados en territorio sometido a la misma soberanía y no existen escalas en otro Estado.

La explicación de esto desde el punto de vista jurídico es lógica, puesto que todos los elementos subjetivos que intervienen en el transporte aéreo: Transportista, propieta-

rio de la aeronave, pasajero y remitente, pueden perfectamente renunciar en el contrato de transporte y así se entiende que lo realizan de una manera tásita por propia voluntad a la aplicación de sus respectivas legislaciones. Ahora bien, -- cuando son los Estados los afectados porque el transporte comienza, termina o utiliza su territorio y de una manera u -- otra la aeronave se encuentra sometida a su legislación, claro está que entonces se establece un conflicto de leyes, una colisión de derechos que requiere o normas adecuadas de derecho privado internacional para su resolución, o bien convenios internacionales que regulen la cuestión entre los Estados firmantes.

Precisamente por esto mismo nos hemos de encontrar en nuestro estudio dos clases de transporte aéreo internacional: Los sometidos al convenio de Varsovia de 1929, de aplicación entre los Estados firmantes y en las condiciones que en él se citan, y el resto no sometidos a dicha convención -- bien por verificarse entre países que no forman parte de la misma, o bien por no reunir las condiciones en ella requeridas para merecer la calificación de internacional.

"Por la Frecuencia. Empezamos ya por manifestar -- que el criterio de la frecuencia que preside esta clasificación ni es totalmente exacto ni completo, pues más adelante -- veremos notablemente sin encontrar una base clara y suficien-

te para diferenciar estas clases de transporte.

A) Transportes Regulares

Los transportes regulares constituyen la regla general, el transporte común y corriente establecido en la casi - totalidad de los países y para el que de una manera normal se han otorgado los Acuerdos y Convenios y las principales Leyes y Códigos de las Naciones.

Las grandes empresas de navegación aérea con sus redes de rutas de tráfico; los importantes Convenios Bilaterales que resuelven los complejos problemas de tráfico aéreo o entre dos países con la dificultosa distribución de capacidades y frecuencias y con el otorgamiento recíproco o compensado de determinadas libertades de tráfico; los monopolios establecidos en el transporte aéreo; la nacionalización de empresas dedicadas a la navegación aérea, y todos los problemas - que tienden, tanto dentro del campo internacional como nacional, a la organización, distribución y realización del tráfico aéreo tienen como base en la casi totalidad de los casos - el transporte aéreo regular.

B) Transportes No Regulares

El desarrollo del denominado tráfico o servicio no

regular es en realidad bastante reciente y debido, principalmente, a dos factores muy apreciables.

El primero surge al determinarse la última Guerra Mundial, al darse el fenómeno, principalmente en los grandes Estados, de existir un exceso de material aeronáutico, que en la mayoría de los casos era cedido por los departamentos Oficiales a las empresas y particulares a precios muy ventajosos. A ello, se unió la existencia de un gran número de pilotos - que ante la dificultad de encontrar trabajo, hubieron de dedicarse a las entidades aéreas que durante la campaña había - practicado en grado sumo.

El segundo factor se debe al propio incremento del tráfico aéreo. Merced de los adelantos y perfeccionamientos de la técnica, no cabe duda que los transportes por la vía de los aires ofrecieron al terminar la guerra unas condiciones - tales de seguridad, rapidez y comodidad, que fueron apreciadas por el público inmediatamente y determinaron la utilización y preferencia por este nuevo medio. En esos nuevos momentos las empresas aéreas organizadas con el carácter de servicios regulares no bastaron de ninguna manera para satisfacer esta demanda. En parte, porque las líneas, servicios y - aeronaves empleadas no eran suficientes para todos y además - porque en la organización de aquellas actividades existían - ciertas lagunas e inconvenientes, como: Comunicaciones in-

existentes, servicios urgentes, transportes reducidos, itinerarios variables, que no podían ser subsanados por las empresas de tráfico regular .

Por la Forma.- La forma, como elemento de la actividad del transporte aéreo, se nos manifiesta a través de una determinada clasificación de los transportes fundada: En primer lugar, en el carácter o no exclusivamente aéreo del transporte y dentro de él, en la existencia de uno o más transportistas, y en último extremo en la modalidad del recorrido o ruta que influya en los distintos aspectos y denominación del transporte. Desde el primer punto de vista, podemos referirnos a los transportes aéreos simples y a los combinados.

A) Transportes Simples

Son aquellos que en su totalidad aparecen realizados por la vía de los aires y dentro de los cuales cabe distinguir:

a) Unicos.- Llamados así cuando sólo interviene un transportista, verificándose únicamente con el correspondiente contrato.

b) Sucesivos.- Se consideran como tales aquellos - que se realizan por distintos transportistas aéreos, unos a -

continuación de otros, con objeto de cubrir un determinado itinerario, que no figura como tal en ninguno de ellos aisladamente considerados.

A los efectos de la legislación a aplicar y de la validez de los correspondientes títulos, se ha establecido para una mayor facilidad por lo que se refiere a los transportes por las partes está considerado como una sola operación.

En el Transporte Sucesivo, no obstante ser calificado como una sola operación y por lo que se refiere a su carácter internacional, cada transportista es considerado como elemento subjetivo del contrato con el usuario, en aquellos que se refiera a la parte de transporte realizado bajo su control.

B) Transportes Combinados

Llamados así cuando su realización no tiene lugar exclusivamente por vía aérea, sino tan sólo en parte, efectuándose el resto mediante la utilización de otro medio cualquiera de transporte.

No en todos los casos en los que exista un transporte no aéreo puede calificarse de combinado. La exclusión de este carácter tiene lugar por menos o por más.

En la primera situación se encuentra el caso del -

transportista que tiene establecido un medio propio de transporte, generalmente por carretera, con objeto de conducir a los pasajeros o las cosas que han de ser transportadas desde sus oficinas sitas en las ciudades hasta los aeropuertos de salida o viceversa, y entre los de llegada a aquellas. En este caso no se trata de un transporte combinado, puesto que la actividad que refleja la empresa ha de reputarse como auxiliar o complementaria del transporte aéreo en sí mismo. Es tan sólo una facilitación al usuario de los medios de desplazamiento hasta el lugar topográfico de salida, y sólo es aquí donde empieza a realizarse el transporte combinado.

Participa de la segunda exclusión y no constituyen tampoco un transporte combinado, los casos en los que los usuarios deciden por sí mismo la sustitución de una parte del transporte contratado por vía aérea utilizando otro medio distinto cualquiera, o bien después o antes del trayecto aéreo estimen conveniente la prolongación o anticipación del viaje. En estos supuestos ni existe ánimo alguno preconcebido de realizar un transporte combinado ni el portador aéreo interviene para nada en los otros trayectos realizados:

Para la existencia de un auténtico transporte combinado en los términos que aquí nos referimos, ha de constar así en el correspondiente contrato celebrado con alguno de los transportistas o estar incluido en el mismo título de --

transporte, y presupone, por lo tanto, un acuerdo o convenio entre los diferentes transportistas que intervienen". (25bis)

Juan Antonio Lena Paz, en su obra titulada "Compendio de Derecho Aeronáutico" en el capítulo quinto respecto al "Régimen Jurídico de la Aeronáutica Comercial" define y clasifica al servicio de transporte aéreo de acuerdo al régimen establecido en el Código Aeronáutico, en la forma siguiente:

Régimen de los Servicios de Transporte Aéreo

Según se expresa en el párrafo que antecede, dos son las modalidades en que pueden prestarse los servicios de transporte aéreo, a) mediante líneas regulares que funcionen con itinerario y horario preestablecidos, y b) mediante aeronaves ofrecidas al público para un transporte ocasional, a convenirse con los interesados en cada caso particular (por ejemplo; los taxis y las ambulancias aéreas). Esta última suele ser designada "servicio de transporte aéreo no regular", siendo la denominación que utiliza nuestro Código Aeronáutico.

Hasta el comienzo de la IIa. Guerra Mundial (1939 - 1945), los servicios de transporte aéreo eran realizados casi exclusivamente por líneas regulares pero a partir de la fina--

(25Bis) Tapia Salinas, Luis. Curso de Derecho Aeronáutico, Bosch, Casa Editorial, S. A., Urgel, 51 Bis., Barcelona, págs. 260-261.

lización de la contienda, la aviación no regular tomó gran incre^umento.

Muchos pilotos que durante la guerra habían servido en los transportes aéreo militares de los aliados pudieron adquirir, al ser desmovilizados, excelentes aviones de transporte que fueron puestos en venta como excedentes de guerra ("surplus") a precios muy convenientes, y se dedicaron a efectuar transporte aéreo por su cuenta, con resultados muy halagueños.

Las razones del éxito se explica fácilmente.

En lo que a transporte de personas respecta, dicha modalidad responde adecuadamente a las exigencias de la hora presente.

Como lo expresa Riese y Lacour, "cada vez más los hombres de negocios, los artistas, los deportistas y, en general, las personas de recursos, sienten la necesidad de desplazarse rápida y comodamente. Las líneas regulares no siempre se encuentran en condiciones de darles satisfacción, sea por falta de pasajes, sea sobre todo por su horario rígido y los lugares de escala.

En cuanto al transporte de cosas, ofrece gran interés para relaciones comerciales entre lugares insuficientemen

te comunicados por las líneas aéreas regulares.

Con fines de estudio conviene distinguir entre 1o.) servicios de transporte aéreo internacional, y 2o.) servicios de transporte interno.

Los primeros están sometidos al régimen del Convenio de Chicago de 1944 y Acuerdos Complementarios, sin perjuicio de las normas internas que pueden dictar los Estados en aspectos que no afecten la regulación establecida por la Legislación Internacional.

Los segundos se encuentran sujetos a las Leyes Nacionales de cada país.

a) Servicios de Transporte Aéreo Internacional

A) Régimen del Convenio de Chicago y Acuerdos Complementarios. El Convenio de Chicago de 1944 distingue entre servicios aéreos regulares y servicios aéreos no regulares, estableciendo un régimen más favorable para estos últimos.

1. Servicios No Regulares

Principio del Convenio.- Dice el artículo 5o. que cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en los -

servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado con el convenio, a penetrar en el territorio o sobrevolarlo sin escalas y a hacer escalas en el con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y bajo del Derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que desean volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescriptas u obtengan permisos especiales para tales vuelos (1a. parte).

Agrega la mencionada norma que si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del artículo 70. (supra No.-99) de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tengan lugar el embarque o desembarque, a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes (2a. parte).

2. Servicios Aéreos Regulares

En contraste con su liberalidad respecto de los transportes aéreos no regulares, el convenio subordina a la

previa autorización de los Estados sobrevolados la prestación de los servicios internacionales regulares, disponiendo que no podrá explotarse ningún servicio aéreo internacional regular en o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización (art. 6o.).

Cabe aquí destacar que, en la Conferencia de Chicago, surgieron posiciones antagónicas entre los participantes con respecto al régimen de transporte aéreo internacional regular.

b) Servicios de Transporte Interno. Régimen del Código Aeronáutico.

Nuestro Código Aeronáutico considera "interno" al transporte realizado entre dos o más puntos de la República (art. 94, 1a. parte).

El régimen jurídico del transporte interno se encuentra establecido en el capítulo II del título VI, que comprende tanto los servicios regulares como los no regulares, que se han comentado.

Dicho capítulo se refiere, por una parte, a la ex-

plotación de dichos (servicios "B"), al transporte de equipaje (sección "C"), al transporte de mercancías (sección "D") y al transporte de carga postal (sección "E").

"Generalidades. El Código Aeronáutico dedica su título VI a la Aeronáutica Comercial, cuyo concepto, de acuerdo con la norma contenida en el artículo 91 del mencionado Código, comprende: 1º) Los Servicios de Transporte Aéreo, y 2º) El Trabajo Aéreo.

Dicho título VI se encuentra dividido en siete capítulos. En el capítulo I, que trata de "Generalidades", se define el sentido de diversas expresiones utilizadas por el Código.

Así, se considera "Servicio de Transporte Aéreo" a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronave a personas o cosas, de un aeródromo a otro. El "trabajo aéreo" - comprende toda actividad comercial aérea con excepción del - transporte (art. 92, Código Aéreo).

Aclara el Código que el concepto "servicio de transporte aéreo" se aplica a los servicios de transporte Aéreo Regular y no Regular. Se entiende por "Servicio de Transporte - Aéreo Regular" el que se realiza con sujeción a itinerario y horario prefijado. Se entiende por "Servicio de Transporte -

Aéreo no Regular" el que se realiza sin sujeción a itinerarios y horario prefijado (art. 93 Código Aéreo).

Asimismo, se considera "interno" el transporte aéreo realizado entre dos o más puntos de la República. Se considera "internacional" el transporte aéreo realizado entre el territorio de la República y el de un Estado extranjero, o entre dos puntos de la República cuando se hubiese pactado un aterrizaje intermedio en el territorio de un Estado extranjero (art. 94).

En este capítulo I, el Código sienta también dos principios de carácter general aplicables a todas las actividades que integran la aeronáutica comercial.

1º) La explotación de toda actividad comercial aérea requiere concesión o autorización previa, conforme con las prescripciones del Código y su Reglamentación (art. 95).

2º) Las concesiones o autorizaciones no podrán ser cedidas. Excepcionalmente, se podrá autorizar la cesión después de comprobar que los servicios funcionan en debida forma y que el beneficiario de la transferencia reúne los requisitos establecidos por el Código para ser titular de ella (art. 96).

El Capítulo II se ocupa de los servicios de Trans--

porte aéreo interno y comprende cinco secciones que tratan - de: a) La explotación de los servicios aéreos; b) el trans-- porte de pasajeros; c) el transporte de equipajes; d) el trans porte de mercancías y e) el transporte de carga postal.

El Capítulo III se refiere a los servicios de Trans porte Aéreo Internacional, el IV al trabajo aéreo, el V a la suspensión de las actividades comerciales aéreas en general, - el VI a la extinción de las concesiones y autorizaciones para explotar actividades aéreas y el VII a la subvención de los - servicios de transporte aéreo en las rutas que resulten de in tefes para la Nación". (25bis)

(25bis) Lena Paz, Juan A. Compendio de Derecho Aeronáutico, cuarta edición, Editorial Plus Ultra, Viamonte 1755, Buenos Aires, 1975, - pág. 102.

CAPITULO III

DESCRIPCION DEL PROCEDIMIENTO PARA LA OBTENCION DE UNA CONCESION, PERMISO Y AUTORIZACION DE UN SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO NACIONAL

Mucho se ha escrito respecto de la naturaleza jurídica de la Concesión, Permiso y Autorización del Servicio Público de Transporte Aéreo, considerando que por una parte, es tas figuras se encuentran reglamentadas por una serie de normas que determinan el establecimiento y explotación del servi cio y que el Estado puede modificarlas, atendiendo el fin de utilidad pública, que en esencia lleva la concesión.

A) REGIMEN JURIDICO, DE CONFORMIDAD A LO DISPUESTO POR LA CONSTITUCION POLITICA Y LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

El artículo 27 de nuestra Constitución Política en su párrafo cuarto establece: "Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental; en la parte final del referido párrafo, el es pacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional..." En el párrafo sexto indica que: "El dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, el uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las Leyes Mexicanas, no po drá realizarse sino mediante concesiones otorgadas por el Eje

cutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes..."

En relación con lo expuesto, el artículo 42 fracción VI de la propia Carta Magna, enmarca como parte integrante de la Federación y del Territorio Nacional: "El espacio situado sobre el Territorio Nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional".

La Ley General de Bienes Nacionales, clasifica a este espacio situado sobre el Territorio Nacional, en bien de -- dominio público de la Federación, manifestando en su artículo 29 que: "Son bien de uso común; 1.- El espacio situado sobre el Territorio Nacional, con la extensión y modalidades que establezca el Derecho Internacional". (25)

La ley de referencia en su artículo 30 textualmente -- especifica que: "Todos los habitantes de la República pueden usar de este bien de uso común, sin más restricción que las establecidas por la Ley de Vías Generales de Comunicación, que -- en su oportunidad se comentará. Más adelante en su párrafo -- consecutivo indica que; para su explotación y aprovechamiento -- de este bien de uso común, se requiere de Concesión o Permiso --

(25) Leyes y Códigos de México.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.- Ley General de Bienes Nacionales. Editorial Porrúa, S. A.,- México, 1989, pág.

otorgado por el Ejecutivo Federal, de conformidad a lo dispuesto en las condiciones y requisitos que establezcan las leyes".

Actualmente la actividad aeronáutica, se encuentra regulada por la Ley de Vías Generales de Comunicación del 19 de febrero de 1940, misma que en su Libro Primero que contienen las "Disposiciones Generales" en la clasificación que hace de las Vías Generales de Comunicación, en su artículo primero, Fracción VIII, señala que: "Son Vías Generales de Comunicación: El espacio Nacional en que transiten las aeronaves".

En concordancia con lo expuesto, dicha Ley de Vías Generales de Comunicación en vigor, en su artículo 3º establece: "Las Vías Generales de Comunicación y en sus medios de Transporte que operen en ellas quedan sujetas exclusivamente a los Poderes Federales a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin perjuicio de las facultades expresas que otros ordenamientos concedan para:

I.- Construcción, mejoramiento, conservación y explotación de Vías Generales de Comunicación;

II.- Inspección y vigilancia;

III.- Otorgamiento, interpretación y cumplimiento de concesiones;

IV.- Celebración de contratos con el Gobierno Federal;

V.- Declaración de abandono de trámite de las solicitudes de concesión o permiso, así como declarar la caducidad o la rescisión de las concesiones y contratos celebrados con el Gobierno Federal y modificarlos en los casos previstos en esta ley.

VI.- Otorgamiento y revocación de permisos;

VII.- Expropiación;

VIII.- Aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, honorarios, tablas de distancia, clasificación y, en general, todos los documentos relacionados con la explotación;

IX.- Registro;

X.- Venta de las Vías Generales de Comunicación y medios de Transporte, así como todas las cuestiones que afecten a su propiedad;

XI.- La vigilancia de los derechos de la Nación, respecto de la situación jurídica de los bienes sujetos a reversión

en términos de esta ley o de las concesiones respectivas;

XII.- Infracciones a esta Ley o a sus Reglamentos; -

y

XIII.- Toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación y medios de transporte.

Lo anterior, con la facultad que le concede el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Del artículo 8° de la ley de la materia, en sus dos primeros párrafos manifiesta: "Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de esta Ley y sus Reglamentos.

La construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación se sujetarán a un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional y que deberá hacerse del conocimiento del público, a cuyo efecto la Secretaría de Comunicaciones publicará, dentro de los prime--

ros quince días del mes de enero de cada año, el programa de trabajo correspondientes, debiendo ajustarse al referido plan a las siguientes bases generales..."

Este artículo se relaciona con el artículo 14 de la propia ley, que dice: "Los interesados en obtener concesión o permiso para construir, establecer o explotar vías generales de comunicación elevarán solicitud a la secretaría de comunicaciones, de conformidad con los preceptos de esta Ley y sus Reglamentos, acompañándola de los estudios a que se refiere el artículo 8°".

Analizando lo dispuesto por estos preceptos tenemos que, el establecimiento y explotación de las vías generales de comunicación, se sujetará a un plan que responda a las necesidades de la economía nacional, este plan tiene por objeto orientar la explotación de las vías de comunicación hacia -- aquellas zonas de mayor potencialidad económica que carezcan de medios de transporte, el mismo plan sujeta el establecimiento de nuevas vías o servicios de acuerdo a los estudios de carácter económico, con el objeto de determinar si estas no -- afecten la explotación de otras existentes y que deberá hacerse del conocimiento del público.

Sin embargo, lo dispuesto en los dos últimos párrafos del artículo 8° "para la mejor observancia y fines que se

propone este artículo, se formará una comisión Técnica Consultiva, compuesta de los representantes oficiales, de los trabajadores y de las empresas, que fije el reglamento que al efecto se expida.

Esta comisión tendrá asimismo, a su cargo, el estudio del número de vehículos que deben prestar el servicio en cada ruta, con el objeto de que no sea mayor de la capacidad de ésta, ni menor del que los intereses generales requiera".

Sin embargo, el artículo 162 del mismo ordenamiento estatuye que: "Para auxiliar en sus labores a la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicaciones y Transportes, creará un cuerpo técnico que se encargará de realizar los estudios económicos generales de las distintas regiones del país, de estudiar las necesidades de transporte en esas mismas zonas y el número de vehículos necesarios para satisfacerlos, de determinar las posibilidades de coordinación con otros tipos de transporte para cada zona, de concentrar y elaborar los datos estadísticos necesarios para realizar los trabajos mencionados y de los demás estudios que la Comisión y Secretaría de que se trate la encomienden".

Las Concesiones para el establecimiento y explotación de vías generales de comunicación, de acuerdo con el artículo 12° sólo se otorgan a ciudadanos mexicanos o a sociedades cons

tituidas coformes a las leyes del país, que en el caso de tener o llegar a tener socios extranjeros, se considerarán como nacionales respecto de la Concesión.

Continuando con nuestros preceptos, el Libro Cuarto, relativo a las "Comunicaciones Aeronáuticas", en su Capítulo Décimo, respecto "Del Transporte Aéreo Nacional" de la Ley en cuestión, en su artículo 329 dispone: "El servicio público de transporte Aéreo Nacional regular está sujeto:

a) A la obtención de concesión...;

b) A itinerarios, frecuencias de vuelo y horarios previamente aprobados por la Secretaría de Comunicaciones;

c) A remuneración conforme a tarifas previamente aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y debidamente puestas en conocimiento del público;

d) A accesibilidad permanente al público, con sujeción a los incisos b) y c)".

En términos del inciso a) del artículo preferido, los requisitos a los que se refiere el artículo 331, son los consistentes en que el servicio satisfaga una necesidad pública, que el solicitante de este servicio tenga capacidad y ele

mentos técnicos y financieros para operar el servicio propuesto, en los casos que prevé el artículo 12 de esta Ley -que ya se comentó- y en los demás requisitos que se fije la Ley y - sus reglamentos conexos.

La fracción b), no presenta problema alguno en su - interpretación, ya que en forma clara se establece, que la explotación del servicio público de transporte Aéreo Nacional - regular, está sujeto a itinerarios, frecuencia de vuelo y horarios previamente aprobados por la Secretaría de Comunicaciones.

El inciso c), previene que la remuneración deberá - ser conforme a las tarifas, las cuales estan integradas por - las cuotas conforme se hagan los cobros por la percepción del servicio y que harán del conocimiento para su disposición del público, para consulta gratuita y su venta.

El inciso d) es complementario de los anteriores, - sólo nos queda agregar que, los servicios públicos de transporte Aéreo Nacional regular deben presentarse por el orden en - que sean solicitados, por razones de interés público.

El capítulo Once del Libro Cuarto de la Ley de la - materia, referente al Transporte Aéreo Internacional, en su - artículo 337 establece; "que la prestación y explotación del

servicio público mexicano de Transporte Aéreo Internacional regular, se hará al amparo de concesión solicitada y obtenida en los términos del Capítulo III, Libro, Primero, y en los artículos 331 y 332 de la propia ley y demás disposiciones aplicables".

Este artículo señala, que para la presentación y explotación del servicio mexicano de Transporte Aéreo Internacional regular, deberá de solicitarse y ser obtenida una Concesión, o sea, a la obtención de la concesión para la explotación del espacio situado sobre otro Estado y el espacio sobre altamar, en los términos de las convenciones o tratados Internacionales.

Referente al régimen del PERMISO de servicio público de Transporte Aéreo y para los fines del presente trabajo - en la actividad aeronáutica, la Ley de Vías Generales de Comunicación, ordenamiento jurídico que regula dicha actividad, - en su artículo 9° manifiesta los casos en que no necesita de concesión, sino de Permiso de la Secretaría de Comunicaciones, siendo estos los siguientes:

"I. Los ferrocarriles y caminos particulares que se construyan dentro de los cien kilómetros de la frontera o dentro de la zona de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas;

II. Las Aeronaves que se dediquen exclusivamente a usos particulares del permisionario, a experimentación o al servicio privado de fincas rústicas o negociaciones industriales;

III.;

IV.;

V. Las embarcaciones que presten servicio público de cabotaje o de navegación interior. Cuando por su importancia sea conveniente el otorgamiento de concesiones, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, se dará preferencia a los permisionarios que desempeñen el servicio;

VI. Las Aeronaves que hagan servicio Internacional en los términos de las convenciones o tratados respectivos.."

Los permisos son otorgados para establecer y explotar vías o medios de comunicación que realicen un servicio público; o para aquellos que efectuandolos no ameriten el otorgamiento de una concesión para funcionar, ya por la naturaleza misma del servicio y por su corta duración, señalándose en el artículo 9°.

Por lo que hace el Transporte Aéreo Nacional no Re-

gular, está sujeto específicamente a las condiciones señaladas por el artículo 330 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que dice: "El servicio público de Transporte Aéreo, - no regular, está sujeto:

a) A la obtención de permiso en los términos de ésta y demás disposiciones aplicables;

b) A la realización de vuelos conforme a convenios con los usuarios del servicio, con arreglo a esta Ley y sus reglamentos;

c) A remuneración sujeta a lo previsto en el artículo 336, inciso a) segundo párrafo" El segundo párrafo del inciso a) del artículo 336 dice: "Las cuotas que se cobren por dichos vuelos, (vuelos especiales) no podrán ser en ningún caso inferiores a las autorizadas para el servicio regular correspondiente".

Este artículo 330 señala la necesidad de obtener previamente un permiso, tanto para los servicios públicos de Transporte Aéreo Nacional no regular como al Internacional no regular, además aún cuando no está señalado en la Ley de Vías Generales de Comunicación la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en ocasiones concede a las empresas Nacionales de Transporte Aéreo, permiso refrendables para la prestación -

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

de servicios regulares. Por otra parte existe la posibilidad de que un permisionario celebre convenio con un particular para la prestación de un servicio y que éste convenio deberá ajustarse a lo dispuesto por la Ley de Vías y sus reglamentos.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes de acuerdo al artículo 336 podrá:

"a) Conceder permiso para la realización de vuelos especiales de transporte público; en la inteligencia de que cuando estos vuelos pretendan efectuarse entre puntos comunicados por una empresa de transporte regular, los permisos sólo se otorgarán en caso de que la empresa concesionaria de este servicio no esté en condiciones de realizar por si misma el vuelo:

b) Autorizar la realización de vuelos puramente de reconocimiento y estudios técnicos sobre rutas no exploradas, con el fin de reunir datos y pruebas concernientes al establecimiento y explotación de servicios de Transporte Aéreo. Estas autorizaciones se concederán por el término máximo improrrogable de tres meses".

Con relación a estos supuestos en los que, de acuerdo con la ley, debe obtenerse permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, creemos que el legislador obra -

con técnica adecuada, relativo al transcrito del artículo 9° de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el cual enumeró la forma y casos en lo que para el establecimiento y explotación de un servicio público de Transporte Aéreo Nacional e Internacional no regular, se requiere de permiso y no de concesión.

Debe mencionarse también el artículo 337 de la citada ley al cual me he referido, en el que se hace referencia al servicio público de Transporte Aéreo Internacional, en sus fracciones II, III y IV, mencionan los casos en que para prestar este servicio, se requiere de permiso y no de concesión, en términos de su primera parte que dice: "La prestación de estos servicios, de o hacia el Territorio Mexicano, se efectuará con apego a las siguientes condiciones:

I.-

II.- El servicio mexicano de Transporte Internacional no regular, con base en permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones, revocables en cualquier tiempo;

III.- El servicio extranjero de Transporte Internacional regular, de acuerdo con permiso que, otorgado por la Secretaría de Comunicaciones, contenga obligaciones iguales a las impuestas a empresas mexicanas para prestar servicio pú-

blico de transporte Aéreo regular;

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

Finalmente, el precepto en cuestión estatuye que tanto las concesiones como los permisos, se ajustarán, en su caso, a los términos de los tratados o convenios internacionales aplicables, agregando que los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros de Transporte Internacional, se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad y la Secretaría cuidará que su otorgamiento no entrañe el peligro para la seguridad de la Nación, ni lesione los servicios mexicanos de Transporte Aéreo.

Referente a la naturaleza jurídica de la autorización, la citada ley de referencia en su artículo 46 establece que: "Se requerirá autorización previa de la Secretaría de Comunicaciones, en la forma y términos que establece el reglamento respectivo, para construir obras dentro del derecho de vía de las vías generales de comunicación, o fuera del mismo -

derecho, cuando se afecte el uso de aquellas, así como para - instalar anuncios o hacer construcciones destinadas a servicios conexos o auxiliares con el transporte".

El Capítulo Séptimo de la Ley, respecto de la explotación de vías generales de comunicación, en su artículo 48 - indica que: "No deberá explotarse una vía general de comunicación, objeto de concesión o permiso, ni sus servicios conexos, sin que previamente autorice su funcionamiento la Secretaría de Comunicaciones, de acuerdo con las prevenciones - reglamentarias". Es decir, que la autorización procede en el momento en que el concesionario o permisionario haya cumplido con todos los requisitos exigidos por la ley y sus reglamentos, para el establecimiento y explotación de una vía general de comunicación.

La fracción IV del artículo 337 de la Ley en cuestión, previene que la prestación del servicio extranjero de - Transporte Internacional no regular, se hará mediante autorización de la Secretaría de Comunicaciones - término que deberá de tomarse por permiso- para efecto de realizar vuelos de fle tamento exclusivos en servicios de extranjeros, de servicios - Aéreos Internacionales no regulares, hacia la República Mexicana. Tales autorizaciones se otorgarán, si la empresa no es te en condiciones de realizar el vuelo.

Los preceptos en cuestión, estatuyen que las conce-

siones, permisos y autorizaciones, para el establecimiento y explotación de un servicio público de transporte Aéreo Nacional e Internacional, ya sea regular o no regular, se sujetarán a las normas jurídicas aplicables, a los tratados y convenios internacionales, a la luz tanto de las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación en vigor, como de los conceptos sobre el particular vierte la doctrina.

B) FASES EN QUE SE DIVIDE, SEGÚN ACUERDO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CON LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Después de haber considerado los regímenes jurídicos de la concesión, permiso y autorización a que está sujeta en nuestro país el establecimiento y explotación de los servicios públicos de Transporte Aéreo Nacional o Internacional regular o no regular, creo conveniente señalar el procedimiento para la obtención de una concesión o permiso, con apego a las disposiciones establecidas en la Ley de Vías Generales de Comunicaciones y por la autoridad administrativa competente.

El artículo 331 de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece, como requisito para obtener la concesión o el permiso, según el servicio aéreo de que se trate, el solicitante deberá de comprobar ante la Secretaría de Comunicaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil como unidad Administrativa encargada de la Actividad Aeronáutica, lo

siguiente:

"a) Que el servicio satisface una necesidad o conve
niencia pública.

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

c) Que el solicitante se encuentra en el caso que -
prevé el artículo 12 de esta ley;

d) Los demás requisitos que fije esta ley y de de-
más leyes aplicables".

Existen una serie de ordenamientos reglamentarios -
que especifican las condiciones Administrativas y Técnicas, -
que deberán de satisfacerse para la obtención de la concesión
o permiso, debiendose citar, por su importancia, al "Reglament
to Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes",
publicado en el Diario Oficial de la Federación del 17 de no-
viembre de 1989, y al "Reglamento de Operaciones de Aeronaves
Civiles", publicada en el Diario Oficial de la Federación del
22 de noviembre de 1950.

1) PRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD

Los artículos 14 y 15 de la ley, establecen el pro-

cedimiento para la obtención de la concesión o permiso, que en términos generales debe seguirse en lo siguiente; "los interesados en obtener concesión o permiso para construir, establecer o explotar vías generales de comunicación elevarán su solicitud a la Secretaría de Comunicaciones, de conformidad con los preceptos de esta ley y sus reglamentos, acompañando la de los estudios a que se refiere el artículo 8°". Los estudios serán de carácter económico, determinando las razones por las que resulta conveniente el establecimiento y explotación del servicio de que trate.

Recibida la solicitud, se señalará al solicitante el monto del depósito previo, el cual se deberá constituir como garantía, para continuar con los trámites necesarios en obtener la concesión o permiso. Este depósito será calculado en vista de la importancia del servicio y se devolverá tan pronto se otorgue la fianza que garantice el cumplimiento de las obligaciones impuestas en las mismas, se perderá, si el interesado abandona la tramitación dentro del término que previamente le fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Constituido el depósito, se procederá a efectuar los estudios técnicos que correspondan, de acuerdo a las bases generales señaladas en el artículo 8° de la ley y si el resultado de éstos fuere favorable, la solicitud, con las mo-

dificaciones que acuerde la Secretaría, se publicara a costas del interesado, por dos veces, de diez en diez días, en el - Diario Oficial de la Federación y en uno de los períodos de - mayor circulación, con el fin de que, durante el plazo de un mes, contados a partir de la última publicación, las personas que pudieren resultar afectadas presenten sus inconformidades, ésta deberá contar en instrumento público expedido por la autoridad administrativa. Si transcurrido el plazo mencionado - y no se haya presentado objeción alguna, o si las que fueren no son de tomarse en cuenta, se otorgarán la concesión o permiso correspondiente.

Posteriormente, la Secretaría de Comunicaciones y - Transporte por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, deberá de remitir a la Comisión Técnica Consultiva, el estudio comparativo y el dictámen que hubieren formulado, - así como los expedientes de las solicitudes presentadas, con el objeto de que esta comisión formule nuevo estudio comparativo, a efecto de que emita opinión en el sentido en que deba dictarse la resolución.

Señalaremos algunos requisitos, que deberán cumplir los solicitantes en obtener concesión o permiso para el establecimiento y explotación de un servicio público de transporte Aéreo Nacional e Internacional regular o no regular, los - cuales son requeridos por la Dirección General de Aeronáutica

Civil, encargada de recibir y proporcionar todos los requisitos necesarios para la obtención de los mismos, que contiene lo siguiente:

- Acreditar la Nacionalidad Mexicana del solicitante, la persona física, lo acreditará con su acta de nacimiento certificada.
- Lo que respecta a la persona moral, con el Acta Constitutiva de la sociedad debidamente autorizada por la Secretaría de Relaciones Exteriores, con la cláusula referente a la exclusión de extranjeros.
- El domicilio legal, para que oigan y reciban toda clase de notificaciones referente a la aviación.
- En caso de que el solicitante sea persona física o moral, pueden nombrar representante legal, para que a su nombre y representación realice toda clase de gestiones aviatorias en las diferentes dependencias de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, acreditando la personalidad jurídica con el instrumento correspondiente debidamente notariado y requisitado.
- Especificar el tipo de servicio que pretenda esta

blecer y explotar, así como su flota aérea, claramente el solicitante especificará el servicio a establecer, el equipo de vuelo con que pretenda transportar a los usuarios a su destino, mencionando los datos exactos de la marca, modelo, número de serie, número de plazas, año de fabricación y la asignación de la matrícula mexicana respectiva, para la identidad de la aeronave.

- Respecto a las solicitudes que pretendan establecer un servicio de Transporte Aéreo Regular, presentar gráficamente a través de un mapa geográfico, el esquema de las rutas que pretendan explotar, señalando distancia y tiempo de vuelo de cada uno de los tramos, así como los puntos de otras vías de comunicación. (Ferrocarriles, carreteras, aeródromos, etc.)

- La localización de Aeropuertos o Aeródromos, siendo la ubicación de éstos en los Estados, Municipios de la República Mexicana, debidamente registrados ante el Departamento de Aeródromos de la Dirección General de Aeronáutica Civil de esa Secretaría, orientación de las pistas de aterrizaje, citar facilidades de operación, croquis y fotografías donde se encuentra el área de aterri-

je y de la cabecera de la pista.

- La prestación de los estudios socio-económicos, - de mercado, análisis operacional y análisis financieros.

Para el análisis y aprobación de estos estudios, - acreditarán información que se satisface una necesidad de conveniencia pública.

- Los datos estadísticos y un croquis donde mencionen el índice de crecimiento, pronóstico demográfico con base al tránsito estimado, demográfico, - económico de cada una de las comunidades o localidades a comunicar y situación actual de las poblaciones, en cuanto a comunicaciones aéreas, terrestres ferroviarias.
- Los documentos, mapas y cuadros que detallen la - frecuencia, itinerarios, composición y tamaño del equipo de vuelo, horarios, capacidad y utilización de los asientos de la misma flota.
- Acreditar que exista y tenga el solicitante una - capacidad financiera y económica, para establecer y operar el servicio que pretende, programas de -

inversión e instalaciones necesarias, costos e ingresos de operaciones probables y ganancias netas.

- Proporcionar la información sobre el personal técnico aeronáutico de vuelo y de tierra que pretenden ocupar, así como el programa de adiestramiento que apliquen para la tripulación instalación e infraestructura con que cuenta, hangares, talleres y oficinas privadas.

A partir de la fecha en que los solicitantes hayan presentado su solicitud, recibirán por conducto de la unidad administrativa un instructivo donde contienen los requerimientos, los cuales gozarán de un plazo de 45 días para cumplir con la presentación de los requisitos y la documentación solicitada, comunicándoles que si faltara alguno de ellos, no podrá ser autorizada y si venciera el plazo sin la presentación de todos y cada uno de los requisitos, las solicitudes pasarán al archivo general como asunto definitivamente concluido.

2) OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN O PERMISO

Una vez que la Comisión Técnica Consultiva de Vías-Generales de Comunicación y el Cuerpo Técnico creado por el artículo 162 de la ley, encargada de realizar los estudios que permitan alcanzar un conocimiento integral en el aspecto -

económico y demográfico, de técnica adecuada para satisfacer el establecimiento y explotación de una vía de comunicación y en general los demás estudios que la Comisión y la Secretaría les encomienden, con la finalidad de que el servicio que en ellas se presten, satisfagan las necesidades de las respectivas zonas de influencia y el interés Nacional. Este dictámen será remitido ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, junto con la documentación que recibio, el estudio comparativo y la resolución por ellos formulados, a efecto de que el titular con la facultad que le concede el artículo 30 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y --- Transportes, otorgue de acuerdo a las leyes, la concesión o - permiso según el caso concreto, debiendo publicarse una vez - aprobadas.

Estructura de una concesión para la explotación de un servicio público de Transporte Aéreo Nacional Regular:

C O N C E S I O N

La Compañía Mexicana de Aviación, quien en el curso de este documento se denominará LA CONCESIONARIA, para establecer y explotar un servicio público de Transporte Aéreo Nacional Regular de Pasajeros, correo, express y carga, en las rutas que amparan el presente.

La secretaría establecerá en su debido tiempo las -

modalidades y características del servicio concesionado.

La Secretaría otorga a LA CONCESIONARIA las facultades para efectuar vuelos directos o semidirectos entre los puntos que comprenden cada una de las rutas, así como operar éstas en forma parcial ya sea en uno o en varios de los segmentos que las integran, de acuerdo con los honorarios previamente aprobados por la SECRETARIA.

C O N D I C I O N E S

PRIMERA.- LA CONCESIONARIA no podrá modificar la operación de las rutas que aquí se concesionan sin autorización previa de la SECRETARIA.

SEGUNDA.- LA CONCESIONARIA, queda obligada a efectuar el servicio de conducción de correspondencia mediante contrato celebrado con la SECRETARIA, para este efecto y a transportar en forma gratuita a los inspectores a que se refiere el párrafo segundo de la fracción I del artículo 118 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

TERCERA.- LA CONCESIONARIA se obliga a proporcionar este servicio con el tipo de aeronave que en el futuro se designe, con base en los estudios técnicos y económicos que realice la propia Secretaría para satisfacer en la forma más adecuada

cuada las necesidades de la ruta.

CUARTA.- LA CONCESIONARIA se obliga; a) realizar un mínimo de tres vuelos redondos semanales en cada una de las - rutas de la presente concesión, de acuerdo con los honorarios, que previamente le sean autorizados; b) incrementar dicho número de vuelos cuando sean necesarios, en base en los estudios técnicos y económicos y realice; y c) efectuar vuelos que demanden el servicio como secciones extras en las rutas, previa autorización de la SECRETARIA.

QUINTA.- LA CONCESIONARIA, deberá presentar los honorarios con los cuales operará el servicio por lo que con 15 días de anticipación a la fecha en que pretenda ponerlos en - vigor.

SEXTA.- Las tarifas a que deberán sujetarse para ex - plotar el servicio cuya presentación se le autoriza, serán - las que apruebe la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos de la Secretaría, misma que formarán parte de la Concesión para los efectos legales.

SEPTIMA.- El término de la presente Concesión será - de DIEZ AÑOS contados a partir de la fecha de su expedición.

OCTAVA.- El personal técnico de vuelo y el de tie-

rra necesarios para la operación del servicio, deberán cumplir con lo que señalan las Leyes Mexicanas y sus Reglamentos.

NOVENA.- LA CONCESIONARIA, dotará a todas las aeronaves que utilicen en el servicio autorizado, con el equipo de radio comunicación y de su auxilio idóneo necesario.

DECIMA.- LA CONCESIONARIA, se obliga a contratar los servicios que proporciona el Organismo Descentralizado denominado servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENFAM). Por lo que respecta al uso de los servicios de control de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, información meteorológica y de ayudas a la navegación aérea.

DECIMA PRIMERA.- LA CONCESIONARIA, queda obligada de acuerdo con el Artículo 90 del Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles, en mantener en óptimas condiciones los servicios de mantenimiento, taller y demás equipo e instalaciones para sus aeronaves, debiendo contar con personal especializado debidamente acreditado ante esta SECRETARIA.

DECIMA SEGUNDA.- LA CONCESIONARIA, será responsable por los daños causados con motivo del transporte de pasajeros, mercancía y equipaje. Deberá de garantizar dentro de un término de 15 días contados a partir de la fecha de entrega de este documento, el pago de la indemnización que el imponen -

los artículos relativos de la Ley de Vías Generales de Comu
nicación, mediante contrato de seguro celebrado con Institución
Nacional autorizada, o mediante depósito en efectivo constituf
do en Nacional Financiera, S. A., por una suma que garantice -
dichos riesgos, en los términos del Régimen Jurídico que regu
le esta responsabilidad.

DECIMA TERCERA.- LA CONCESIONARIA, será responsable
por daños que causen a personas o cosas en la superficie, en
Territorio Mexicano, en los términos que señale la Ley de --
Vías Generales de Comunicación.

DECIMA CUARTA.- De conformidad con el artículo 17 -
de la ley en cuestión, LA CONCESIONARIA se obliga a consti--
tuir y mantener vigente una Fianza por la cantidad que la au-
toridad otorgue a favor de la Tesorería de la Federación, pa-
ra garantizar el cumplimiento de las obligaciones que le impo
ne la presente Concesión, la cual deberá constituirla dentro
de los 15 días siguientes a la fecha de entrega de este docu-
mento, para poder operar el permiso concesionado.

DECIMA QUINTA.- LA CONCESIONARIA, podrá iniciar ope
raciones en el servicio público de Transporte Aéreo que se -
concesiona, una vez que haya dado cumplimiento a las condicio
nes establecidas, por lo que SECRETARIA, otorgará de manera, -
expresa el INICIO DE OPERACIONES.

DECIMA SEXTA.- En ningún caso LA CONCESIONARIA podrá, directa o indirectamente traspasar, hipotecar, gravar o enajenar ésta concesión. Los derechos en ella conferidos, el material, los edificios, servicios auxiliares dependencias, - accesorios y en general toda clase de bienes, a un Gobierno o Estado extranjero, siendo nula cualquier operación que se hiciera en este sentido. LA CONCESIONARIA acepta que la falta de cumplimiento de esta cláusula será motivo de caducidad de la concesión y de pérdida en beneficio de la Nación, de todos los bienes, propiedades y derechos que estén afectos al servicio a que se refiere ésta Concesión.

DECIMA SEPTIMA.- LA SECRETARIA, podrá autorizar la cesión de los derechos y obligaciones estipuladas en esta concesión, cuando estimare conveniente siempre y cuando se cumpla con las formalidades que establezca la Ley de Vías Generales de Comunicación.

DECIMA OCTAVA.- LA CONCESIONARIA sólo podrá suspender el servicio por causa justificada y previa autorización de la SECRETARIA.

DECIMA NOVENA.- LA CONCESIONARIA, queda obligada al cumplimiento de todas las condiciones que se fijan, a las modificaciones, prórrogas o adiciones a las reglas de seguridad, leyes y reglamentos de México.

VIGESIMA.- LA CONCESIONARIA, queda obligada a rendir mensualmente un informe pormenorizado con los datos técnicos, administrativos y estadísticos referente a la operación del servicio que se concesiona.

VIGESIMA PRIMERA.- La presente concesión caducará por cualesquiera de las causas que señala el Artículo 29 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, o por incumplimiento de las obligaciones impuestas. La caducidad será declarada administrativamente en la forma y términos previstos por el artículo 34 y demás relativos a la ley antes invocada.

VIGESIMA SEGUNDA.- LA CONCESIONARIA, se obliga a ordenar dentro de los 30 días siguientes a la fecha de entrega de esta concesión, la publicación de la misma en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación.

Leída por las partes la presente Concesión, la ratifican y firman por duplicado, en la Ciudad de México, Distrito Federal.

3) INICIO DE OPERACIONES

Una vez otorgada la Concesión o Permiso para establecer y explotar el servicio público de Transporte Aéreo según -

la modalidad de que se trate, el concesionario o permisionario para poder obtener el INICIO DE OPERACIONES deberá comprobar mediante constancias el cumplimiento de los requisitos técnicos como administrativos a los que se refiere el artículo 332 de la Ley de la materia, señalándolos a continuación:

a) Los requisitos técnicos establecidos en el Boletín obligatorio número OPS-416-005 de fecha 15 de marzo de 1988.

b) Presentación de la póliza de seguro de responsabilidad civil que ampare a los pasajeros y los daños a terceros, en el caso de siniestro.

c) La aprobación de sus tarifas debidamente autorizadas por la Dirección de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.

d) La constitución de una fianza a favor de la Tesorería de la Federación, que garantice el cumplimiento de sus obligaciones.

e) Contrato celebrado por el Organismo Desconcentrado denominado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) para garantizar la vigilancia y el control de sus operaciones, telecomunicaciones e información meteorológica.

lógica y de auxilio.

C) AUTORIDADES QUE INTERVIENEN

Vistos los principios del otorgamiento de la Concesión o Permiso dentro de la actividad Aeronáutica, pasaremos a estudiar a las autoridades que regulan directamente el servicio público de Transporte Aéreo en el ámbito nacional.

De acuerdo a nuestra legislación, la Ley Orgánica de la Administración Pública en su artículo 1º señala las bases de la organización pública Federal, Centralizada y Paraestatal, manifestando que la Administración Pública Centralizada la forman la Presidencia de la República, las Secretarías de Estado, los Departamentos Administrativos y la Procuraduría General de la República.

La Administración Pública Paraestatal, está compuesta por los Organismos Descentralizados, las Empresas de Participación Estatal, las Instituciones Nacionales de Crédito, las Instituciones Nacionales de Seguros y Fianzas y los Fideicomisos.

En su artículo 2º nos indica:

"En el ejercicio de sus atribuciones y para el des-

pacho de los negocios del orden administrativo encomendados al Poder Ejecutivo de la Unión, habrá -- las siguientes dependencias de la Administración Pública Centralizada:

I .- SECRETARIAS DE ESTADO, y

II.- Departamentos Administrativos". (26)

En el aspecto que nos interesa, señalaremos que en los artículos 10 y 14 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, establece que las Secretarías de Estado y los Departamentos Administrativos, tendrán igual rango, y entre ellos no habrá, por lo tanto, preminencia alguna y al -- frente de cada Secretaría habrá un Secretario de Estado, quien para el despacho de asuntos relacionados a lo de su competencia, se auxiliará con los subscritos, Oficial Mayor, Directores, Jefes de Departamento, oficina, Sección y Mesa, los demás que establezcan el reglamento interior respectivo y otras disposiciones legales que corresponda;

A) LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Es la Dependencia del Ejecutivo Federal, que tiene a su cargo el control del Tránsito Aéreo Nacional e Interna--

(26) Leyes y Códigos de México, Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Editorial Porrúa, S. A., México, 1989, pág. 8.

cional que cuenta con atribuciones y facultades para el ejercicio de autoridad y jurisdicción de las Vías Generales de Co municación, al despacho de los asuntos que expresamente le con fiere el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, así como el artículo 3° de la Ley de Vías Generales de Comunicación, otras leyes, Reglamentos, Decretos, Acuerdos y Ordenes que el Ejecutivo Federal le encomienda, a efecto de satisfacer con eficiencia los requerimientos que en materia de Comunicaciones Aeronáuticas y Transportes Aéreos demande la población del país.

B) ARTÍCULO 36 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL

Artículo 36 de la Ley en cuestión, establece: "A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde al despacho atender los siguientes asuntos, que en materia aeronáutica son:

I.- Formular y Conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país.

II.- :

III.- :

IV.- Otorgar concesiones y permisos para establecer

y operar servicios Aéreos en el Territorio Nacional, fomentar regular y vigilar su funcionamiento y operación así como negociar convenios para la presentación de servicios Aéreos Internacionales:

V.- Regular y vigilar la Administración de los Aeropuertos Nacionales, conceder permisos para la construcción de Aeropuertos particulares y vigilar su operación:

VI.- Administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación Aérea:

VII.- :

VIII.- :

IX.- :

X.- :

XI.- :

XII.- Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de Comunicaciones y Transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como -

otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la administración pública federal de comunicaciones y transportes;

XIII.- Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes;

XIV.- ;

XV.- Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la Aviación Civil, Marina Mercante, Servicios Públicos de Transporte Terrestre y de Telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;

XVI.- ;

XVII.- ;

XVIII.- ;

XIX.- ;

XX.- ;

XXI.- ;

XXII.- ;

XXIII.- Construir Aeropuertos Federales y Cooperar con los Gobiernos de los Estados y las Autoridades Municipales, en la construcción y conservación de obras de este género;

XXIV.- Otorgar concesiones o permisos para construir las obras que les corresponda ejecutar;

XXV.- Cuidar de los aspectos ecológicos y los relativos a la planeación del desarrollo urbano, en los derechos de vías de las Vías Federales de Comunicación;

XXVI.- Promover y, en su caso, organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transportes;

XXVII.- Los demás que expresamente le fijen las leyes y reglamentos".

La Secretaría de Comunicaciones y Transporte, depen

diente del Ejecutivo Federal, cuenta dentro del aspecto Aero-
náutico, para el mejor desempeño y funcionamiento de sus acti-
vidades con las siguientes autoridades específicamente:

DIRECCIONES GENERALES:

- 1.- DIRECCIONES GENERALES DE AERONAUTICA CIVIL.
- 2.- DIRECCION GENERAL DE TARIFAS, MANIOBRAS Y SERVI-
CIOS CONEXOS.

DIRECCION DE AREA DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

- 1.- DIRECCION DE TRANSPORTE Y CONTROL AERONAUTICO.
- 2.- DIRECCION TECNICA Y DE SUPERVISION.
- 3.- DIRECCION DE PROGRAMACION Y EVALUACION.

ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS:

- 1.- AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES. (ASA)
- 2.- SERVICIOS A LA NAVEGACION EN EL ESPACIO AEREO -
MEXICANO. (SENEAM)

DIRECCION GENERAL

1.- DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

Institución encargada dentro del ámbito de su competencia, de regular, fomentar y garantizar la organización estructural de la Aviación Mexicana, las políticas de llevar a cabo la presentación de los servicios públicos de Transporte Aéreo Nacional e Internacional, de pasajeros, express y carga, el otorgamiento de las concesiones y permisos privados y oficiales, atribuciones en el artículo 17 del Reglamento Interior de la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dependencia del Sector Aeronáutico encargado entre otras funciones de:

Supervisar la atención de las solicitudes para la obtención de concesiones y permisos para el Transporte Aéreo Nacional en su modalidad de servicio público, privado y agrícola.

Aprobar las concesiones y permisos solicitados, -- cuando éstos cumplan con los requisitos legales y se apeguen a la política de planificación de la Aviación Nacional.

Vigilar la vigencia y caducidad de las concesiones y permisos otorgados, así como promover la rescisión, cancela--

ción o revocación cuando así proceda.

Intervenir en la promoción y fomento de la Aviación deportiva en nuestro país.

Aprobar las inscripciones a que se refiere el artículo 371, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y el otorgamiento, registro y cancelación de matrículas de Aeronaves Civiles Mexicanas de servicio público y privado.

Controlar las escrituras constitutivas de las empresas del servicio público de Transporte Aéreo, así como sus modificaciones.

Verificar que el Registro Aeronáutico se actualice de acuerdo a los requerimientos del Transporte Aéreo.

DIRECCION GENERAL

2.- LA DIRECCION GENERAL DE TARIFAS, MANIOBRAS Y SERVICIOS CONEXOS.

Corresponde a esta Dirección de acuerdo al artículo 21 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

"I.- Participar en la definición de las políticas y

programas de transporte en el marco de su competencia.

II.- Promover la coordinación entre los diferentes medios de transporte para formar un sistema integral;

III.- Fijar, aprobar, registro, modificar o cancelar tarifas y sus reglas de aplicación, para los servicios en vías generales de comunicación y sus partes integrantes y medios de transporte que operen en ellas;

IV.- Analizar y registrar las tarifas y sus modificaciones para tráfico de carga y pasaje, en navegación de altura;

V.- Vigilar en el ámbito de su competencia el cumplimiento de las tarifas y sus reglas de aplicación".⁽²⁷⁾

DIRECCION DE AEREA DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

1.- DIRECCION DE TRANSPORTE Y CONTROL AERONAUTICO

Esta Dependencia del Sector Aeronáutico como Dirección de Area, tiene a su cargo las funciones de control el trámite de las solicitudes de concesiones, permisos, autorizaciones y contratos para prestación de servicios públicos de -

(27) Acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación del 17 de Noviembre de 1969.

Transporte Aéreo Nacional e Internacional.

Supervisar la aplicación de la Dirección General en Convenios de Tratados sobre Transporte Aéreo Nacional e Internacional.

Orientar las normas legales aplicables a la regulación, caducidad, rescisión, revocación y vigencia de concesión, permisos, autorizaciones y tratados en materia de Transporte Aéreo.

Autorizar en la medida de sus atribuciones, los permisos de importación de Aeronaves.

Opinar en cuanto a las propuestas de reformas a la Ley de Vías Generales de Comunicación, Reglamentos, Decretos y otros ordenamientos legales aplicables en la materia.

Controlar el registro del parque Aeronáutico Nacional, Marca Nacionalidad y Matrículas.

Revisar las Escrituras Constitutivas de las Sociedades que soliciten concesiones o permisos, así como los documentos que acrediten la personalidad de los representantes legales, pólizas de seguros y fianzas para que sean tramitadas ante las dependencias competentes, la aprobación de las pólizas

zas de Seguro y de Fianzas, requeridas y otorgadas por la Dirección General.

Atender las quejas de los usuarios del servicio público de Transporte Aéreo, realizando los trámites correspondientes para su tramitación, llevando a cabo el control y seguimiento de las infracciones, así como la captura de los datos relativos a las quejas, juicio de amparo, infracciones, - seguros y fianzas en el sistema de cómputo entre otros.

DIRECCION DE AEREA DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

2.- DIRECCION TECNICA Y DE SUPERVISION

Sus funciones de esta Dirección de Area, son la de dirigir la elaboración de los planes y programas de trabajo a desarrollar y confirmar que se lleven a cabo con la calidad - necesaria y en el tiempo estipulado.

Orientar los aspectos de vigilancia e inspección de los servicios de Transporte Aéreo Público y Privado, las Aeronaves, las operaciones Aeronáuticas, Aeroportos, así como de la navegación y la seguridad aérea dentro del Territorio Nacional.

Dirigir los servicios de búsqueda y salvamento de -

Aeronaves Civiles extraviadas o accidentadas, así como evaluar y dictaminar los accidentes e incidentes de las mismas dentro del Territorio Nacional.

Autorizar y controlar la construcción de edificios, estructurales, elementos radiomisores o cualquier obstáculo - que afecte las operaciones aeronáuticas, así como el inicio - de operaciones de los Aeródromos y Aeropuertos Civiles.

Evaluar el nivel de preparación del personal técnico Aeronáutico y proponer la autorización del funcionamiento - de escuelas técnicas Aeronáuticas y, en su caso, la cancelación, expedición, revalidación, convalidación y suspensión de licencias.

Autorizar las normas técnicas y de seguridad aplicables al personal técnico Aeronáutico; así como para la construcción y reparación de aeronaves e instalaciones y la operación de sistemas aeronáuticos.

Evaluar que la reglamentación aplicable a los aspectos de ingeniería y supervisión en materia Aeronáutica se mantenga actualizada.

Representar a la Dirección General de Aeronáutica - Civil en aquellas actividades propias de su especialidad, por

mandato expreso del Director General.

Orientar y evaluar las necesidades de instalaciones de ayuda a la navegación y planear la verificación de las facilidades a la navegación y operaciones, así como de los sistemas de comunicación y los servicios de control de tránsito aéreo y meteorología aeronáutica.

Tramitar y evaluar solicitudes de instalaciones y explotación de industrias, talleres aeronáuticos y distribuidores de partes materiales para uso eviatorio.

Someter a la consideración de la Dirección General de Aeronáutica Civil los presupuestos de inversión, gasto corriente, planes y programas de trabajo.

DIRECCION DE AEREA DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

3.- DIRECCION DE PROGRAMACION Y EVALUACION

Corresponde a esta Dirección de Area, planear, organizar y programar los trabajos, estudios y actividades tendientes al conocimiento de la estructura, movimiento y desarrollo de la aviación y al establecimiento de políticas que fortalezcan el transporte Aéreo Nacional.

Evaluar el avance y resultado de los programas ope-

rativos anuales y de mediano plazo establecidos en la Dirección General y en las entidades, empresas y organismos del subsector Transporte Aéreo.

Evaluar los presupuestos anuales y programas financieros de la Dirección General, empresas y entidades gubernamentales del subsector Transporte Aéreo, así como emitir opiniones sobre sus estados financieros.

Orientar el desarrollo del sistema de información del subsector Transporte Aéreo, creando un canal único de información.

Evaluar el comportamiento de las distintas empresas prestadoras de servicios de Transporte Aéreo y de servicios conexos, proponiendo las medidas necesarias para el mejoramiento de su desempeño.

Dirigir la participación de la Dirección General, en los estudios y normas tarifarias a aplicar.

ORGANISMO DESCENTRALIZADO

1) AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES. (A S A)

Este organismo público descentralizado, con personaa

lidad jurídica y patrimonio propios fue creado para efectos - de atender, mejorar y conservar la actividad aérea, modernizar y superar el servicio de los Aeropuertos que funcionan en el país, suministro de combustibles, impulsar el desenvolvimiento de la aviación comercial, privada y oficial, una mejor administración en cuanto a los servicios de referencia, - atender parcialmente las necesidades económicas, derivadas de la aviación mediante el cobro de los servicios que son prestados en los Aeropuertos y otros similares importantes que resuelvan con eficiencia y prontitud los problemas que constantemente descienden de la aviación moderna.

Para profundizar, en el artículo 2° del Decreto que crea este Organismo queda facultado para:

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

II.- Proporcionar y administrar los servicios auxiliares de radionavegación, meteorología, suministro de combustibles

tibles, transporte de pasajeros entre los Aeropuertos y las zonas urbanas, terminales de concentración de pasajeros en las ciudades que por su importancia lo ameriten y otros similares;

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

IV.- Organizar y usufructuar los servicios complementarios, auxiliares y especiales que se presten en los locales y en las zonas anexas a los Aeropuertos, percibiendo el importe de los arrendamientos respectivos y las participaciones que contrate en los rendimientos de esos servicios;

V.- Cubrir los gastos de administración, operación, conservación y demás que se le encomienda en este Decreto, y en la construcción de los nuevos Aeropuertos;

VI.- Ejercitar todas las facultades técnicas y administrativas necesarias para lograr los fines que se dejan señalados". (28)

ORGANISMO DESCENTRALIZADO

2) SERVICIOS A LA NAVEGACION EN EL ESPACIO AEREO MEXICANO (ENEAM)

(28) Diario Oficial de la Federación.- Publicado el 12 de junio de 1965.

Este Organismo Descentralizado fue creado de conformidad con lo que establece la Ley de Vías Generales de Comunicación, para fines de que el Tránsito Aéreo se realice a las normas adecuadas de seguridad, a través del Sistema Meteorológico Nacional, así como proporcionar la información sobre las condiciones meteorológicas del tiempo, actividades que tienen gran importancia para el auxilio de la navegación Aérea, especificando las siguientes funciones:

a) Proporcionar los servicios para la navegación Aérea, de control de Tránsito Aéreo, Meteorología Aéronautica, sistema de ayuda a la navegación aérea, telecomunicaciones Aéronáuticas, servicios de despacho y control de vuelo y otros que sean necesarios en la República Mexicana, con el fin de garantizar el transporte seguro y eficiente de personas y bienes en el espacio Aéreo Mexicano.

b) Proporcionar los servicios de mensajes operacionales, administrativos y de cualquier índole que requieran las empresas, dependencias, particulares en sus actividades de transporte Aéreo Nacional e Internacional.

c) Operar y conservar los diferentes sistemas que integren los servicios a cargo del Órgano descrito en las fracciones arriba señaladas que antecedentes y hacer directamente las instalaciones correspondientes a ampliaciones de es

tos sistemas que se aprueban al Órgano de su programa de inversiones.

d) Coordinar, establecer y conservar actualizados - los procedimientos terminales y de vuelo, así como el sistema Aerovías del espacio Aéreo Nacional.

e) Recopilar y conservar, actualizada toda la información relativa a los servicios de la navegación Aérea.

f) Proponer a la dirección General de Telecomunicaciones la asignación de las frecuencias dentro de las diferentes bandas del servicio aeronáutico.

g) Someter a la consideración del Secretario, el Anteproyecto del presupuesto con apoyo en los programas que señalen objetivos, metas y unidades responsables de su ejecución, presentación a la Secretaría de Programación y Presupuesto.⁽²⁹⁾

D) OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO O PERMISIONARIO

La Ley de Vías Generales de Comunicación contiene - una serie de obligaciones para el concesionario o permisionario tendientes a proteger los intereses de los usuarios, por lo que a manera ejemplificativa citaremos a continuación:

(29) Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación - el 3 de Octubre de 1978.

Como obligaciones tendremos: No podrán ceder, enajenar o gravar la concesión o permiso, sin la previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ni los derechos en ellas conferidas a ningún Gobierno o Estados Extranjeros, ni admitirnos como socios; no podrán directa o indirectamente enlazar o canalizar sus vías o instalaciones con las de otras empresas o con el Gobierno Federal, siempre y cuando el interés público lo exija, previo juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; no podrá reusarse a prestar el servicio correspondiente por causas de fuerza mayor y cuando se satisfagan las condiciones exigidas por la Ley y sus Reglamentos; aplicar debidamente sus Tarifas sin alterar alguna; prestar el servicio en el orden que sea solicitado; atender oportunamente, mover con rapidez la carga y descargar con el cuidado debido, los vehículos que contengan animales y mercancías de fácil descomposición; tener siempre a disposición del público para su consulta gratuita, el precio y boletaje aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Presentar anualmente y mensualmente los informes estadísticos que contengan los datos técnicos-administrativos de sus operaciones, así como todos aquellos documentos que le sean requeridos por los Inspectores Aeronáuticos acreditados por la Secretaría para su mejor control de Inspección; no proporcionar a persona alguna o a Autoridades distintas de la Se

cretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Comercio y Fomento Industrial y Autoridades Judiciales o del Trabajo, datos relativos a lo que se refiere a la Actividad Aeronáutica a menos que la propia Secretaría lo autorice expresamente.

Vigilar que el personal a su servicio intervenga directamente en las operaciones de los medios de Transporte, obtengan y revaliden la Licencia que expida la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, asegurar en los términos de la Ley a los pasajeros y a sus pertenencias en los riesgos que puedan sufrir con motivo del uso de los servicios; finalmente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como Autoridad concedentes, debe cuidar que no se establezcan obligaciones de Transporte Aéreo, en condiciones privilegiadas respecto a otras.

CAPITULO IV

CADUCIDAD Y RESCISION DE CONCESIONES Y CONTRATOS Y REVOCACION DE PERMISOS DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO

A) CONCEPTO DE CADUCIDAD, RESCISION Y REVOCACION

CADUCIDAD

Las concesiones y permisos de servicio público de - Transporte Aéreo, sus obligaciones y derechos pueden caducar - de distintas formas de acuerdo con las causas que motive su - extinción.

En sentido etimológico, llámese CADUCO, del latín - CADUCUS, referente a lo decrepito o muy anciano, lo poco dura - ble. Se dice que ha dejado de ser o perdido su efectividad.

"Caducidad, es la acción y efecto de caducar, aca-- barse, extinguirse, perder su efecto o vigor, o sea por falta de uso, por terminación de plazo u otro motivo, alguna Ley o Decreto, costumbre, o algún instrumento público, pertenecien - do al campo de dejar de ser". (30)

Von Tuhr afirma que la caducidad es la pérdida to-

(30) Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo II, Editorial Bibliográfica, Argen - tina, S.R.L. Buenos Aires, Argentina, 1971, págs. 481 y 482.

tal de un derecho como consecuencia legal de un acto jurídico del titular.

Castan menciona, que la Institución llamada caducidad o decadencia de derechos tiene lugar cuando la Ley o voluntad de los particulares, señalan un término fijo para la terminación de un derecho, de tal modo este último no puede ya ser ejercitado.

En el terreno jurídico y concretándonos a esta figura jurídica de caducidad de derechos y acciones, se puede definir en principio como la pérdida de un derecho de acción por su no ejercicio durante el plazo señalado por la Ley o la voluntad de las partes.

Tales afirmaciones, nos permite manifestar que en la caducidad, en principio nace un derecho de acción sometido a un término fijo de duración y se pierde cuando haya negligencia de usarlo o por la terminación del plazo concedido.

RESCISION

"Consiste en la facultad que tienen las partes de un contrato de resolver o dar por terminadas sus obligaciones, en el caso de incumplimiento de la otra parte". (31)

(31) Acosta Romero Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, S. A., México, 1986, pág. 557.

Por otra parte, es la facultad que tiene una de las partes en un contrato o convenio para darlo por terminado, si la otra incurre en incumplimiento de sus obligaciones.

Este modo de extinción sólo opera en aquellos actos administrativos que revisten el carácter de contratos o convenios.

REVOCACION

Esta figura jurídica consiste en que el permiso como acto administrativo puede ser revocado por la autoridad que la otorgó, por razones de oportunidad, en función del interés público, lo cual deberá ser plenamente fundado y motivado.

"La revocación administrativa es el acto por medio del cual el órgano administrativo deja sin efecto, en forma total o parcial, un acto previo perfectamente válido, por razones de oportunidad, técnicas, de interés público, o de la legalidad". (32)

En conclusión, este concepto de revocación debe significar las faltas graves o de algún desconocimiento adminis-

(32) Idem., pág. 555

trativo al cumplimiento de las obligaciones que le impone el régimen jurídico.

B) CAUSALES DE LA CADUCIDAD Y RESCISIÓN DE LAS CONCESIONES Y CONTRATOS Y REVOCACIÓN DE PERMISOS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO

En el Artículo 29 de la Ley de Vías Generales de Comunicación enumera las siguientes causas de caducidad:

I.- No presentar los planos de reconocimiento y localización de las Vías puertos Aéreos, campos de emergencia, - estaciones, talleres y demás obras e instalaciones, dentro -- del término señalado en las concesiones;

II.- No construir o no establecer, dentro de los - plazos señalados en las concesiones, la parte o la totalidad - de la Vía u obras convenidas;

III.- Porque se interrumpa el servicio público pres - tado en todo o en parte importante, sin causa justificada a - juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, o - sin previa autorización de la misma;

IV.- Porque se enajenen la concesión o alguno de - los derechos en ella contenidos, o los bienes afectos al ser - vicio de que se trate, sin la previa aprobación de la Secreta

rfa;

V.- Porque se ceda, hipoteque, enajene, o de cualquier manera se grave la concesión, o alguno de los derechos en ella establecidos, o los bienes afectos al servicio público de que se trate, o algún Gobierno o Estado extranjero, o porque se les admita como socios en la empresa concesionaria;

VI.- Porque se proporcione el enemigo, en caso de guerra internacional, cualquiera de los elementos de que disponga el concesionario con motivo de su concesión;

VII.- Porque el concesionario cambie su nacionalidad mexicana;

VIII.- Porque se modifiquen o alteren substancialmente la naturaleza o condiciones en que opere el servicio, el trazo o la ruta de la vía, o los circuitos de las instalaciones, o su ubicación, sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones;

IX.- Porque los concesionarios no paguen la participación que corresponda al Gobierno Federal, en los casos en que así se haya estipulado en las concesiones, o porque se defraude dolosamente al Erario, en la participación, sin perjuicio de la responsabilidad penal a que haya lugar;

X.- Porque el concesionario se rehusa a cumplir, en su caso, con lo dispuesto por los artículos 102 y 103 de ésta Ley;

XI.- Porque los concesionarios no cumplan con las obligaciones de conducir las diversas clases de correspondencia;

XII.- Por no otorgar la fianza o constituir el depósito a que se refiere el artículo 17;

XIII.- Por los motivos de caducidad estipulados en las concesiones respectivas; y

XIV.- Por incumplir lo dispuesto en el artículo 127 de esta ley. (Referente a la obligación de los concesionarios o permisionarios de asegurar a los pasajeros y a sus pertenencias).

Los artículos del 30 al 33 de la Ley de la Materia, señalan los efectos que se producen en caso de decretarse la caducidad de las concesiones por los motivos antes expuestos, variando tales efectos, de acuerdo con la causal de que se trate, debiéndose hacer notar que en ningún caso el concesionario tiene derecho a ser indemnizado por la pérdida de su derecho.

En efecto, si el concesionario incumple con las -- obligaciones derivadas de la concesión, es absolutamente justo que la Autoridad concedente se otorgue el derecho y la facultad para declarar la caducidad. No se trata de una sanción o pena impuesta por la Autoridad Administrativa al concesionario, pues si así fuera, el único que podría declarar la caducidad sería el Poder Judicial en los términos del artículo 21 constitucional, sino que se trata de una condición resolutoria implícita, pero con un régimen de derecho público. Es obvio que si el servicio prestado por el concesionario, fue el Estado quien delegó tal función y el mismo Estado puede dejar sin efecto la delegación sin que aquel incurra en incumplimiento, sin necesidad de tener que recurrir al procedimiento judicial.

Es cierto que el artículo 14 de nuestra constitución, establece que nadie puede ser privado de sus derechos mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las leyes con anterioridad al hecho: Pero al decretarse por el Poder Ejecutivo la CADUCIDAD de la concesión, no infringiría tal precepto en perjuicio, dado que la concesión está sujeta a unas condiciones resolutorias tácticas que son aceptadas previamente por el concesionario, de manera que el único efecto de la declaratoria de CADUCIDAD por parte de la Autoridad Concedente, será el de declarar for

malmente que la concesión dejó de existir por incumplimiento. A lo que si tiene derecho el concesionario es a que las causas de CADUCIDAD, estén determinadas en los preceptos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos, o en el documento justificativo de la concesión al momento de su otorgamiento, en caso de que no lo sea, sería imposible de hablar de la condición resolutoria implícita.

De las ideas expuestas, el Artículo 34 de la propia ley, faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes - como Autoridad Aeronáutica, para declarar la CADUCIDAD conforme al procedimiento siguiente:

"I.- La Secretaría hará saber al concesionario los motivos de caducidad que concurran, y le concederá un plazo de quince días para que presenten sus pruebas y defensas;

II.- Presentadas las pruebas y defensas o transcurrido el plazo señalado en la fracción anterior, sin que se hubieren presentado, la Secretaría dictará su resolución declarando la caducidad, si a juicio no quedó justificado el incumplimiento de la concesión, por caso fortuito o fuerza mayor; y

III.- Si se comprueba la existencia de caso fortuito o de la fuerza mayor, se prorrogará el plazo de la conce--

sión por el tiempo que hubiere durado el impedimento".

La condición de los contratos de Vías Generales de comunicación en nuestro país, se efectúan al amparo de concesión o de permiso, los mismos están sujetos a lo dispuesto por el artículo 35 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que indica; "los contratos administrativos que celebre el Gobierno Federal en relación con las Vías Generales de Comunicación, sus servicios auxiliares, dependencias y accesorios, serán objeto de rescisión administrativa, por los motivos que especialmente se expresen en los mismos, sujetándose el procedimiento de caducidad a lo dispuesto en el artículo anterior". El beneficiario de una concesión que hubiere sido declarada caduca estará imposibilitado para obtener otra nueva, por un plazo de uno a cinco años, a juicio de la Secretaría, contados a partir de la fecha de declaración de caducidad", artículo 36 de la Ley citada.

El artículo 37 del ordenamiento en consulta, estatuye lo siguiente:

"La falta de incumplimiento de la concesión o del contrato en los casos no señalados como causas de caducidad en el artículo 29, o en los mismos contratos, que no tengan sanción en la ley, dará lugar a la RESCISIÓN judicial de la concesión o del contrato; pero mientras dure el juicio, el -

concesionario o contratista continuará en posesión de todos - los derechos que le otorguen la concesión o el contrato, sin perjuicio de las providencias precautorias que deba tomar la Secretaría cuando procedan de acuerdo a las leyes".

En el párrafo anterior sostuvimos que las causales - de caducidad deben estar determinadas en la ley vigente en el momento del otorgamiento de la concesión o en el justificativo. Si la concedente desea dar por terminada la concesión an ticipadamente, por estimar que el concesionario ha incurrido - en incumplimiento, pero las causas son distintas a las señaladas en el artículo 29 de la ley o en el documento justificativo de la concesión, la concedente deberá demandar al concesionario la rescisión judicial de la concesión, probando en el - juicio correspondiente el incumplimiento. Igualmente, si es la Autoridad concedente quien incumple con alguna de las cláusulas de la concesión, el concesionario tiene el derecho de - demandar la rescisión y el pago de la indemnización que garantice los daños y perjuicios ocasionados.

LA REVOCACION de un permiso de servicio público de transporte aérea efectuada por la Autoridad Administrativa - concedente, se presente de acuerdo a la forma y términos que establezca la Ley y sus Reglamentos, Artículo 38 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en vigor.

Se trata del ejercicio del derecho de la Autoridad

Concedente, de ocuparse directamente de una función que le es propia, cuando por causa de una violación por la permisionaria a la Ley de Vías Generales de Comunicación o dejarse de cumplir con los requisitos establecidos en las condiciones por causas a ella imputables en el momento de habersele otorgado el permiso, será causa de Revocación del mismo.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá resolver en forma administrativa la revocación de los permisos de servicio público de Transporte Aéreo Regular o no Regular Nacional o Internacional, en fecha anterior a su vencimiento en los términos de los artículos 29, 38 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

La permisionaria se obliga a explotar por sí misma el servicio y no podrá directa o indirectamente en ningún caso, ceder o gravar en todo o en partes, los derechos que le otorga el permiso, podrá suspender el servicio con causa justificada, previa autorización a ese efecto de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

La aceptación del permiso de servicio público del Transporte Aéreo de que se trate, obliga a la observancia estricta de las condiciones que se imponen en el mismo y al acatamiento de las que en el futuro se dicten. Para la mejor satisfacción de las necesidades del transporte.

Cabe hacer mención que las autorizaciones administrativas se pueden extinguir en cualquier tiempo o en el momento en que se haya realizado la actividad a que le fue conferida, materia del Transporte Aéreo que nos ocupa.

C) DATOS ESTADÍSTICOS DEL TRANSPORTE AÉREO

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, tiene como uno de los objetivos impulsar el desarrollo seguro y eficiente de la aviación nacional, para que se constituya en un medio que apoye las actividades productivas del país en el traslado de personas y mercancías.

En este capítulo muestra el comportamiento de los indicadores económicos más relevantes del sector aéreo, datos estadísticos comprendidos en los últimos años, mismos que son testimonio del avance logrado en cumplimiento de las metas que se le han trazado a este medio de transporte, los servicios aéreos que se ofrecen en regiones menores a las atendidas por la aviación troncal y la importancia que presentan para el desarrollo regional.

Los servicios aéreos que se ofrecen por zonas en el país entre los cuales se encuentra el Taxi Aéreo Nacional, el Servicio Regular y el No Regular llamado Regional, constituyen

uno de los factores de integración social más importante ya que intercomunican zonas y/o localidades donde se encuentran los Centros Urbanos Regionales de importancia en pequeñas comunidades.

El tráfico de pasajeros alcanzó tasas de crecimiento anuales del 20% en promedio, ello motivado por el impulso de la actividad económica en distintos centros regionales durante los últimos años y de este modo, se vió surgir un número considerable de todo tipo de operadores diseñados en toda la República Mexicana, llegando a sumar 388 empresas, de las cuales 252 son de Taxi Aéreo Nacional, 97 de Servicio Regular y No Regular, 6 troncales y 20 de Servicio Especializado.

Las empresas de Taxi Aéreo Nacional se concretaron a ofrecer sus servicios desde los principales Centros Industriales: México, D. F.; Monterrey, NL. y Guadalajara, Jal. - entre otros, debido a que este servicio es proporcionado al usuario a través de contrato, pagando la tarifa por hora de vuelo, de espera, pernocta, sin importar la ocupación de la capacidad máxima del equipo, el mejor indicador para medir su comportamiento es el tiempo de utilización de la aeronave rentada.

Durante los últimos años la flota aérea es de 691 - aeronaves XA compuesta de equipo turboreactores, turbohélices

y pistón, efectuó un promedio de 26,802 horas de vuelo al -- año, transportando únicamente a personas que se presenta el - 80% aproximadamente, su utilización de acuerdo a una encuesta efectuada del 70% para pasajeros con fines de negocios, volando en promedio de 66 y 70 veces al año.

La utilización de las aeronaves es mínima 38 horas por avión al año en promedio, lo que lleva a las empresas a - obtener resultados desfavorables ya que al mantener los aviones sin que ellos produzcan, requiere de realizar erogaciones importantes por los conceptos de otorgamiento de permisos, estacionamiento, depreciación, mantenimiento, entre otros.

Por otra parte, las empresas de servicio regular regional que se proporciona con horario y ruta establecida es - atendido por 12 aeronaves de pistón de las cuales 4 están ubicadas en el Estado de Oaxaca y las demás operan en diferentes puntos de la República Mexicana, prácticamente hacen la función de servicio No Regular.

El volúmen de tráfico durante 1990 fué de 42312 pasajeros, correspondiendo el 955 a los transportados por la - empresa Aerovías Oaxaqueñas, que comunica desde Oaxaca, Oax. - a las ciudades de Puerto Escondido, Oax., Salina Cruz, Oax. y Pinotepan, Nacional, Oax., siendo los únicos centros operados por este servicio con un radio de acción de 165 kilómetros. -

El tiempo utilizado para transportar dicho volúmen de pasajeros fue de 1739 horas, es decir cerca de 5 horas por día o 2 horas/día/aeronave, lo cual refleja una baja utilización del equipo, principalmente los aviones del Aerobonampak que cubre puntos del Estado de Chiapas.

Debido a que el servicio existente se ofrece para comunicar las Ciudades Capitales con los principales Centros Turísticos, los pasajeros transportados son fundamentalmente de origen extranjero en el Estado de Oaxaca y Chiapas, los cuales llegan en los vuelos por líneas Aéreas Nacionales.

Aún cuando este servicio no han tenido un buen desarrollo, en términos generales los resultados económicos son favorables, siendo mayores los obtenidos por la Aerolínea Oaxaqueña, debido a que utiliza una estrategia de comercialización que le permite conectar los pasajeros de Aeroméxico y Mexicana de Aviación hacia los destinos contemplados en sus rutas.

Las empresas no regulares ofrecieron sus servicios hacia localidades que, por su difícil condición geográfica, se encuentran apartadas de los principales centros regionales, parte de estas empresas no regulares se dedicaron a prestar el servicio de características de regular hacia ciudades importantes aún no atendidas por las aerolíneas, Aeroméxico y

Mexicana de Aviación.

Este servicio es ofrecido por 95 aeronaves de 6 -- asientos en promedio, en su mayoría de pistón tanto motor -- como bimotor, no obstante que existe una cantidad menor de -- aviones de mayor capacidad. La flota se concentra en los Es-- tados de Chiapas, Puebla y Oaxaca donde las empresas comuni-- can a pequeñas poblaciones localizadas por lo general en la -- sierra con los principales centros regionales como son: Chia-- pas, Tuxtla Gutiérrez, Ocosingo, San Cristobal de las Casas, -- Yajalón y Comitán; en Oaxaca donde existen más provincias, -- las destacadas son Tuxtepec, Huajuapán de León, Salina Cruz, Ixtepec y la Ciudad de Oaxaca.

Del mismo modo aún cuando en el Estado de Puebla só lo hay 3 empresas con 5 aeronaves, el servicio que ofrecen es el medio indispensable para comunicar las localidades ubicadas en la región Norte del Estado, por donde cruza la Sierra Ma-- dre Oriental, con los centros cercanos productores y distri-- buidores de bienes y servicios de la región.

Los pasajeros transportados por año son en promedio de 46,000 los cuales representan el 43% del volúmen de los 3 servicios considerados, ocupando el segundo lugar de importan-- cia, después del servicio regular regional que atiende un pro-- medio de 42,312 pasajeros. Las localidades que tienen mayor

importancia para este servicio pertenecen al Estado de Chiapas donde se transporte el 43% de todos los pasajeros de vuelos no-regulares, es decir se traslada a 19,780 personas al año, fundamentalmente entre Tuxtla Gutiérrez y Yajalón, Palenque, Simojobel, Comitán, Salto del Agua, Cascada de Agua Azul y Ostuacan, los cuales están localizados en un área de acción no mayor a 200 kilómetros de la capital del Estado.

Del mismo modo, en el Estado de Oaxaca la aviación de este tipo es fundamental para comunicar a pequeñas comunidades o poblaciones localizadas en zonas accidentadas de la sierra con los principales centros regionales de mayor importancia, siendo de Oaxaca, Tuxtepec, Huajuapán de León, hacia las poblaciones de Ojitlán, Loma San Rafael, Usila, Zapotitlán, Playa Vicente, Río Chiquito, Monte Negro, Choapan, Calihuala, Tlapa y Tlaliстаquilla, entre otros. El tráfico registrado fue de 16,000 pasajeros al año en promedio, es decir el 35% del total.

El 22% restante de los usuarios de este servicio corresponde a los 10,120 pasajeros transportados en las localidades de los Estados de Puebla, y Veracruz, utilizando como centro de las operaciones a las Ruinas del Tajín, Ver., Cuetzala y la Ceiba, Puebla, hacia las localidades de Coyutla, Progreso de Zaragoza, Bienvenido, Coxquihui, Huehuetla, Cashuacon, Olintla, Tuxpan, Cerro Azul, Alamo, Poza Rica, Tlaxco

y Justas Chicas, entre otros.

En los aspectos generales la contratación de la demanda de servicios ha llevado a las empresas a operar puntos no autorizados pero que les presenta un potencial importante, ésto ocurre con las empresas de ruta establecida, principalmente de servicio no regular. También se observa que un importante número de puntos permisionados dejaron de operar a raíz de ser dotados de caminos o carreteras, ésto se acentúa en los estados de Tabasco y Veracruz.

Dada la situación actual de los servicios que se ofrecen a nivel regional la mayoría de empresas permisionadas se encuentran en una situación crítica en sus resultados económicos debido fundamentalmente, por un lado a los fuertes incrementos en los costos directos que representan el 75% de los totales, partes y refacciones, combustibles y servicios que se compran a Aeropuertos y Servicios Auxiliares entre otros, alguno de los cuales tienen que cubrirse en dólares, y por el otro la disminución considerable de los usuarios aunado a la desactualización de las tarifas por lo que los permisionarios hacen sus propios ajustes sin previo aviso a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

REPORTE DE LAS EMPRESAS AEREAS COMERCIALES EN OPERACION POR ESTADO 1993

A C T I V I D A D

| ESTADO | O.T. | O.R. | T.N. | N.R. | T.R. | S.E. | TOTAL |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|-------|
| MORELOS | - | 1 | 5 | 2 | 3 | - | 11 |
| NAVARIT | - | - | 2 | 3 | - | 1 | 6 |
| NUEVO LEON | 1 | 2 | 34 | - | 3 | 1 | 41 |
| OAXACA | - | 1 | 5 | 4 | 3 | - | 13 |
| PUEBLA | - | - | 4 | 2 | 5 | - | 11 |
| QUERETARO | - | - | 2 | - | - | - | 2 |
| QUINTANA ROO | - | 2 | 4 | - | 2 | 2 | 10 |
| SAN LUIS POTOSI | - | - | 9 | - | - | - | 9 |
| SINALOA | - | - | 7 | 8 | 3 | - | 18 |
| SONORA | - | 1 | 5 | 3 | 5 | - | 14 |
| TABASCO | - | - | 1 | - | 1 | - | 2 |
| TAMAILIPAS | - | - | 7 | - | 1 | 1 | 9 |
| VERACRUZ | - | - | 10 | - | 3 | - | 13 |
| YUCATAN | - | - | 5 | - | 5 | 1 | 11 |
| ZACATECAS | - | - | 2 | 1 | 1 | - | 4 |
| TOTAL | 6 | 13 | 252 | 50 | 48 | 20 | 389 |

N O T A : EXISTEN OTRAS EMPRESAS PERO NO SE ENCUENTRAN INCLUIDAS POR FALTA DE INICIO DE OPERACIONES.

REPORTE DE LAS EMPRESAS AEREAS COMERCIALES EN OPERACION POR ESTADO 1993.

ACTIVIDAD

| ESTADO | O.T. | O.R. | T.N. | N.R. | T.R. | S.E | TOTAL |
|-----------------------|------|------|------|------|------|-----|-------|
| AGUSCALIENTES | - | - | 5 | - | - | - | 5 |
| BAJA CALIFORNIA NORTE | - | - | 2 | 2 | 1 | 1 | 6 |
| BAJA CALIFORNIA SUR | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 3 | 11 |
| CAMPECHE | - | - | 2 | 1 | - | 1 | 4 |
| COAHUILA | - | - | 11 | 2 | - | - | 13 |
| COLIMA | - | - | 1 | 1 | 1 | - | 3 |
| CHIAPAS | 1 | - | 2 | 4 | 2 | - | 9 |
| CHIHUAHUA | - | 1 | 9 | 5 | 2 | 2 | 19 |
| DISTRITO FEDERAL | 3 | 2 | 53 | - | - | 2 | 60 |
| DURANGO | - | - | 5 | 3 | 2 | - | 10 |
| ESTADO DE MEXICO | - | - | 12 | - | 1 | 3 | 16 |
| GUANAJUATO | - | - | 9 | - | - | - | 9 |
| GUERRERO | - | - | 7 | 3 | - | - | 10 |
| HIDALGO | - | - | 1 | - | - | - | 1 |
| JALISCO | - | 1 | 20 | 2 | 1 | 2 | 26 |
| MICHUACAN | - | 1 | 9 | 1 | 2 | - | 13 |

INFORME ANUAL ECONOMICO ESTADISTICO 1993

| TIPO DE SERVICIO | | TOTAL DE EMPRESAS DE INFORMACION | PASAJEROS TRANSPORTADOS | TOTAL DE EMPRESAS QUE OPERARON | ESTIMACION PASAJEROS |
|------------------------|------|----------------------------------|-------------------------|--------------------------------|----------------------|
| SERVICIO ESPECIALIZADO | 1992 | 3 | 366,007 | 10 | 1,220,023 |
| | 1993 | 4 | 419,156 | 20 | 2,095,775 |
| TAXI REGIONAL | 1992 | 14 | 10,653 | 26 | 19,784 |
| | 1993 | 10 | 13,886 | 27 | 37,492 |
| TAXI NACIONAL | 1992 | 117 | 292,353 | 180 | 445,774 |
| | 1993 | 122 | 317,282 | 250 | 650,166 |
| NO REGULAR | 1992 | 16 | 151,549 | 30 | 284,154 |
| | 1993 | 10 | 81,651 | 34 | 301,413 |

FUENTE: Informe Anual Económico Estadístico.

PRINCIPALES INDICADORES DEL SECTOR AEREO

A NIVEL NACIONAL

| | | |
|---|--------------|--------------|
| AEROPUERTOS Y AERODROMOS REGISTRADOS | <u>2,149</u> | <u>2,138</u> |
| CATEGORIA NACIONAL | 39 | 39 |
| CATEGORIA INTERNACIONAL | 43 | 43 |
| AERODROMOS | 2,067 | 2,236 |
| AERONAVES MATRICULAS POR TIPO DE SERVICIO | <u>5,726</u> | <u>5,720</u> |
| XA | 653 | 691 |
| XB | 4,487 | 4,449 |
| XC | 586 | 580 |
| REVALIDACIONES DE CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD | <u>6,406</u> | <u>8,203</u> |
| TALLERES AERONAUTICOS | <u>106</u> | <u>113</u> |
| EQUIPOS DE AYUDA A LA NAVEGACION AEREA | | |
| VOR | 69 | 69 |
| DME | 69 | 69 |
| ILS | 16 | 16 |
| NDB | 20 | 21 |
| RADAR DE AEROPUERTO | 20 | 20 |
| TORRE DE CONTROL | 53 | 53 |

PRINCIPALES INDICADORES DEL SECTOR AEREO
A NIVEL NACIONAL

| INDICADOR | 1992 | 1993 |
|--|----------------|----------------|
| TRAFFICO TOTAL EN SERVICIO NACIONAL E INTERNACIONAL (MILES) | <u>20,438</u> | <u>21,350</u> |
| EMPRESAS NACIONALES | 15,607 | 15,820 |
| EMPRESAS EXTRANJERAS | 4,831 | 5,530 |
| PASAJEROS TRANSPORTADOS POR EMPRESAS REGULARES NACIONALES (MILES) | <u>15,607</u> | <u>15,820</u> |
| SERVICIO NACIONAL | 11,427 | 11,468 |
| SERVICIO INTERNACIONAL | 4,180 | 4,352 |
| CARGA TRANSPORTE EN SERVICIO REGULAR (TONELADAS) | <u>163,977</u> | <u>179,386</u> |
| EMPRESAS NACIONALES | 84,827 | 106,206 |
| EMPRESAS EXTRANJERAS | 69,150 | 73,180 |
| PASAJEROS TRANSPORTADOS EN SERVICIO INTERNACIONAL POR REGIONES (MILES) | <u>4,831</u> | <u>5,530</u> |
| AMERICA DEL NORTE | 4,029 | 4,790 |
| CENTROAMERICA Y EL CARIBE | 182 | 152 |
| SUDAMERICA | 174 | 168 |
| EUROPA | 405 | 382 |
| ASIA | 41 | 38 |

PRINCIPALES INDICADORES DEL SECTOR AEREO
A NIVEL NACIONAL

| INDICADOR | 1992 | 1993 |
|--|------------|------------|
| VERIFICACION Y CERTIFICACION DE AYUDAS A LA NAVEGACION AEREA | <u>141</u> | <u>56</u> |
| ALUMNOS EGRESADOS DEL C.I.A.A.C | <u>76</u> | <u>140</u> |
| ACCIDENTES DE AVIACION | <u>134</u> | <u>133</u> |
| XA | 29 | 32 |
| XB | 88 | 79 |
| XC | 17 | 22 |

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

1) Como resultado del análisis de los servicios de Transporte Aéreo Nacional Regular y No Regular, se observó - que es el medio de transporte indispensable para los usuarios que constituyen un beneficio colectivo. Considerando que la situación actual de dichos servicios es suficiente, aún cuando por su baja utilización rebasa las necesidades, presentándose de este modo un margen para atender el aumento en las - operaciones, dando lugar a las temporadas de alta y baja utilización con las consiguientes implicaciones que es necesario analizar para buscar soluciones positivas.

2) Es necesario que las autoridades involucradas - participen de una manera conjunta en la revisión de las rutas aéreas que unen a las ciudades comprendidas en las mismas, - distinguiendo para cada Ciudad las necesidades de tipo de ser vicio como la infraestructura existente indispensable para - realizar las operaciones, por lo que es conveniente que el - área encargada de otorgar concesiones, permisos y autorizaciones establezca un permanente análisis de las condiciones de - la demanda y del equipo de vuelo existente, así como frecuencias de vuelo, horarios y capacidad para pasajeros, carga y - valores.

3) Es necesario fomentar los servicios de apoyo co-

vinculación con la Aviación Troncal, en una amplia red de comunicación dentro del Territorio Nacional e Internacional, - que satisfacen necesidades de conveniencia pública atendida - por las mismas, por lo que sería saludable analizar su participación conjuntamente, para el mejor desarrollo del Transporte Aéreo en nuestro país, buscando condiciones óptimas teórico operacionales y de enlace.

6) El Transporte Aéreo Internacional prestado por - Líneas Aéreas Extranjeras conjuntamente con las Mexicanas, - han saturado principalmente las rutas internacionales, por lo que es conveniente analizar los horarios, itinerarios y frecuencias de vuelo, para buscar la mejor utilización de la infraestructura Nacional, ya que en la actualidad es mayor el número de empresas extranjeras que compiten con todas las Líneas Mexicanas que prestan el servicio público de Transporte Aéreo Internacional.

7) Respecto al Servicio a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), sería conveniente celebrar un Seminario Informativo, para preveer una futura expansión de este servicio y examinar el grado de dificultad que confronta - en la actualidad, así como la modernización de sus instalaciones y sistemas de control de tránsito aéreo y ayudas a la navegación aérea.

8) Los vuelos "Charter", de Fletamento o a Contrato,

surgen de la disponibilidad de equipo de vuelo, aeronaves y personal técnico adecuado, iniciándose después de la segunda guerra mundial, en condiciones satisfactorias de operación y con capacidad ofrecida adecuada, ofreciendo Transporte Aéreo Nacional e Internacional, completamente equipado y tripulado con personal altamente capacitado, siendo estos, mexicanos por nacimiento de acuerdo a la Constitución Mexicana y las Leyes específicas, con un determinado número de asientos o peso máximo de carga, para la realización de dichos vuelos entre dos puntos o más, preestablecidos. En efecto, estos vuelos "Charter", son más atractivos tanto para los usuarios como para el turismo en grupo y tráfico de mercancías, que en la actualidad están ya reglamentados por nuestras Autoridades Aeronáuticas conjuntamente con las extranjeras, pero en la actualidad y con anterioridad compiten con el Transporte Aéreo Regular y No Regular, principalmente con las empresas iniciadoras de mayor prestigio.

9) Las tarifas aplicables a estos vuelos "Charter", de Fletamento o a Contrato, serán estipuladas de acuerdo a las bases del número de pasajeros a transportar, del peso del equipaje autorizado, el mantenimiento y operación de la aeronave que prestará el servicio, derechos de aterrizaje y de ayuda a la aeronavegación, gastos de despacho y operación de la aeronave y de la tripulación, otros gravámenes derivados de la operación, conforme a las autorizadas por las reglas de

aplicación por la Dirección General de Tarifas, Maniobras y - Servicios Conexos, para evitar que exista una guerra tarifaria entre las empresas existentes Nacionales e Internacionales, cuyo costo de operación y administración de estos vuelos, son con frecuencia inferiores a los realizados normalmente por empresas establecidas.

10) Cabe hacer mención, que es necesario revisar esta "Actividad Aviatoria", con el objeto de incorporarla y convalidarla, en beneficio de los usuarios y sus mercancías, la exportación de nuestros productos al exterior, así como a los miles de turistas que visitan nuestros centros de recreación más importantes y en general las personas que la utilizan y - que en gran parte significa, bienestar, progreso y desarrollo del país, pero sin que se constituya una competencia desleal entre las Líneas Aéreas Mexicanas establecidas y las Extranjeras.

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

- Acosta Romero, Miguel. Derecho Administrativo, Editoria Porrúa, S.A., México, 1986.
- De Piña Vara Rafael. Diccionario de Derecho. Editorial Porrúa, S.A. México, 1986
- Fraga, Gabino. Derecho Administrativo. Editorial Porrúa, S.A., México, 1984
- Grinberg Shapiro, Paulina. La Unificación del Derecho de la Aviación. Impreso en los talleres de la Eitorial "Luz". México, 1957
- Lena Paz, Juan A. Compendio de Derecho Aeoronaútico. Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1975.
- Rojas Roldán, Abelardo. Derecho Espacial. Talleres de Litorres, S.A., México, 1969
- Ruíz Romero, Manuel. Historia de Aeroméxico Editorial Aeroméxico, - S.A., México, 1984.
- Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. Editorial Porrúa, S.A., Tomo Tercero, México, 1979.
- Tapia Salinas, Luis. Curso de Derecho Aeronáutico Casa Editorial, - S. A.Urgel, 51 bis., Barcelna - 11.
- Villela Gómez, José. Breve Historia de la Aviación en México. Editorial Mexicano, S.A., de C.V., México, 1971.

LEYES Y REGLAMENTOS

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
Editorial Porrúa, S. A., México, 1989.

Leyes y Códigos de México. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Editorial Porrúa, S. A., México, 1989.

Leyes y Códigos de México. Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos. Dirección General de Asuntos Jurídicos. México, 1987.

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Edición Andrade, S. A., México, 1982,

DIARIOS OFICIALES

Diario Oficial de la Federación. 3 de octubre de 1978.
Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes referente a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Diario Oficial de la Federación. 17 de noviembre de 1989.
Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes correspondiente a la Dirección General de Tarifas, manifiestas y revistas servicios conexos.

Aeromundo. Edición Internacional, México, 1988.

OTRAS FUENTES CONSULTADAS

Diccionario Jurídico Mexicano. Segunda Edición, Editorial -- Porrúa, S. A., México, 1988.

Novo, Salvador. Historia de la Aviación en México, Publicaciones Mexicanas de Aviación, México, 1974.

Vuelo. Impresiones Grupo Astro, S.A., Primera Edición, México, 1982.