

# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ACATLÁN

"ESPECIALIZACIÓN DE LA FUNCIÓN PÚBLICA EN LOS  
AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE MÉXICO"

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA

VÍCTOR MIGUEL ÁNGEL GONZÁLEZ OROPEZA

ASESOR: LIC. LUCIANO AGUIRRE GÓMEZ

MAYO, 2006



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

**A Martha mi esposa...** Por su amor,  
Comprensión  
y Apoyo.

y

**A Valeria y Esther mis hijas...** Por su amor,  
Confianza y  
Motivación.

## **AGRADECIMIENTOS**

**A DIOS**, por la Vida, por lo que he vivido y por darme la oportunidad de concluir este proyecto.

**A México** y a la **Máxima Casa de Estudios** por haberme dado la posibilidad de contar con formación académica.

**A mis padres**, por haberme concebido.

**A Victoria Solís Torres, Herlinda González Gálvez y Gumersindo Alamilla Valencia**, por su cariño, ejemplo y motivación para ser mejor cada día.

**A mis tías y tíos**, por su exigencia, cariño y preocupación, ya que sin ellos mi historia sería otra.

**A mis primos y primas**, por su estima y sugerencias.

**A la Sra. Esther Calderón Ruiz y a Tomás Medina Manríquez**, por su amor incondicional hacia mi familia y por preocuparse en todo momento por nuestro bienestar. Por el placer de haberlos conocido.

**A la familia Medina Calderón,** por su afecto, apoyo y por permitirme compartir la vida con ellos.

**A Guillermo, Juanita, Toño y Cuauhtémoc,** por su amistad.

**A la familia Fisher Cantú,** por su confianza, estima y apoyo.

**A los licenciados Sergio, Matilde. Pedro y Marco,** por los conocimientos aportados.

**A Jesús Arriaga Rojas y José Noé Garduño Fernández,** por los gratos recuerdos.

A todas las personas con quién he convivido a lo largo de mi vida.

y al

HONORABLE JURADO

**Lic. Luciano Aguirre Gómez**

**Lic. Irene Díaz Reyes**

**Mtra. María Eugenia Peredo García Villalobos**

**Lic. Alfredo Pérez Montaña**

**Lic. Bertrán Velázquez Gómez**

# Í N D I C E

Dedicatoria . . . . .	II
Agradecimientos . . . . .	III
Introducción . . . . .	VIII

## CAPÍTULO I

### ANTEDECENTES HISTÓRICOS

I.1. El Desarrollo de la Aviación . . . . .	1
I.2. Surgimiento de los Aeropuertos en México . . . . .	13
I.3. Creación de Aeropuertos y Servicios Auxiliares . . . . .	25

## CAPÍTULO II

### NORMATIVIDAD AEROPORTUARIA

2.1 Fundamento Constitucional . . . . .	32
---	----

2.2	Ley de Vías Generales de Comunicación . . . . .	36
2.2.1	Concesiones, Permisos y Contratos . . . . .	37
2.3	Ley de Aviación Civil . . . . .	43
2.3.1	Autoridad Aeronáutica . . . . .	45
2.4	El Convenio de Chicago de 1944 . . . . .	50
2.4.1	Anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional . . . . .	51
2.4.2	Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) . . . . .	54

### **CAPÍTULO III**

#### **ATRIBUCIONES DE LAS AUTORIDADES FEDERALES QUE CONVERGEN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES**

3.1	Generalidades . . . . .	55
3.2	Función Pública . . . . .	57
3.3	Funciones de las Autoridades Federales que convergen en los Aeropuertos Internacionales .	58

3.4	Actuación de las Autoridades Aeroportuarias . . .	69
-----	---	----

## **CAPÍTULO IV**

### **PROBLEMÁTICA AEROPORTUARIA**

4.1	Generalidades . . . . .	76
4.2	Revisiones múltiples . . . . .	80
4.3	Falta de capacitación del personal . . . . .	81
4.4	Aeropuertos remodelados . . . . .	82
4.5	Propuesta . . . . .	84
	Conclusiones . . . . .	92
	Bibliografía . . . . .	97
	Hemerografía . . . . .	99
	Legislación . . . . .	100



# **INTRODUCCIÓN**

La presente investigación versa sobre la operación aeroportuaria del país, enfocándose en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México por ser la principal terminal aérea de la nación, cabe aclarar que en todas es muy similar.

Los aeropuertos son los puntos donde se inicia y se concluye un viaje; tal vez sólo se acude a él para despedir o recibir a alguien; quizá simplemente para efectuar algún trámite o distraerse. Cualquiera que sea el motivo, los usuarios siempre demandan servicios.

La actividad aeroportuaria involucra a autoridades federales y estatales, las cuales se interrelacionan entre sí y en ocasiones esta interrelación se da a nivel internacional. En pocos años la aviación se consolidó como industria influyente en el desarrollo de la humanidad, las contiendas mundiales demostraron el poder del avión; lo que motivó a algunos gobiernos a invertir millones de dólares para diseñar aeronaves de alta tecnología.

Los países que invirtieron en el sector han logrado estar a la vanguardia aeronáutica y en la comunidad internacional son considerados autoridades en la materia, por lo que sus recomendaciones de seguridad son impuestas a la mayoría de los aeropuertos donde se originan vuelos con destino a su territorio; en algunas ocasiones estos procedimientos atentan directamente contra la soberanía nacional y aun así se aplican.

El objetivo del presente trabajo es lograr la creación del "Colegio Aeronáutico", dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el cual sería el encargado de capacitar a todos los servidores públicos que laboran en los aeropuertos internacionales del país; lo que permitirá ofrecer servicios públicos federales de calidad internacional.

Por lo anterior, considero de vital importancia que los servidores públicos que laboran en los aeropuertos estén debidamente capacitados, ya que a mayor formación en la materia, mayor será la seguridad jurídica de los usuarios.

Al popularizarse el transporte aéreo se hizo necesario que cada país normara la prestación del servicio; la celebración de tratados internacionales en materia aérea hizo posible homologar la normatividad.

La regulación de la operación aeroportuaria tiene una importancia significativa en la organización y funcionamiento de los Estados modernos, se ha convertido en uno de los sectores económicos más importantes, en el caso de México, dicha regulación corresponde al Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Por lo anterior y a fin de estar en posibilidad de definir las diversas funciones, que legalmente corresponden a dependencias y organismos de la Administración Pública Federal y Estatal.

En el primer capítulo trato los orígenes de la aviación, desde los primeros esfuerzos por lograr elevar una máquina voladora, hasta el

perfeccionamiento de esta que hoy conocemos como avión. Señalo el surgimiento de los aeropuertos en México, los cuales tienen una relación directa con cualquier aeronave, me atrevo a asegurar que son como las vías al tren, y es precisamente lo que ocurre en las terminales aéreas el motivo del presente trabajo.

En el capítulo número dos me refiero a las normas que rigen la actuación de los servidores públicos, adscritos en los aeropuertos internacionales y la regulación de su operación.

En el número tres me refiero a la actuación de cada autoridad y, en el número cuatro puntualizo la problemática aeroportuaria.

Considero que en los aeropuertos de México, principalmente en los internacionales, se deben proporcionar servicios de calidad y diseñar infraestructura que permita atender adecuadamente las operaciones, tomando en cuenta que día a día el número de pasajeros se incrementa y que los avances tecnológicos hacen posible la construcción de aeronaves de gran capacidad.

Es así que un aeropuerto funcional se vuelve atractivo para que las aerolíneas incrementen vuelos y rutas; convirtiéndolo en centro de conexión lo que es un valor agregado para cualquier aeropuerto.

# CAPÍTULO I

## **ANTECEDENTES HISTÓRICOS.**

### **1.1 EL DESARROLLO DE LA AVIACIÓN.**

La historia de la Aviación está ligada casi por completo al inicio siglo XX, donde el desarrollo científico y tecnológico hizo posible testimoniar adelantos que por su magnitud hubieran requerido en el pasado, de varios siglos.

A través de la historia de la humanidad, encontramos que al hombre siempre le ha inquietado el vuelo de las aves; quizás fue lo que lo motivo a volar. Al parecer son los chinos (400 a de J.C.), los que construyen y emplean por primera vez enormes papalotes con figuras de ave, con los que enviaban señales y mensajes a sus ejércitos en guerra. Para llegar a esto, es fácil deducir que debieron estudiar el efecto que las corrientes de aire producen sobre un plano.

La leyenda escrita por Dédalo sobre Ícaro a través de Ovidio, es la primera relación del vuelo de un hombre, el cual al tratar de escapar de la Isla de Creta, construye

unas alas usando plumas de ave, pegadas con cera a un armazón de carrizo. No tuvo mucha suerte, ya que no obstante de poderse elevar, Ícaro se desplomó al derretir el sol la cera que fijaba las plumas.

“El filósofo, físico y matemático griego, Architas de Tarento, (428-327 a. de J.C.), construyó una paloma de madera que volaba impulsada por un mecanismo secreto.

Por dos mil años este invento ha sido motivo de investigación y discusiones. Algunos científicos creen que Architas empleó gas para hacer que su paloma flotara en el aire”.<sup>1</sup>

“En el siglo XV se inician los trabajos de Leonardo Da Vinci, observador atento del vuelo de las aves quien realizó diversos bosquejos; destacando algunos planos de un rudimentario helicóptero, en su folleto “Codicesul Volo Degli Ucelli”, publicado en 1505, señala ideas fundamentales, habla ya de “superficie almidonada de forma cóncava”, sitúa al hombre recostado boca abajo sobre su planeador, pues en esa forma ofrecería menor resistencia al avance del aire”.<sup>2</sup>

A lo largo del siglo XIX se hicieron infinidad de intentos por lograr el vuelo mecánico, el hombre no tenía idea de los problemas a vencer, cada intento enseñaba algo nuevo; así se dio cuenta que para elevar

---

<sup>1</sup> Curso de Actualización Administrativa Jurídica y Técnica, Dirección General de Aeronáutica Civil, México 1990, pág. 15.

<sup>2</sup> Ibidem, pág 16.

cualquier estructura necesitaba aplicar una fuerza motriz mayor a la que podía generar cualquier ser humano. En este tiempo las únicas máquinas existentes eran las de vapor, resultaba inconcebible su aplicación en los prototipos simplemente por la relación peso-potencia, aún no se diseñaban motores de combustión interna.

Los experimentos realizados por el alemán Otto Lilienthal hicieron posible el planeo de un artefacto con alas parecidas a las de una mariposa ligeramente cóncavas, armadas con varas de cipre y unidas con cuerdas; esa estructura se acomodaba al piloto quien permanecía en posición vertical utilizando sus extremidades inferiores como tren de aterrizaje; el único control posible era el desplazamiento del cuerpo del piloto en la dirección necesaria para tratar de lograr un vuelo recto, nivelado y dirigido cosa que difícilmente se conseguía.

En este planeador no se había previsto ninguna de las referencias básicas de diseño como centro de gravedad, centro de presión, equilibrio, nivel de eje transversal o control para el giro o permanencia sobre el eje vertical "azimut"; ese planeador ascendía, avanzaba, descendía y se movía como lo obligaba el viento; el piloto carecía de protección y en caso de cualquier emergencia no podía cambiar la dirección del vuelo a voluntad. Esas limitaciones le costaron la vida a Lilienthal en el año

1894, ya que durante un vuelo de prueba perdió el control y se precipitó a tierra.

Su muerte no fue en vano ya que de sus experimentos se obtuvo información relativa al peso, sustentación, velocidad, capacidad de carga y otros datos que posteriormente se comprobó que eran inexactos pero que sirvieron de punto de partida para otros intrépidos que ambicionaban volar. Entre los proyectos más famosos está el de los hermanos Wright y el de Santos Dumont. Los Wright fueron hijos de un obispo de la iglesia de los Hermanos Unidos de Dayton Ohio, y de Susan Joerner hija de un próspero agricultor; el matrimonio tuvo cinco hijos, Reuchlin, Lorin, Catherine, Orville y Wilbur.

Wilbur nació en 1867 y Orville en 1871. Se dice que al regreso de un viaje en 1878 su padre les obsequió un helicóptero. El cual despertó interés y curiosidad a los dos hermanos y después de estudiarlo y desarmarlo hicieron muchos otros iguales. Aparentemente algo quedó en ellos de ese juguete, y años más tarde, su aparato volador tenía un sistema de equilibrio natural.

La primera enseñanza práctica de los hermanos Wright fue que los modelos del juguete no podían hacerse más grandes indefinidamente; había un tamaño que volaba excepcionalmente, uno más grande no volaba. De esta lección obtuvieron el conocimiento que

más adelante usaron para estudiar sus diseños en el túnel de viento.

Para la década de los ochentas la familia Wright se mudó a Richmond, Indiana y los dos hermanos menores encontraron un pasatiempo muy grato que consistía en volar papalotes, fabricaron estructuras muy ligeras y flexibles pero sin percatarse que la flexión de la viga longitudinal del papalote o cometa permitía que se formara un perfil curvado en el plano de sustentación lo cual la incrementaba.

Hubo también otra influencia importante en la teoría de la aeronáutica, Sir George Cayley predijo los elementos que deberían estar presentes en una nave aérea. Un motor de pistón movido con gases combustibles de alcohol montado al extremo de una barquilla larga, dos planos de sustentación y un timón que dé firmeza a la nave colocada al extremo opuesto al motor.

Esta descripción corresponde a lo que es un aeroplano. Pero fue hasta 1925 cuando se construyó una aeronave con esas características.

Cuando cumplieron los veinte años de edad, los hermanos Wright tenían una pequeña fábrica de bicicletas y un taller de servicio en Daytona. Sus productos eran de calidad y hacia 1892 tenían un negocio próspero. Su antigua afición a volar cometas



había creado una relación muy cercana con el concepto “océano del aire”, decidiendo averiguar si podían fabricar un aparato volador.

Metódicos en su investigación, empezaron a averiguar qué información había sobre el tema y escribieron a la Institución Smithsonian en Washington solicitando todo lo publicado al respecto. Poco después recibieron información y un entusiasta apoyo de Samuel T. Langley quién como los hermanos Wright estaba convencido de la posibilidad del vuelo humano.

Cuando hubieron estudiado todo el material disponible, se sintieron abrumados por la complejidad del problema y estuvieron apunto de abandonar sus investigaciones, su interés y perseverancia los motivó a continuar sus trabajos de investigación, logrando fabricar un planeador biplano con el que se fueron a unas dunas abandonadas en donde había una colina llamada Devil Hill. El lugar era Kitty Hawk, en Carolina del Norte, ese sitio se convirtió en su campo de pruebas y experimentos; siendo el invierno la mejor época del año, por la velocidad de los vientos, casi de 50 kilómetros por hora en forma constante.

Sus trabajos se iniciaron construyendo un gran cometa; de los llamados “barriletes” que tienen la forma de una caja rectangular sin tapa ni fondo. En ese prototipo medían la capacidad de carga con distintas

velocidades de viento. Era un ensayo hecho con verdadero afán de investigación.

Con los datos obtenidos planearon la construcción de un cometa más grande y estudiaron su comportamiento en otras condiciones. Cuando tenían todos los elementos para tomar una decisión, lo hacían sin precipitarse, pues Wilbur pensaba que eliminar un aparente error demasiado pronto, podía llevarse algo positivo.

Aprendieron que el comportamiento de un planeador en el aire está sujeto a cierta velocidad mínima de sustentación y a un ángulo máximo de ataque; debían de incorporar en su diseño un cierto ángulo de incidencia fijo, un ángulo diedro para lograr con estos elementos la estabilidad y continuidad de un vuelo recto y nivelado; además existen otros muchos factores como altitud, presión, temperatura, dirección y densidad del aire, velocidad, inclinación, contenido de vapor de agua, etc. que considerados en su conjunto permitirían desplazar en el seno de la masa del aire al planeador; el cual es un vehículo en permanente equilibrio, capaz de realizar diversas maniobras, virajes, etcétera, siempre que no excedan los límites de carga estructural pensados en el diseño ni las velocidades mínima y máxima de avance. Un avión visto desde este enfoque es un planeador con un motor el cual le permite recorrer ciertas distancias muy superiores a las que se alcanzan sólo con el ángulo de planeo.

En el caso de los hermanos Wright, no había ningún dato fidedigno aplicable al diseño de una aeronave, y no tenían precedentes ni de la sustentación ni de los delicados elementos de equilibrio en la operación de un avión, y finalmente, no había un motor adecuado para impulsar ese artefacto en el aire; tampoco había una hélice ( aún cuando ya se conocían , realizadas de modo artesanal, sin una concepción científica de torsión, eficiencia, esfuerzo, aspectos que hoy en día son muy cuidados para su fabricación).

Para obtener datos acerca de los perfiles de las alas y el ángulo de incidencia, improvisaron un túnel de viento con una caja vacía de cereal a la que le quitaron el fondo y la tapa, induciendo el aire producido con un ventilador eléctrico. Las medidas de la reacción de sus modelos se registraban con una balanza de boticario. ¡Se ensayaron más de 500 modelos!

La curvatura, la incidencia, la relación de envergadura al ancho de los planos, el centro de gravedad, etcétera, aplicados en su primer papalote-avión fueron paciente y constantemente mejorados; se incrementó la envergadura en más de veinte veces sobre los modelos de Otto Lilienthal.

Durante los inviernos de varios años estuvieron haciendo pruebas en Kitty Hawk, y en el invierno de 1900 se ensayó el planeador con bastante éxito; lograron recorrer hasta 170 metros.

En 1901 habían llegado a fabricar un planeador capaz de sostener a un piloto en el aire.

Por lo que se llegó el momento de pensar en un motor, el tamaño y la disposición de los planos de sustentación del proyecto (era biplano), y por la posición del piloto; no había un lugar cómodo para ubicar el motor y no se podía instalar una hélice de tracción porque al frente se había colocado el timón de profundidad.

La única manera de colocar el motor era sobre el ala interior, pero la estructura que sostenía los planos verticales y los montantes diagonales obstruían el lugar, por lo que no fue posible instalar una hélice sobre el cigüeñal del motor, y gracias al ingenio y solución práctica de los Wright se hizo la instalación de toma de fuerza para dos hélices movidas con un solo motor, mediante una transmisión de cadenas de bicicleta en el interior de unas fundas metálicas; los ejes de las hélices estaban colocadas en el borde de salida de los planos principales y rodaban sobre valeros de acero. Nunca hubo ningún reporte de falla del sistema de propulsión y extrañamente nunca se ha empleado de nuevo. El motor generaba 12 caballos de fuerza y pesaba 100 kilogramos.

Las hélices utilizadas se hicieron de madera, se cuidó minuciosamente la proporción entre la longitud y ancho de las palas. En las pruebas realizadas se determinó que tenían una eficiencia del orden del 60%. Sin embargo,

no se han vuelto a fabricar hélices parecidas a pesar de su eficiencia.

La colocación de las hélices unidas a un solo motor eliminaba la posibilidad de momentos indeseables de tracción asimétrica y el ancho de las palas tan esbeltas no hacía demasiada resistencia al avance en caso de paro de motor lo cual, permitía un planeo suave y un descenso seguro.

Es curioso que no exista en la actualidad ninguna aeronave con las características de seguridad, sencillez y facilidad de aeronavegación como la de los hermanos Wright y, más curioso aún, resultaría constatar que si existiera la reglamentación actual no permitiría el vuelo de la aeronave.

Sin embargo, no debemos olvidar que los hermanos Wright tenían que trabajar, debían atender su negocio.

Tal circunstancia debe haberlos animado aún más, pues su tiempo libre lo dedicaban al proyecto "The Flyer", el volador, nombre que asignaron a su aeroplano. Por el que esperaban cobrar una fortuna al patentarlo y deseaban disfrutar de una vida cómoda. No obstante, los avances alcanzados faltaba resolver muchos problemas para lograr controlar su aeronave, la cual se sostenía en equilibrio natural, como el planeador de Otto Lilinthal, y si se salía del equilibrio por efecto de un golpe del aire o

por alguna otra razón, no había modo de nivelarla nuevamente.

Para tener un mando que hiciera la inclinación voluntaria del aparato o que permitiera la recuperación del nivel cuando así se necesitara, crearon un sistema de control consistente en torcer los extremos de los planos de manera que se hiciese un efecto momentáneo de hipersustentación. Pareciera algo fácil para nuestro tiempo, pero antes de los Wright no había ese control, no se empleaba el alerón o la aleta del ala, desarrollada por Glen Curtis; perteneciendo el mérito de concepto de mando por hipersustentación a los hermanos Wright.

El éxito llegó el 17 de diciembre de 1903, los hermanos Orville y Wilbur Wright lograron el primer vuelo mecánico tripulado, el cual duró escasamente 12 segundos recorriendo 260 metros. Tal acontecimiento marcó el inicio de la aviación.

Con el paso del tiempo la máquina inventada por los Wright se fue perfeccionando, y en el año de 1905 podían volar con mayor control, realizando recorridos de hasta cuarenta kilómetros y planeos en círculos, aterrizando a voluntad.

En 1906, Santos Dumont se convierte en el primer hombre que vuela en Europa, mediante su Canard 14 bis, recorriendo 240 metros en menos de 22 segundos.

Debido a las imperfecciones técnicas de los aeroplanos y falta de pericia de los pilotos, se registraron 133 accidentes mortales a nivel mundial, entre 1908 y 1910, en este último año ya surcaban 1350 aeroplanos los cielos del mundo. Hoy es el medio de transporte más seguro.

La aviación acaparó interés a nivel mundial, al inicio con fines recreativos y posteriormente con objetivos bélicos hoy se ha integrado en todas las áreas de la actividad humana; el desarrollo acelerado que presentó desde su aparición hizo posible que en pocos años se estuviera en la posibilidad de diseñar y construir aviones para todo tipo de usos, a la fecha existe gran variedad de aeronaves equipadas con sofisticados sistemas de navegación y seguridad.

Un ejemplo de tecnología y diseño en su máxima expresión fue el Concorde, avión anglo-francés de uso civil, dotado de 4 turborreactores que le permitían volar a Mach 2.04 (2179 Kms./h) a una altura de 15.635 metros.

La aviación fue el punto de partida para el desarrollo de naves espaciales, sin ésta, otra sería la historia de la humanidad.

La palabra Aviación es un término que se le ocurrió al investigador francés De La Landelle en 1863, y el término Avión le corresponde al ingeniero francés

Coment Ader que así bautizo un curioso aparato de alas de murciélago con el cual, según algunos, fue el primero en volar el 14 de octubre de 1897.

## **1.2 SURGIMIENTO DE LOS AEROPUERTOS EN MÉXICO.**

El 8 de enero de 1910 Alberto Braniff realiza el primer vuelo en aeroplano sobre la ciudad de México, a bordo de un Voisin Farman equipado con un motor marca Antoinette, de 8 cilindros en V, que generaba 60 caballos de fuerza a 50 revoluciones por minuto; uso como campo aéreo los llanos de Balbuena. Este vuelo marca el inicio de la aviación en México.

“Francisco I. Madero, siendo ya Presidente Constitucional hace un pedido de 5 aviones Berliot Moissant a la Casa de Moissant de Long Island, Nueva Jersey, E.U.A.

Conjuntamente con esas 5 máquinas adquiere también 5 becas para aprendizaje de vuelo, designándose para ello a Alberto y Gustavo Salinas, a los hermanos Aldasoro Suárez y Horacio Ruiz.

Al subir Victoriano Huerta al poder, se interesa en el avión como arma militar, idea que toma Miguel Lebrija y Guillermo Villasana, pidiéndoles a estos que efectuaran



una demostración, realizando el primer simulacro de bombardeo en los campos de Balbuena”.<sup>3</sup>

Incluso “en el mismo año que sube Victoriano Huerta al poder, Juan Guillermo Villasana se une al piloto ruso Santiago Pobereisky, para construir el primer avión mexicano, lo cual logró el 2 de enero de 1912, bautizándolo “Latinoamericano”. No tuvo mayor éxito, pero quedó como ejemplo del primer esfuerzo por construir un avión nacional”.<sup>4</sup>

En 1915; Villasana, utiliza la hélice “Anáhuac”, producto de su ingenio, con lo que estableció el primer récord de altura en América: 6,580 metros sobre el nivel del mar.

El 15 de noviembre de 1915 se inaugura el Aeródromo Nacional de Balbuena. El cual estaba situado en un terreno plano, tenía una pista convenientemente apisonada y nivelada, con algunos cobertizos para resguardar aviones, herramientas, combustible y los que consideraban necesario para atender cualquier emergencia durante el despegue o aterrizaje; todo muy diferente a lo que se utiliza hoy. Cabe aclarar que el Aeródromo Nacional, fue utilizado inicialmente con fines militares, aproximadamente dos años después se realizaban operaciones civiles.

---

<sup>3</sup> Ibidem pág. 21.

<sup>4</sup> Ibidem pág. 22

“El 6 de julio de 1917, desde los llanos de Venta Prieta, en Pachuca, Hidalgo, partió el primer correo aéreo de ruta hacia la ciudad de México, vuelo que fue precursor mundial del Transporte Postal Aéreo. Dicho recorrido se realizó en 51 minutos, convirtiéndose este hecho en un instrumento de comunicación entre dos puntos lejanos, con mayor rapidez”.<sup>5</sup>

La espléndida exhibición de las capacidades bélicas de los aviones se da en la Primera Guerra Mundial, de allí que el siguiente requerimiento estratégico fuera simple: mayor potencia, más velocidad y autonomía de vuelo; techos superiores.

“La Primera Guerra Mundial dio un gran impulso al diseño y construcción de aviones. Finalizada ésta, se producen aviones para el transporte de pasajeros. Es de esta forma que a fines de 1919, y principios de los veintes, surgen las grandes Compañías Aéreas, como son la Holandesa KLM, la Alemana Lufthansa, la Belga Sabena; la Mexicana, Compañía de Aviación; y la Checoslovaca, C.S.A.”<sup>6</sup>

Al inicio de los años 20 se tenía en México “campos de aviación” en las regiones de mayor actividad económica del país, el uso de aeroplanos estaba en expansión, se iniciaba la prestación de los primeros servicios aéreos, consistentes en transporte de correo, nóminas y

---

<sup>55</sup> Ibidem pág. 23

<sup>6</sup> Ibidem pág. 24

pasajeros, esto aun muy limitado por cuestiones técnicas. La compañía petrolera El Águila enfrentaba un severo problema logístico; los pagadores de sus campos tamaulipecos eran constantemente asaltados, el viaje de la ciudad de México a las zonas de explotación, les tomaba varios días lo que los hacia altamente vulnerables; esta situación obligó a la compañía a transportar sus valores por vía aérea.

Los "campos de aviación" eran una pista de terracería lo mejor nivelada posible, situada en algún llano cercano a la ciudad o población.

El 20 de septiembre de 1920, durante el gobierno de Adolfo Huerta, se creó la Mesa de Navegación Aérea, a cargo de Juan Guillermo Villasana, dependiente del Departamento de Inspección Administrativa de Ferrocarriles de la otrora Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas, hoy Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El día 18 de octubre de 1920 se publicaron en el Diario Oficial, las "Bases para el establecimiento de líneas aéreas de navegación del servicio público"; mediante las cuales se regulaba por primera vez en México las actividades de transporte aéreo, cuyo control quedó asignado a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

El 20 de octubre del año en referencia, la Mesa de Navegación Aérea, se transforma en Sección Técnica de Navegación Aérea, dependiente de la Dirección de Ferrocarriles.

El crecimiento de la aviación trajo como consecuencia el aumento sistemático de campos de aviación y el tamaño de ellos; a fin de estar en posibilidades de atender todas las operaciones requeridas. En ese tiempo los campos de mayor actividad tenían dos; una por la mañana y otra por la tarde, se empezaron a construir lugares para resguardar los aeroplanos y los botes de gasolina que producía la compañía El Águila. Así surgen los primeros aeródromos; con el paso del tiempo las pistas se construyeron en atención a la dirección de los vientos, pero debido a la variedad de estos, se elegía la dirección del viento dominante, y cuando no se cubrían todos las variantes, se construía una pista adicional, debiendo cumplir con medidas específicas, sugeridas por los fabricantes de aeroplanos o por los pilotos más experimentados. Estas fueron las primeras especificaciones técnicas que se utilizaron para la construcción de los incipientes aeropuertos mexicanos, que junto con el cono de viento constituyeron la infraestructura básica.

El 31 de marzo de 1921, se publicó la primera convocatoria para operar la ruta aérea México-Tampico en la modalidad de transporte de pasajeros, express y correo.

“En lo que respecta a las concesiones de permisos, el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas le otorgó la primera concesión en 1921 a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, quienes integraron posteriormente en 1924 la Compañía Mexicana de Aviación”.<sup>7</sup>

El contrato de concesión de la Compañía Mexicana de Transportación Aérea S.A. se firmó el día 12 de julio de 1921, entre Faustino Roel Subsecretario encargado del despacho de la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas y Lody A. Winship y Harry J. Lawson, representantes de la aerolínea, quienes se comprometieron a establecer servicios aéreos entre la ciudad de México, Veracruz, Tampico, Monterrey y San Luis Potosí.

El 28 de febrero de 1928 la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y Compañía Mexicana de Aviación, firmaron un contrato para el transporte de correo aéreo en rutas regulares, servicio que se inauguró el día 15 de abril del mismo año; en el vuelo Tampico-Tuxpan-México, plasmando en los sobres transportados la leyenda “Inauguración del Servicio Postal Aéreo Mexicano”.

Para 1928 el sector aéreo estaba integrado totalmente a la vida nacional, un pequeño segmento de la población tenía acceso a él, los aviones seguían generando

---

<sup>7</sup> Ibidem pág. 25

asombro y las tripulaciones causaban admiración esto era parte del glamour que trajo consigo la aviación.

El Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas reglamentó y apoyó las actividades aéreas. Compañía Mexicana de Aviación ya operaba la ruta México-Tuxpan-Tampico-Tuxpan-México, con aeroplanos monomotores muy semejantes al que había utilizado Lindbergh cuando realizó el histórico vuelo sobre el océano Atlántico. Ese mismo año, Mexicana de Aviación inicia operaciones hacia el sureste inauguró la ruta Veracruz-Mérida-Veracruz. La industria aeronáutica había evolucionado considerablemente, se disponía de motores más potentes y la estructura de los aviones se armaba con diversos metales y vidrio; esto incrementó alcance, velocidad y capacidad de carga.

El desarrollo de los aviones impulsó el de los aeropuertos, cada línea aérea proyectaba y acondicionaba las instalaciones según sus necesidades.

El surgimiento y desarrollo de los aeropuertos en México fue iniciado realmente por la Compañía Mexicana de Aviación, primera línea aérea mexicana, la cual construyó estaciones de pasajeros en Tampico, Tuxpan, Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Campeche y Mérida.

En esos tiempos los aviones ya habían alcanzado un alto grado de confiabilidad, los pilotos estaban ansiosos por efectuar vuelos en condiciones y distancias nunca

antes realizados, las hazañas aéreas causaban emoción y sirvieron de reto entre los pilotos, finalmente se trataba de "La conquista del aire por el hombre"; así el 11 de junio de 1928, Emilio Carranza efectuó un vuelo a Washington, D.C., a bordo del "México Excelsior", la importancia de este vuelo radica en ser el primer avión con matrícula comercial mexicana que voló en territorio estadounidense.

"También en el año de 1928, el General Juan F. Azcarate diseñaba un sesquiplano (biplano con alas inferiores menores que las alas superiores) "Azcarate" DEI con motor BMW de 185 caballos de fuerza. En este avión el Teniente Coronel Figueroa realizó un viaje por varias ciudades de la república, recorriendo desde septiembre de 1928, Morelia, Guadalajara, Colima, Mazatlán, Culiacán, Hermosillo, Mexicali, Chihuahua, Durango, Saltillo, Monterrey, San Luis Potosí, Querétaro, Veracruz y Yucatán, regresando a la Ciudad de México el 18 de diciembre del mismo año. Este vuelo dio indiscutiblemente impulsó al transporte aéreo civil, ya que mostró rutas que al correr de los años, serían las utilizadas por empresas particulares".<sup>8</sup>

En esos tiempos las pequeñas líneas aéreas, fueron superadas, marginadas y absorbidas, por la Compañía Mexicana de Aviación; posteriormente por Pan American Airways, la cual poseía un volumen considerable del capital de Mexicana de Aviación.

---

<sup>8</sup> Ibidem págs 26 y 27.

El 12 de octubre de 1929, se firmó en la ciudad de Varsovia el convenio internacional sobre Transporte Aéreo, al que posteriormente se unió México.

En 1929 Mexicana de Aviación erige torres inalámbricas y establece servicios meteorológicos, en ese mismo año el Aeródromo Nacional de Balbuena, se reestructura y deja de ser campo de entrenamiento militar, enfocándose a la atención de vuelos civiles ya sea de ruta fija o incidental.

En 1931 el Aeródromo Nacional de Balbuena, se convierte en Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México.

“En 1932 se crea documentalmente la compañía Aeronaves de México fundada bajo el patrocinio de Antonio Díaz Lombardo. Iniciando operaciones el 14 de septiembre de 1934 con una aeronave monomotor Stinson de Luxe de 5 plazas, motor Lycoming de 215 caballos, para la ruta México-Acapulco”.<sup>9</sup>

Uno de los años significativos en la evolución de la aviación nacional, fue 1936 año en que surge el Douglas DC 3; operado en México por Mexicana de Aviación, avión propiedad de Pan American, socio mayoritario de la aerolínea mexicana, con este modelo se alargaron

---

<sup>9</sup> Ibidem pág 29



extraordinariamente las rutas y se estableció el servicio de carga.

Lo anterior originó la necesidad de construir edificios para el depósito y despacho de carga y mejorar las instalaciones destinados a la atención de pasajeros.

“En 1938, el 2 de diciembre, Francisco Sarabia con el Conquistador del Cielo, un avión Gee-Bee, de alta velocidad, bate todos los récords de velocidad entre los Ángeles, California y México, D.F.”.<sup>10</sup>

El General Francisco J. Mújica Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, fomentó el desarrollo de la aviación nacional al impulsar Leyes y Reglamentos que regularon el servicio de Transporte Aéreo. La Ley de Vías Generales de Comunicación se publica el 19 de febrero de 1940.

“En 1942 se establece por primera vez en México la comunicación radiotelefónica entre las estaciones terrestres y las aeronaves de Mexicana de Aviación, ya que la empresa instala radiofaros de frecuencias bajas, estaciones radiogoniométricas en las estaciones de Veracruz, Ixtepec, Tapachula, Cozumel y Hermosillo”.<sup>11</sup>

Un año después se realizó el primer vuelo nocturno entre México y Mérida, operación que fue posible gracias

---

<sup>10</sup> Ibidem pág 30

<sup>11</sup> Ibidem pág 32

a la comunicación radiotelefónica, esto significó un gran avance.

Entre 1942-1943 hubo un incremento importante en el tráfico aéreo nacional, superando toda previsión, este hecho obligo a construir aeropuertos, campos de aterrizaje y más de 80 campos vecinales de aterrizaje, distribuídos en todos los Estados de la República, así surgió la "red aeroportuaria nacional".

El 7 de diciembre de 1944 se inicia en Chicago, Illinois, Estados Unidos de Norteamérica; la Primera Conferencia Internacional de Aviación Civil, a la que asistieron 52 países, entre ellos México, en esa reunión nació la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de la que México es miembro desde entonces.

El 10 de septiembre de 1946, se puso en funcionamiento el primer sistema de iluminación eléctrica, para operaciones nocturna; en la pista 5/23 del aeropuerto Central de la Ciudad de México.

El 8 de enero de 1948 se efectuó el vuelo experimental de la ruta México-Madrid, con escalas en Miami, Hamilton, Santa Maria y Lisboa; se utilizó un Constellation L-749 de la empresa Aerovías Guest, el cual fue bautizado con el nombre de "Veracruz". Pocos días después iniciaron los vuelos regulares de esta ruta.

“Para 1949 Radio Aeronáutico Mexicano S.A. inicia operaciones reuniendo en una sola entidad los servicios de Radio Navegación y Meteorología información indispensable para empresas aéreas comerciales, tanto nacionales como extranjeras. El 18 de abril de 1952, el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas le otorgó la concesión para proporcionar los Servicios Radio Aeronáuticos y de Meteorología en todo el país”.<sup>12</sup>

El 20 de noviembre de 1952 el presidente Miguel Alemán Valdés, inauguró un edificio de pasajeros y una plataforma en el Aeropuerto Central de la Ciudad de México, las obras en cita marcaron el inicio de un capítulo nuevo en la historia del Aeropuerto Benito Juárez más conocido como Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, AICM.

El 23 de abril de 1955 se inauguró el Aeropuerto Internacional de Acapulco, en Plan de los Amates, fue el primer aeropuerto planeado en forma integral conforme a los conceptos que en ese año se consideraban modernos.

La infraestructura aeroportuaria de México existente en la segunda mitad del decenio de los cincuentas, era el resultado del crecimiento acelerado de la aviación, los aeropuertos se adaptaron a las necesidades que exigía el

---

<sup>12</sup> Ibidem págs 34 y 35

momento y así se efectuaron remodelaciones en instalaciones remodeladas.

### **1.3 CREACIÓN DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES.**

En tan sólo seis años la Segunda Guerra Mundial desarrolló la aviación, lo que en tiempo de paz hubiera tomado 25; esto cambio radicalmente el concepto de aeropuerto: pistas pavimentadas, rodajes, plataformas edificio terminal, torre de control y edificaciones complementarias eran elementos básicos en todo aeropuerto; en las terminales aéreas más importantes del país, se implementaron esos elementos desde 1945.

Los bombarderos absorberían la tecnología de los cargueros para devolvérsela al fin de la contienda optimizada, lo que permitió efectuar vuelos transoceánicos con mayor tranquilidad y frecuencia. Del enfrentamiento de los cazas resultarían nuevos motores y el perfeccionamiento de la aerodinámica; la que se convirtió en valor central en el diseños de aviones, a menor resistencia al viento mayor velocidad y menor consumo de combustible. Los aviones con fuselaje cuadrados, quedaron en el recuerdo.

La participación de la aviación en la Segunda Guerra Mundial fue decisiva para que los países aliados la

ganaran, el avión dejó de ser un medio de transporte para convertirse en una poderosa arma de múltiples aplicaciones; en tiempos de paz esta arma es enfocada a cuestiones económicas sin dejar de lado las bélicas.

Es así que inicia el desarrollo de las grandes líneas aéreas, constructores de aviones y de empresas proveedoras del sector.

Los gobiernos de Estados Unidos de Norteamérica y el de la entonces Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, invirtieron en forma independiente, millones de dólares para continuar el perfeccionamiento del avión. Esta inversión permitió el desarrollo de aviones capaces de volar a mayor altura y rapidez; sin ser detectados por el radar; fueron empleados y probados en misiones de espionaje, en la emblemática guerra fría. Lo que dio como resultado un nuevo motor y por ende un nuevo avión: el Jet, el cual marcó el inicio de una nueva época en la aviación mundial.

La era del Jet en México se inició el día 4 de julio de 1960, Mexicana de Aviación despegaba del Aeropuerto Central de la Ciudad de México el avión Comet IVc con destino a Los Ángeles, California.

Al producirse más aviones se incrementó el tráfico aéreo, los avances tecnológicos alcanzados permitían transportar más personas, animales y todo tipo de mercancías a cualquier punto del planeta.

Esto hizo necesario que la infraestructura aeroportuaria, se desarrollará lo más rápido posible a fin de estar al nivel de la aviación.

Las terminales aéreas que constituían la red aeroportuaria mexicana en 1960, pertenecían a Gobierno Federal, Estatal, Municipal, Líneas Aéreas, Petróleos Mexicanos y Comisión Federal de Electricidad; esto limitaba la aplicación de programas de coordinación y planeación, en cada aeropuerto se ejecutaban obras y se instalaba equipo que a juicio de la administración era el mejor para la atención de pasajeros, despacho de mercancías y reabastecimiento de aeronaves.

Hasta el año de 1965 los servicios y la infraestructura aeroportuaria no se habían considerado prioridad nacional, la mayor parte de las inversiones del Gobierno Federal en cuestión de comunicaciones se canalizaba a las redes carretera y ferroviaria.

En 1965 el presidente Gustavo Díaz Ordaz, integró la Comisión de Planeación de Aeropuertos, que tenía como principal objetivo determinar las necesidades del país en materia aérea, definir las obras de construcción y habilitación de la infraestructura.

Esta Comisión formuló el primer programa de inversión para mejorar las instalaciones, operaciones, sistemas de radioayuda y servicios en terminales aéreas y los

prestados por las aerolíneas. Fue el antecedente inmediato de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, organismo público descentralizado, creado por el presidente Díaz Ordaz, mediante decreto de fecha 10 de junio de 1965, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 12 del mismo mes y año.

La creación de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) significó el reconocimiento a la importancia del sector aéreo en el desarrollo de México.

El organismo inició funciones administrando 34 aeropuertos, no se ha quedado al margen en la evolución de los servicios aeroportuarios, ha enfrentado los momentos históricos del ramo aplicando medidas programadas y emergentes que garanticen servicios competitivos.

El decreto de creación de Aeropuertos y Servicios Auxiliares lo facultaba para la prestación de los servicios de información meteorológica, ayudas a la aeronavegación y control de tránsito aéreo.

El 15 de noviembre de ese año se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la adquisición de la mayoría de las acciones de la empresa Radio Aeronáutica Mexicana S.A. por parte del Gobierno Federal; por lo que la empresa quedando en el ámbito de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, fungiendo como presidente de Consejo de Administración el titular del ramo.

Actualmente todos los servicios relativos a meteorología, radiocomunicación, aeronáutica y control de tránsito aéreo; son prestados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través del organismo Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, (SENEAM) creado el día 12 de octubre de 1978; en virtud a que el 8 de agosto del mismo año se cancela la concesión de Radio Aeronáutica Mexicana S.A.

Para 1995 la red aeroportuaria nacional, administrada por Aeropuertos y Servicios Auxiliares, estaba constituida por 58 terminales aéreas, 34 internacionales y 24 nacionales, y 5 estaciones de combustibles.

En 1998 el Gobierno Federal mediante los "Lineamientos Generales para la Apertura de la Inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano" propicia la inversión de capital extranjero, por un monto máximo del 49% en las sociedades explotadoras de aeropuertos.

Esta medida originó un nuevo esquema en la administración, conservación y desarrollo de los aeropuertos mexicanos; permitiendo la conformación de 4 grupos aeroportuarios integrados de la siguiente manera:

- **Grupo I o Región Ciudad de México.-** Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.



- **Grupo II o Región Centro-Norte.-** Aeropuertos de Monterrey, Acapulco, Mazatlán, Zihuatanejo, Zacatecas, Culiacán, Ciudad Juárez, Chihuahua, San Luis Potosí, Durango, Torreón, Tampico y Reynosa.
  
- **Grupo III o Región del Pacífico.-** Aeropuertos de Guadalajara, Puerto Vallarta, San José de Cabo, El Bajío, La Paz, Aguascalientes, Los Mochis, Mexicali y Manzanillo.
  
- **Grupo IV o Región Sureste.-** Aeropuertos de Cancún, Mérida, Villahermosa, Cozumel, Oaxaca, Huatulco, Minatitlán, Tapachula y Veracruz.

No hay que olvidar que México debe cumplir con los "requisitos de seguridad" que países como Estados Unidos de América le imponen, en caso de incumplirlos no se permite el aterrizaje en territorio estadounidense de aeronaves provenientes de cualquier aeropuerto nacional bajo el pretexto de poner en riesgo su seguridad nacional.

Esto obliga a las autoridades aeronáuticas, aeroportuarias, líneas aéreas y prestadoras de servicios complementarios a cumplir las exigencias, ya que la cancelación de un vuelo implica la pérdida de tiempo y dinero, repercutiendo en forma inmediata en la línea aérea y consecuentemente en el aeropuerto donde se origina el vuelo.

## CAPÍTULO II

### **NORMATIVIDAD AEROPORTUARIA**

## **2.1 FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL.**

En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se encuentran diversos dispositivos relativos a servicios y operaciones aeroportuarias. En primer lugar, del artículo 25 constitucional derivan las bases que permiten al Estado Mexicano regular la función y servicios aeroportuarios. Por un lado, se consigna la facultad a favor del Estado para el manejo de la rectoría del desarrollo nacional que garantice que este sea integral, que fortalezca la soberanía de la nación y su régimen democrático y que, mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo, y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad es protegida por la propia Constitución.

En consecuencia, el Estado está facultado para planear, conducir, coordinar y orientar la actividad económica nacional, regulando y fomentando las actividades que demande el interés general en el marco de libertades otorgadas por la propia Constitución.

Así mismo en el párrafo tercero del citado artículo constitucional establece que: "Al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan al desarrollo de la Nación."

Por su parte el párrafo cuarto del artículo que nos ocupa establece que: el sector público tendrá a su cargo de manera exclusiva las áreas estratégicas previstas en el artículo 28 constitucional, párrafo cuarto,

manteniendo siempre el Gobierno Federal la propiedad y el control sobre los organismos que en su caso se establezcan. Y el párrafo quinto agrega que dicho sector público podrá participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo.

Finalmente, el párrafo octavo del artículo en referencia previene que la ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares y proveerá las condiciones para que el desenvolvimiento del sector privado contribuya al desarrollo económico nacional, en los términos que establece la propia Constitución.

En relación con el artículo anterior se encuentra el artículo 26 constitucional que en su párrafo tercero, se refiere a que el Ejecutivo estará facultado por la ley para establecer los procedimientos de participación y consulta popular en el sistema nacional de planeación democrática, y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y los programas de desarrollo. Así mismo determinará los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Ejecutivo Federal coordine mediante convenios con los gobiernos de las entidades federativas e induzca y concierte con los particulares las acciones a realizar para su elaboración y ejecución.

En el párrafo quinto del artículo 27 constitucional, se establece que corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el derecho internacional.

En los términos del párrafo cuarto del artículo 28 constitucional, se establece que no constituirán monopolios las funciones que el Estado

ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos, y radio telegrafía, petróleo y los demás hidrocarburos; petroquímica básica; minerales radioactivos y generación de energía nuclear; electricidad y las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La Comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 constitucional; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

Por otra parte, el párrafo quinto establece que el Estado contará con los organismos y empresas que requiera para el eficaz manejo de las áreas estratégicas a su cargo y en las actividades de carácter prioritario donde, de acuerdo con las leyes, participe por sí o con los sectores social y privado.

Así mismo, el párrafo décimo del propio artículo 28 constitucional establece que el Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público.

En la Sección III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, referente a las facultades del Congreso, artículo 73, se fundamenta la actividad aeroportuaria en nuestro país.

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

Fracción XXIX-F. Para expedir leyes tendientes a la promoción de la inversión mexicana, la regulación de la inversión extranjera, la transferencia de la tecnología y la generación, difusión y aplicación de los conocimientos científicos y tecnológicos que requiere el desarrollo nacional.

Fracción XXX. Para expedir todas las leyes que sean necesarias, a objeto de hacer efectivas las facultades anteriores y todas las otras concedidas por esta Constitución a los Poderes de la Unión.

El artículo 90. La administración pública federal será centralizada y paraestatal conforme a la Ley Orgánica que expida el Congreso, que distribuirá los negocios del orden administrativo de la Federación que estarán a cargo de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos y definirá las bases generales de creación de las entidades paraestatales y la intervención del Ejecutivo Federal en su operación.

Las leyes determinarán las relaciones entre las entidades paraestatales y el Ejecutivo Federal o entre éstas y las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos.

## **2.2 LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.**

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de febrero de 1940, regulo la actividad aeroportuaria hasta el 13 de mayo de 1995, fecha en que entro en vigor la Ley de Aviación Civil, siendo complementada por la Ley de Aeropuertos el día 23 de diciembre del mismo año.

La Ley en referencia se integra por siete libros: el primero regula lo relativo a disposiciones generales; el segundo se refiere a las comunicaciones terrestres, fue derogado por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, de fecha 22 de diciembre de 1993 y por la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicada el 12 de mayo de 1995; el libro tercero norma las comunicaciones por agua, derogado por la Ley de Navegación, publicada el 4 de enero de 1994, el libro cuarto regula las comunicaciones aeronáuticas; derogado por la Ley de Aviación Civil, publicada el 12 de mayo de 1995 y por la Ley de Aeropuertos, publicada el 22 de diciembre de 1995, el libro quinto se encarga de las comunicaciones eléctricas; el libro sexto reglamenta las comunicaciones postales, derogado por la Ley del Servicio Postal Mexicano y en el séptimo se estipulan las infracciones.

Se consideran partes integrantes de las vías generales de comunicación los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas, así como los terrenos y aguas que sean necesarias para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios auxiliares y obras señaladas, de tal

forma que la extensión de los terrenos y el volumen de las aguas se fijara por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

### **2.2.1 CONCESIONES, PERMISOS Y CONTRATOS.**

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

La explotación de estaciones radiodifusoras culturales, las de experimentación científica y las de aficionados y las embarcaciones que presten servicios públicos de cabotaje o de navegación interior; no necesitarán concesión, sino permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En el caso de los servicios públicos de telégrafos y radiotelegráficos y de correos, su prestación queda reservada exclusivamente al Gobierno Federal o a los organismos descentralizados establecidos para ese fin. En este caso la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establecerá las bases conforme a las cuales se llevará a cabo la instalación, operación y control de estaciones terrenas.

En los títulos de concesiones se fijarán las bases a que deberán sujetarse los prestadores de servicios de vías generales de comunicaciones, para establecer las tarifas de los servicios que prestan al público. Con sujeción a dichas bases, la Secretaría de



Comunicaciones y Transportes podrá modificar las tarifas cuando el interés público lo exija, oyendo previamente a los prestadores del servicio afectados, siempre que al hacerlo no se comprometa la costeabilidad misma de la explotación. Cuando los prestadores de los servicios lo soliciten, y siempre que justifiquen ampliamente la necesidad de la medida, la propia Secretaría podrá modificar tarifas.

Las causas de caducidad de las concesiones, se especifican en el artículo 29 del ordenamiento jurídico que nos ocupa.

Causas de caducidad de las concesiones:

- I. Por que no se presentan 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. Por no construir o no establecer, dentro de los plazos señalados en las concesiones, la parte o totalidad de la vía u obras convenidas;
- III. Porque se interrumpa el servicio público prestado en todo o en parte importante, sin causa justificada a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, o sin previa autorización de la misma;
- IV. Porque se enajene la concesión o algunos de los derechos en ella contenidos, o los bienes afectos al servicio de que se trate, sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones;

- V. Porque se ceda, hipoteque, enajene, o de cualquier manera se grave la concesión, o algunos de los derechos en ella establecidos, o los bienes afectos al servicio público del que se trate, a algún Gobierno o Estado extranjero, o porque se les admite como socios en la empresa concesionaria;
- VI. Porque se proporcione al enemigo, en caso de guerra internacional, cualquiera de los elementos de que disponga el concesionario con motivo de la concesión;
- VII. Porque el concesionario cambie su nacionalidad mexicana;
- VIII. Por que se modifiquen o se altere 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 rehúse a cumplir, en su caso, con lo dispuesto por los artículos 102 y 103 de esta ley;
- XI. Porque los concesionarios no cumplan con la obligación 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;
- XIV. Por incumplir lo dispuesto en el artículo 127 de esta ley.

ART. 17.- Los concesionarios, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones, constituirán el depósito u otorgarán la garantía que fije la Secretaría de Comunicaciones.

ART. 127.- Los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros en vías generales de comunicación, o de la explotación de las mismas, están obligados a proteger a los viajeros y sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio y a los usuarios de la vía por el uso de las mismas. La protección que al efecto se establezca, deberá ser suficiente para cualquier responsabilidad objetiva del concesionario o permisionario y amparará los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o en su equipaje o demás objetos de su propiedad o posesión, que se registren desde que aborde hasta que descienda del vehículo, o al usuario de la vía durante el trayecto de la misma.

La protección de referencia podrán efectuarla los concesionarios o permisionarios por medio de un contrato de seguro o mediante la constitución de un fondo de garantía sujeto al cumplimiento de los requisitos, modalidades y disposiciones que en cada caso dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien vigilará que se cubran los riesgos relativos.

Las empresas y personas físicas autorizadas por los gobiernos de los Estados y del Distrito Federal para operar el transporte público de pasajeros sólo podrán prestar el servicio y transitar en las vías de jurisdicción federal en los términos de esta ley, si previamente han garantizado su responsabilidad por los riesgos que puedan sufrir los viajeros que trasporten.

El monto de la prima del seguro o la cantidad que deba destinarse a la constitución del fondo de garantía según el caso, quedarán comprendidos dentro del importe de las tarifas.

La indemnización por la pérdida de la vida del usuario o del viajero será por una cantidad mínima equivalente a mil quinientas veces el salario mínimo general vigente en el área geográfica del Distrito Federal, en la fecha en que se cubra, misma que se pagará a sus beneficiarios en el orden que establezca el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijará dentro de los primeros quince días del mes de enero, la cantidad por la que debe protegerse al usuario de la vía o al viajero, así como el monto de la indemnización que deba percibirse de acuerdo con las incapacidades y lesiones que se causaren y los daños que redunden en sus pertenencias, el que se fijará con base en lo establecido por la Ley Federal del Trabajo para riesgos profesionales.

La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho los usuarios o viajeros, deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, pero no podrá exceder del monto que corresponda a la indemnización por muerte.

Mientras durante la inhabilitación, antes de que sea declarada la incapacidad, el usuario o viajero tendrá derecho al pago del salario mínimo vigente en el área geográfica donde la víctima del accidente preste sus servicios, o en caso de cesantía donde ésta resida, que se cubrirá íntegro el primer día hábil de cada semana.

Al declararse la incapacidad permanente, si resulta total, se concederá al accidentado como pago de rehabilitación, la indemnización que corresponda a muerte.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes dispondrá administrativamente lo conducente para fijar el monto de las indemnizaciones, produzcan o no incapacidad parcial.

Los aparatos de prótesis que requiera el usuario o viajero para su rehabilitación, serán cubiertos por la aseguradora o por el concesionario o permisionario, en el plazo que fije la autoridad médica competente. El pago por cualquier indemnización se hará en un plazo no mayor de treinta días.

Los viajeros que hagan uso de pases para transportarse gratuitamente o los que estén exentos del pago de transporte, pagarán en efectivo la cantidad correspondiente para que puedan disfrutar de los beneficios del seguro o fondo de garantía. La falta de pago de esta cantidad, se considerará imputable al transportista.

Cuando se trate de viajes internacionales, se aplicará la protección únicamente por lo que corresponda al recorrido en territorio nacional, pero si se viaja por transporte de matrícula nacional el viajero estará amparado hasta el lugar de destino.

Los concesionarios o permisionarios que incumplan la obligación de proteger a los viajeros, independientemente de las sanciones a que se hicieren acreedores por esta omisión deberán pagar las indemnizaciones correspondientes en los términos establecidos en este precepto. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes vigilará que los responsables garanticen con bienes de su propiedad el cumplimiento de estas disposiciones.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes resolverá administrativamente todas las controversias que se originen en relación con el seguro del viajero o con el fondo de garantía sin perjuicio de las facultades que corresponda a la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros y a otras autoridades.

### **2.3 LEY DE AVIACIÓN CIVIL.**

El objeto de la Ley de Aviación Civil es regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado.

El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la nación.

La Ley considera que la explotación, uso o aprovechamiento aéreo situado sobre el territorio nacional es de Jurisdicción Federal. Así mismo, los hechos ocurridos y los actos realizados a bordo de una aeronave civil con matrícula mexicana se sujetarán a las leyes de

mexicanas, y los que ocurran o se realicen a bordo de una aeronave civil extranjera durante el vuelo de la misma sobre territorio nacional se regirán por las leyes y autoridades del Estado donde se halla matriculado la aeronave sin perjuicio de lo establecido en los tratados.

Las aeronaves mexicanas se clasifican en:

I. Civiles, que podrán ser:

- a) De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional, y
- b) Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro, y aquellas cuyo fin expreso sea la experimentación, acrobacia, exhibición y las que por su naturaleza sean de colección, y

II. De Estado, que podrán ser:

- a) Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, y
- b) Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.

Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula.

Las aeronaves mexicanas se distinguen por portar la bandera mexicana y las siglas: XA cuando la nave se destina al servicio público, XB cuando se trata de servicio privado y XC para las aeronaves del Estado distintas a las militares.

### **2.3.1 AUTORIDAD AERONÁUTICA.**

La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones en materia de aviación civil y aeroportuaria, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal.

- I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo;
- II. Otorgar concesiones y permisos, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación o terminación;
- III. Expedir las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativas;
- IV. Prestar y controlar los servicios a la navegación aérea y establecer las condiciones de operación a que deben sujetarse;
- V. Expedir y aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deben observarse en los servicios de transporte aéreo, así como verificar su cumplimiento;
- VI. Expedir certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y los de explotador de servicios aéreos y, en su caso, decretar la



suspensión, cancelación, revalidación o revocación de los mismos, así como llevar el Registro Aeronáutico Mexicano;

- VII. Establecer y verificar el sistema de aerovías dentro del espacio aéreo nacional;
- VIII. Participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados;
- IX. Promover la formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico;
- X. Expedir y, en su caso, revalidar o cancelar las licencias del personal técnico aeronáutico;
- XI. Interpretar la presente ley y sus reglamentos para efectos administrativos;
- XII. Promover el desarrollo de la industria aeronáutica, así como la aviación comercial y no comercial;
- XIII. Autorizar la práctica de visitas de verificación;
- XIV. Designar o, en su caso, remover a los comandantes regionales, comandantes de aeropuertos, helipuertos y aeródromos civiles en general, así como al personal técnico especializado que preste sus servicios en los mismos; y
- XV. Las demás que señalen esta Ley y otros ordenamientos aplicables.

Estas atribuciones podrán ser ejercidas a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, con excepción de aquellas facultades señaladas como indelegables en el Reglamento Interior de la Secretaría, y sin perjuicio de las conferidas en el mismo a dicha Unidad Administrativa.

La Secretaría ejercerá la autoridad aeronáutica en los aeropuertos, helipuertos y aeródromos en general, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, por conducto de los comandantes regionales y los comandantes de aeropuertos.

Los comandantes regionales deberán ser mexicanos por nacimiento que no adquieran otra nacionalidad, y en el ejercicio de sus atribuciones dependerán funcional y operativamente de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Los comandantes regionales tendrán a su cargo las comandancias de aeropuertos que expresamente les sean determinadas por la propia Dirección General de aeronáutica Civil, los cuales ejercerán las atribuciones que a continuación se mencionan:

- I. Vigilar y verificar permanentemente que los concesionarios, permisionarios, operadores de aeronaves y los prestadores de servicios a la navegación aérea, cumplan con lo dispuesto en esta Ley, su Reglamento, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables;
- II. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones e instrucciones contenidas en el Manual de Autoridades Aeronáuticas;

- III. Vigilar el estricto cumplimiento de los deberes y responsabilidades de los comandantes de aeropuerto;
- IV. Vigilar que el personal de las comandancias de aeropuerto de su región esté debidamente capacitado para el desempeño de sus funciones;
- V. Vigilar la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas;
- VI. Levantar actas administrativas por violaciones a lo previsto en esta Ley, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas; actuar como auxiliares del Ministerio Público, cumplimentar las resoluciones judiciales y coordinar sus actividades con las demás autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos, y
- VII. Las demás que expresamente les sean conferidas por su superior jerárquico y se encuentren fundadas en la legislación vigente aplicable a la materia.

Los comandantes de aeropuertos deberán ser mexicanos por nacimiento que no adquieran otra nacionalidad, y en el ejercicio de sus atribuciones dependerán funcional y operativamente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a través de los comandantes regionales.

Los comandantes de aeropuertos tendrán las atribuciones que a continuación se mencionan, las cuales ejercerán en las demarcaciones geográficas que expresamente les sean determinadas por la propia Dirección General de Aeronáutica Civil:

- I. Autorizar o suspender la operación de las aeronaves conforme a lo dispuesto por esta ley;
- II. Verificar que los servicios de control de tránsito aéreo, de radioayudas a la navegación y de ayudas visuales se ajusten a las disposiciones aplicables;
- III. Verificar la vigencia de las licencias y capacidades del personal técnico aeronáutico, de los certificados de matrícula y de los de aeronavegabilidad de las aeronaves,
- IV. Verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad y eficiencia en los servicios de transporte aéreo;
- V. Disponer el cierre parcial o total de aeropuertos, helipuertos o aeródromos en general, cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas;
- VI. Prohibir a cualquier piloto o miembro de la tripulación la realización de operaciones, cuando no cumplan con las disposiciones aplicables;
- VII. Levantar actas administrativas por violaciones a lo previsto en esta Ley, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas; actuar como auxiliar del Ministerio Público; cumplimentar las resoluciones judiciales y coordinar sus actividades con las demás autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos; y
- VIII. Las demás que señalen esta Ley y otros ordenamientos aplicables.

Para estos efectos, los comandantes dispondrán del apoyo de un cuerpo de verificadores aeronáuticos subordinados a ellos.

#### **2.4 EL CONVENIO DE CHICAGO DE 1944.**

El primero de noviembre de 1944 el gobierno de Norteamérica convocó a la Primera Conferencia Internacional de Aviación Civil, se invitó a 55 países, aliados y neutrales, la Conferencia se realizó en Chicago Illinois, con la asistencia de 52 países; de esta Conferencia surgió el Convenio de la Aviación internacional, el cual fue firmado el día siete de diciembre del mismo año; por las 52 naciones participantes, así se funda la Organización de Aviación Civil Internacional, la cual inició funciones como interina el día seis de junio de 1945, fue ratificada el cinco de abril de 1947 y en octubre del mismo año se vuelve una Agencia especializada de las Naciones Unidas; dependiente del Consejo Económico y Social.

La Organización de Aviación Civil Internacional, (OACI) es el organismo especializado que se encarga de normar y desarrollar métodos; los cuales se incorporan al convenio de Chicago en forma de anexos, una vez que la norma y métodos recomendados se publican en los anexos, cada Estado contratante tiene la responsabilidad de aplicarlos.

Hasta la fecha cuenta con 18 anexos, cada uno en un campo de especialización reconocido como necesario para la seguridad y/o eficiencia del transporte aéreo internacional.

## **II.4.1 ANEXOS DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.**

Los anexos se publican en los seis idiomas de trabajo de la Organización de Aviación Civil Internacional, árabe, chino, español, francés, inglés y ruso.

**ANEXO 1** Licencias al Personal.

**ANEXO 2** Reglamento del Aire.

**ANEXO 3** Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional.

**ANEXO 4** Cartas Aeronáutica.

**ANEXO 5** Unidades de Medidas que se emplearán en las Operaciones Aéreas y Terrestres.

**ANEXO 6** Operaciones de Aeronaves:

### **Parte 1**

Transporte Aéreo Comercial Internacional Aeroplanos.

### **Parte 2**

Aviación General Internacional Aeroplanos.

### **Parte 3**

Operaciones Internacionales Helicópteros.

**ANEXO 7** Marcas de Nacionalidad y de Matrículas de las Aeronaves.

- **ANEXO 8** Aeronavegabilidad.
- **ANEXO 9** Facilitación.
- **ANEXO 10** Telecomunicaciones Aeronáuticas.

## **VOLUMEN I**

### **Parte I**

Equipo y Sistemas.

### **Parte II**

Procedimientos de Comunicación.

## **VOLUMEN II**

Procedimientos de Comunicación.

**ANEXO 11** Servicios de Tránsito Aéreo.

**ANEXO 12** Búsqueda y Salvamento.

**ANEXO 13** Investigación de Accidentes de Aviación

## **ANEXO 14**

## **VOLUMEN I**

Aeródromos.

## **VOLUMEN II**

Helipuertos.

**ANEXO 15** Servicio de Información Aeronáutica.

**ANEXO 16** Protección del Medio Ambiente:

## **VOLUMEN I**

Ruido de los Aviones.

## **VOLUMEN II**

Emisiones de los motores del Avión.

**ANEXO 17** Seguridad

**ANEXO 18** Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

El anexo 9 es responsabilidad de la Comisión de Transporte Aéreo, el 17 es responsabilidad del Comité de Interferencia ilícita y los restantes son responsabilidad de la Comisión de Navegación Aérea.

Las normas de la organización tienen carácter de ley en el ámbito internacional; los métodos recomendados, aunque no son obligatorios, son generalmente aplicados por los Estados, la Organización se encarga de coordinar la legislación aeronáutica, sus trabajos se insertan en una estructura a dos niveles, por una parte la Organización trabaja con los Estados miembros y por la otra cada uno lo hace en su interior.



## **2.4.2 ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (IATA)**

Es una entidad fundada el 25 de agosto de 1919 en la Haya, agrupa a la gran mayoría de las compañías aéreas que operan en el planeta y se ocupa de los problemas jurídicos y económicos de las aerolíneas.

Entre sus aportaciones más importantes encontramos: Las Condiciones Generales del Transporte, documento que reglamenta la relación de las aerolíneas y sus pasajeros, de carácter obligatorio.

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional trata de evitar la competencia excesiva y desleal entre compañías aéreas, en beneficio del desarrollo de la aviación comercial.

A finales de los años 70's se creyó que la Asociación, desaparecería a causa de la "Ley de cielos abiertos" de 1978; promulgada por el gobierno de los Estados Unidos de Norte América.

Hoy por hoy la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, continúa siendo la máxima autoridad internacional en materia de negociación de tarifas aéreas para los pasajeros y carga.

## **CAPÍTULO III**

# **ATRIBUCIONES DE LAS AUTORIDADES FEDERALES QUE CONVERGEN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES**

## **3.1 GENERALIDADES.**

Los aeropuertos requieren para su operación la coordinación de todas las personas que laboran en él, la función de cada quién es de gran relevancia sin importar la dependencia o empresa a la que se encuentran adscritos.

En los aeropuertos internacionales de nuestro país, participa la mayoría de las autoridades federales, cuya actuación se rige por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y los Reglamentos respectivos.

Al frente de cada Secretaria habrá un Secretario de Estado, quien para el despacho de asuntos de su competencia, se auxiliará por los Subsecretarios, Oficial Mayor, Directores, Subdirectores, Jefes y Subjefes de Departamento, oficina, sección y mesa y, por los demás funcionarios que establezca el Reglamento Interior respectivo y otras disposiciones legales.

Corresponde originalmente a los titulares de las Secretarías de Estado el trámite y resolución de los asuntos de su competencia, pero para la mayor organización del trabajo podrán delegar en servidores públicos de inferior jerarquía, cualquiera de sus facultades, excepto

aquellas que por disposición de la Ley o del Reglamento Interior respectivo, deban de ser ejercidas personalmente por dichos titulares.

Cabe agregar que en el Reglamento Interior de cada Secretaría de Estado, expedido por el Presidente de la República, se determinarán las atribuciones de las Unidades Administrativas con que cuenten. Para el despacho de los asuntos del orden administrativo, el Poder Ejecutivo de la Unión contará con las siguientes dependencias: Secretaría de Gobernación, Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de la Defensa Nacional, Secretaría de Marina, Secretaría de Seguridad Pública, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Desarrollo Social; Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, Secretaría de Energía, Secretaría de Economía, Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de la Función Pública, Secretaría de Educación Pública, Secretaría de Salud, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Secretaría de la Reforma Agraria y Secretaría de Turismo.

En los aeropuertos internacionales convergen las siguientes Dependencias: Secretaría de Gobernación, Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de Marina, Secretaría de Seguridad Pública, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de la Función Pública y la Procuraduría General de la República.

### **3.2 FUNCIÓN PÚBLICA.**

La Función Pública surge con el Estado de Derecho. La organización política y social que le antecede, el Estado Absolutista; justificaba sus excesos mediante la omnipotencia del rey, los súbditos vivían en condiciones paupérrimas y se les consideraba parte de las posesiones del monarca.

La realeza emparentaba entre sí con lo que lograba acrecentar sus posesiones y poderío; sin embargo los súbditos continuaban viviendo en condiciones inhumanas. Esto propició la Independencia de las Trece Colonias y la Revolución Francesa, el nacimiento de los Estados Unidos de Norteamérica y el de la República Francesa, fueron muy violentos, en este último se juzgó y se decapitó públicamente a un rey y a su consorte como no se había hecho antes, este suceso quitó el halo de deidad que por siglos protegió a los integrantes de las familias reales.

La Revolución Francesa marca el fin del Estado Absolutista y crea las condiciones para consolidar el Estado de Derecho; se contó con las aportaciones ideológicas de Juan Jacobo Rousseau, quien presentó el Principio de Legalidad y Montesquieu desarrolló el concepto de División de Poderes, a partir del Ensayo del Gobierno Civil de John Locke, así se logró el reconocimiento de los derechos del individuo y la organización equilibrada del poder del Estado.

La Función Pública es la actividad del Estado, desde la más simple hasta la más compleja; la realizan los Servidores Públicos, quienes en el desempeño de sus cometidos deben salvaguardar los principios de legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia.

### **3.3 FUNCIONES DE LAS AUTORIDADES FEDERALES QUE CONVERGEN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES.**

La Secretaría de Gobernación participa en las terminales aéreas internacionales a través del Instituto Nacional de Migración y en los aeropuertos más importantes del país, cuenta con una Delegación del Centro de Investigación y Seguridad Nacional.

El Instituto Nacional de Migración, es la autoridad competente para regular el ingreso, permanencia y salida de personas del territorio nacional.

El Centro de Investigación y Seguridad Nacional, se encarga de efectuar las investigaciones que considera necesarias a fin evitar cualquier acto que pudiera desestabilizar la seguridad nacional; sus actividades en aeropuertos consisten en detectar e identificar a personas que por sus actividades o relaciones constituyen riesgo para la seguridad nacional, por lo que es necesario conocer el motivo, días de permanencia y personas con quien se vinculan durante su estancia en México o en el extranjero.

La Secretaría de Relaciones Exteriores tiene presencia en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a través de una coordinación, la cual brinda apoyo a diplomáticos acreditados en el país y al personal del Instituto Nacional de Migración cuando requieren confirmar la autenticidad de pasaportes, visas y firmas expedidas en el extranjero.

La Secretaría de Seguridad Pública participa con elementos adscritos a las Unidades Aeroportuarias, las cuales son encargadas de resguardar instalaciones, aeronaves, vialidades y pasajeros; efectúan revisiones a las mercancías, equipaje y a los usuarios, estas pueden ser en forma manual, con máquinas de rayos x y/o con el apoyo de perros entrenados para la detección de drogas, explosivos o dinero. Los niveles de revisión se vuelven más estrictos para los pasajeros y mercancías procedentes de países reconocidos a nivel mundial como productores de droga, pieles, marfil, diamantes o con alto índice de migración.

Cabe destacar que el ataque a la ciudad de Nueva York; el 11 de septiembre de 2001, transformó el concepto de seguridad aeroportuaria a nivel mundial.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público participa en el ámbito aeroportuario es mediante el Servicio de Administración Tributaria, del cual depende la Administración General de Aduanas, quien es la facultada para regular el ingreso y salida de mercancías del país, mediante el pago de los impuestos correspondientes, cuando estos sean aplicables.

Se cuenta con instalaciones para desaduanar mercancías documentadas como carga, aduana de carga, las transportadas por los pasajeros se consideran parte de su equipaje personal y se tramitan en salas de llegadas.

La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales a través de las Inspectorías de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, se encarga de evitar el tráfico ilegal de productos o subproductos; de especies de flora y fauna en peligro de extinción, incluyendo especímenes vivos.

Además evitan que se introduzca al país, productos y subproductos de especies que pueden poner en peligro los ecosistemas o la producción nacional.

La Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación mediante sus Jefaturas de Inspección de Sanidad Agropecuaria, se encarga de verificar que los productos alimenticios transportados por los pasajeros internacionales con el propósito de introducirlos al país, cumplan con las normas de sanidad. En caso de no hacerlo se les retienen y se procede a su incineración.

Cabe aclarar que la incineración no es inmediata, se programan por semana y están sujetas al volumen de productos retenidos. El personal de la Jefatura debe proporcionar al pasajero recibo en el que detalle el tipo de producto, cantidad, marca, procedencia y motivo por lo que no se le permitió internarlo; informándole cuando será incinerado a fin de que el pasajero pueda presenciar la destrucción, si lo desea.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la encargada de otorgar las concesiones para la explotación de los servicios aeroportuarios, propone planes de desarrollo, facilita información meteorológica, verifica que se cumplan las normas que rigen la

operación de los aeropuertos y que el personal del sector aéreo este capacitado.

Su actuación en los aeropuertos se lleva a cabo a través de:

La Dirección General de Aeronáutica Civil, es la responsable de reglamentar, supervisar y autorizar que las aeronaves y el personal que participa en su operación y mantenimiento cumplan con la normatividad.

En el caso de aeronaves, verifica que hayan recibido los servicios de mantenimiento preventivo y correctivo que marcan los manuales de operación, emitidos por el fabricante, con la finalidad de expedir el certificado de aeronavegabilidad, documento indispensable para autorizar el plan de vuelo.

El personal aeronáutico, debe contar con licencia vigente mediante la cual se avala que tiene los conocimientos teóricos y prácticos, necesarios para controlar el tráfico aéreo, operar aeronaves, realizarles trabajos de mantenimiento y atender a los pasajeros durante el vuelo además de contar con un estado de salud adecuado.

El Servicio a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), es el encargado de controlar y dirigir el tráfico aéreo en territorio nacional, son quienes guían a los pilotos en despegues y aterrizajes; monitorea las condiciones metereológicas, y transmiten la información a las estaciones de tráfico para que se proporcione oportunamente a los pilotos.



La Secretaría determinará los requisitos que deberá reunir el administrador aeroportuario, los nombramientos le serán notificados por el concesionario o permisionario respectivo, los actos realizados por el administrador se entenderán como efectuados por el concesionario o permisionario.

Dentro de las actividades de administración se encuentran las siguientes:

- Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la operación, desarrollo y promoción del aeródromo civil.
- Llevar cabo las acciones conducentes a la ejecución del programa maestro de desarrollo o del programa indicativo de inversiones.
- Percibir los ingresos por el uso de la infraestructura del aeródromo civil, por la celebración de contratos, por los servicios que preste directamente y por las actividades comerciales que realice.
- Establecer programas de capacitación.
- Coordinar las actividades de los prestadores de servicios y usuarios del aeródromo civil para lograr un adecuado funcionamiento del mismo.
- En el caso de los aeropuertos los concesionarios deberán coordinar las operaciones y demás servicios que se presenten en el mismo.

- Proporcionar la información estadística requeridas por las autoridades competentes.

La operación de los aeródromos civiles comprende la prestación de los servicios mediante el aprovechamiento de la infraestructura, instalaciones y equipos. Corresponde a los concesionarios y permisionarios asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones, equipos, señalización, servicios y sistemas de organización adecuados y suficientes para que la operación se lleve a cabo en condiciones de seguridad, eficiencia y calidad.

Los concesionarios o permisionarios son responsables del control de accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en zonas restringidas del aeródromo civil, así como de que las áreas cercanas a los equipos de ayuda a la navegación aérea, instalados dentro de los mismos se mantengan libres de obstáculos que puedan afectar su operación.

Así mismo, todos los concesionarios y permisionarios de aeródromos civiles están obligados a permitir su uso y prestar los servicios aeroportuarios y complementarios con que cuenten, en forma prioritaria a las aeronaves militares, a las que apoyan en casos de desastre y a las que se encuentren en condiciones de emergencia.

En caso fortuito o de fuerza mayor, el administrador aeroportuario podrá suspender la prestación de los servicios, con el propósito de preservar la seguridad de las personas y de los bienes; debiendo

reportar a la autoridad aeronáutica y al comité de operaciones y horarios las causas que motivaron tal medida.

Los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios que sean personas distintas a los concesionarios o permisionarios por el hecho de suscribir el contrato respectivo serán responsables solidarios ante la Secretaría, del cumplimiento de las obligaciones derivadas del mismo, relacionadas con el servicio respectivo, consignadas en el título de concesión o permiso.

En los aeródromos civiles de servicio al público los servicios aeroportuarios y complementarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente uniforme y regular, y los servicios aeroportuarios se prestaran en forma gratuita a las aeronaves militares y a los que se realicen funciones de seguridad nacional.

En los aeródromos civiles de servicio al público, los servicios deberán pagarse de contado, salvo que en los contratos correspondientes se estipule lo contrario. Si la contraprestación no se paga se podrá suspender la prestación del servicio, excepto el servicio de aterrizaje. Así mismo el concesionario promoverá lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas a fin de que los usuarios puedan seleccionar al prestador de servicios que convenga a sus intereses.

Los servicios complementarios no podrán dejar de prestarse.

En cada aeropuerto se constituirá un Comité de Operación y horarios que estará integrado por el concesionario del aeropuerto a través del administrador aeroportuario, por el comandante del aeródromo, por las demás autoridades civiles y militares que

intervienen en el mismo y por los representantes de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo y de los prestadores del servicio. Este Comité será presidido por el administrador aeroportuario.

La vigilancia interna de los aeropuertos civiles será responsabilidad del concesionario o permisionario. En situaciones de emergencia o cuando se ponga en peligro la seguridad nacional, las autoridades federales competentes, aplicarán las medidas de seguridad, necesarias para restablecer la normalidad y resguardar aeronaves, pasajeros, carga, correo, instalaciones y equipo.

Los concesionarios y permisionarios están obligados a poner en practica programas de emergencia y contingencia; a colaborar en los dispositivos de seguridad en las operaciones aeroportuarias, y a mantener los equipos de rescate y extinción de incendios en óptimas condiciones de operación, debiendo informar a la autoridad aeronáutica cualquier situación técnica y operativa en materia de seguridad.

A nivel nacional existe un Comité de Seguridad, integrado de conformidad con lo que marca el reglamento respectivo y que será el encargado de emitir Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, conforme a los lineamientos de la Secretaría.

A su vez, en cada aeropuerto deberá funcionar un comité local de seguridad, presidido por un representante de la Secretaría, que emitirán los programas de seguridad correspondientes, previa opinión del Comité de Seguridad aeroportuaria.

Los concesionarios y permisionarios deberán observar las disposiciones aplicables en materia de protección al ambiente, atenuación del ruido, control efectivo de contaminación del aire, agua y suelo, tanto en sus instalaciones como en su zona de protección; deberán contar con un seguro que cubra las indemnizaciones correspondientes, el cual tiene que estar registrado ante la Secretaría y estará vigente por los plazos de duración de la concesión o permiso y sus prorrogas.

En caso de desastre natural, guerra, grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro eminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Federal podrá hacer la requisa de los aeropuertos, los servicios aeroportuarios y complementarios y de los bienes muebles e inmuebles para disponer de ellos como considere conveniente, de tal forma que la requisa se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaren.

Salvo el caso de la guerra o del conflicto armado, en los demás casos de requisa el Gobierno Federal indemnizará a los interesados pagando los daños y perjuicios a su valor real.

La Secretaría de la Función Pública participa en los aeropuertos internacionales, mediante las Supervisorías Regionales, unidades administrativas encargadas de fiscalizar la calidad de los servicios públicos federales, reciben y tramitan quejas, denuncias, sugerencias, consultas y reconocimientos.

Cuentan con módulos de Atención Ciudadana, donde se brinda atención directa y en caso de ser posible se da solución inmediata a la problemática planteada por los usuarios.

El personal encargado de la fiscalización adscrito a las Supervisorías, permanece en las áreas de atención de pasajeros, con la finalidad de inhibir deficiencias en el servicio o violaciones a la ley, por parte de cualquier servidor público en agravio del pasajero.

Las Supervisorías Regionales, propician la coordinación entre las autoridades federales, con la finalidad de mejorar la operación aeroportuaria.

Cabe destacar que no se cuenta con Supervisorías Regionales en todos los aeropuertos internacionales del país.

El servicio de Sanidad Internacional, lo proporciona personal adscrito a la Secretaría de Salud; de la entidad federativa donde se encuentra cada aeropuerto internacional.

Su trabajo consiste en verificar que los pasajeros procedentes de países decretados por la Organización Mundial de la Salud, como cuarentenados no presenten signos de la enfermedad que motivó el decreto; se aplica un cuestionario de no más de diez preguntas; en caso de encontrar indicios de padecimiento se canaliza al pasajero a un hospital, de la Secretaría de Salud participante, a fin valorar en forma minuciosa su estado de salud y determinar si es factor de riesgo para la población.

La Procuraduría General de la República, es un órgano administrativo dentro del cual se integra la Institución del Ministerio Público Federal. Como tal, es parte básica de la estructura del Sistema Federal de Justicia; representa a la sociedad, a los individuos y al propio Estado, promueve y vigila el cumplimiento del orden constitucional.

Además, participa directamente en acciones de prevención de los delitos y en su caso persecución de los mismos para garantizar la seguridad pública, actuando con estricto apego a los principios constitucionales y a las leyes que rigen su función, respetando los Derechos Humanos.

Las funciones más relevantes de la Procuraduría en el ámbito aeroportuario son realizadas a través de:

- La Agencia Federal de Investigaciones.- quien se encarga de implementar medidas y operativos que contrarresten actividades delictivas, destacando el contrabando, piratería, lavado de dinero, tráfico de drogas, armas y personas.

Estas actividades son muy recurrentes en los aeropuertos internacionales; lamentablemente la participación de servidores públicos de todos los niveles es alta.

- Delegaciones de INTERPOL, los elementos adscritos son los encargados de dar cumplimiento a las órdenes de detención expedidas en otros países, reciben y custodian a las personas

extraditadas y las entregan a las autoridades de las entidades federativas o países donde se tramitó la extradición.

### **3.4 ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES AEROPORTUARIAS.**

La operación aeroportuaria descrita en el presente trabajo, hace referencia al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, terminal aérea que he tomado como modelo por ser el aeropuerto principal del país, aún cuando la operación en el resto de los aeropuertos es igual.

El capitán de la aeronave solicita permiso para aterrizar, torre de control identifica al solicitante, en caso de no haber otra con algún tipo de emergencia se autoriza el aterrizaje, una vez en tierra se indica al capitán de la aeronave la posición a ocupar para el descenso de pasajeros, cuando queda en posición remota se asigna una o varias salas móviles para transportar a los pasajeros al edificio terminal, maniobra que no es necesaria cuando la aeronave queda en posición de contacto con acceso directo al edificio.

En cuanto los pasajeros descienden del avión son dirigidos al área de migración para que efectúen el trámite respectivo, cuando se trata de pasajeros procedentes de algún país reportado como cuarentenado, el personal de Sanidad Internacional los entrevista con la finalidad de verificar su estado de salud y evitar cualquier contagio a la población, esto ocurre mientras hacen fila para efectuar el trámite migratorio.



Cuando la autoridad sanitaria encuentra algún indicio patológico relativo a la enfermedad boletinada, conduce al pasajero a sus oficinas para entrevistarlo en forma detallada, en caso de considerarlo necesario se le envía al hospital competente para que sea examinado minuciosamente y conocer con exactitud su estado de salud, al confirmar contagio se le limita el tránsito e incluso se le puede negar el ingreso al país, petición que debe justificar el personal de salud ante el Instituto Nacional de Migración. Cuando no se detecta ningún indicio de enfermedad que ponga en riesgo la salud nacional, los pasajeros inician su trámite migratorio, entregando la documentación con la que acreditan su nacionalidad y la forma migratoria al personal del Instituto Nacional de Migración. Esta autoridad procede a recibir y revisar los documentos del pasajero, cuando todo esta bien se imprimen el sello lineal en el pasaporte o en la forma migratoria, esto implica que se autoriza a su titular a internarse a territorio nacional, concluyendo el trámite en ese momento.

En caso de que el pasajero presente documentación falsa o no cumpla plenamente los requisitos para internarse al país, los agentes migratorios lo trasladan a sus oficinas en donde se notifica al superior jerárquico a fin de que sea éste quien autorice el rechazo, previa comprobación de autenticidad de los documentos presentados, en los casos de sospecha. Una vez acordado el rechazo se da aviso al personal de la línea aérea que lo transporte, a fin de que lo lleve al país de procedencia, cuando no se cuentan con espacio en el siguiente vuelo o el próximo no opera en forma inmediata se le concentra en las oficinas bajo vigilancia policíaca para evitar que se fugue; si el tiempo de espera es mayor a 24 horas, el pasajero es remitido a la estación migratoria de donde lo regresaran al aeropuerto para abordar.

Cuando el incumplimiento es imputable a la negligencia del personal que documenta al pasajero, la aerolínea es multada por el Instituto Nacional de Migración.

Mientras los pasajeros descienden del avión, el personal de rampa inicia la descarga de equipaje el cual se traslada a las bandas transportadoras; lugar donde se entrega generalmente a su propietario. En vuelos procedentes de Centro y Sudamérica, el equipaje es revisado antes de ser colocado en las bandas mediante rayos x y con apoyo binómico de un canino, el propósito es buscar algún tipo de psicotrópico. Este procedimiento se efectúa en forma aleatoria al equipaje de vuelos provenientes de Ámsterdam y París, con el mismo fin. El equipaje de vuelos diferentes a los mencionados se coloca directamente en las bandas.

El segundo punto de revisión se encuentra en el recinto fiscal, el pasajero manifiesta al verificador fiscal, mediante un formato de declaración aduanal, que se divide en seis casillas:

- 1.- datos personales, incluyendo fecha de nacimiento,
- 2.- los residentes en el extranjero deben indicar cuantos días permanecerán en México y las personas residentes en México deben informar cuantos días permanecieron en el extranjero,
- 3.- número de personas con quién viaja y número de piezas de equipaje,
- 4.- datos del vuelo,

5.- cantidad de dinero que se transporta, en efectivo y cheques; cuando la cantidad es mayor a 10 000 dólares estadounidenses, se debe indicar el total y proporcionar el domicilio en México, nombre del hotel / lugar, Ciudad y Estado, número de pasaporte o del documento con el que se le permitió el ingreso, país que lo expide y países que visitó durante el viaje,

6.- debe declarar si transporta animales vivos, alimentos frescos; plantas, flores o frutas; productos químicos, farmacéuticos o de uso agrícola, materiales, sustancias o residuos peligrosos. armas y/o cartuchos, equipo de trabajo. muestras, mercancías adicionales a su equipaje y franquicia por la que deban pagar impuestos.

En el reverso del formato referido están las instrucciones, que a la letra dice:

“1.- Es obligatorio llenar la declaración de aduana en su totalidad.

2.- En el caso de que la declaración se presente por familia (padre, madre, hijos), los límites de equipaje y franquicia se pueden acumular.

3.- Después de recoger su equipaje, presente esta declaración al personal de la aduana en el área correspondiente.

4.- En caso de haber respondido **SI** en alguna de las preguntas de las casillas 5 ó 6, pase al módulo de atención de aduanas en la terminal de arribo, antes de pasar al área de revisión.

5.- Si usted tiene alguna duda, puede solicitar al personal de la aduana que se le practique la revisión de su equipaje ANTES de presentar su declaración de manera VOLUNTARIA.

6.- En caso de que usted lo requiera, solicite ayuda al personal de la aduana, ya que el incumplimiento de alguna disposición fiscal inclusive involuntario será sancionado.

## **EQUIPAJE Y FRANQUICIA**

Los pasajeros internacionales, residentes en el país o en el extranjero, pueden introducir **libre del pago de impuestos**, lo siguiente:

**A Equipaje:** Bienes de consumo personal nuevos o usados como ropa, calzado y productos de aseo que sean acordes con la duración del viaje y que por su cantidad no pueden ser objeto de comercialización; una cámara fotográfica y una de video grabación; hasta 12 rollos de película o videocintas; material fotográfico; un aparato de telefonía celular y un radiolocalizador, una máquina de escribir, una computadora portátil o laptop; una copiadora o impresora portátil; 2 equipos personales deportivos usados que puedan ser transportados por una persona; un aparato portátil de radio/CD; 5 discos láser, 5 discos DVD, 20 discos compactos (CD) o casetes; libros y revistas que por su cantidad no puedan ser objeto de comercialización; 5 juguetes que puedan ser transportados por una persona; medicamentos de uso personal (debe mostrar receta médica en caso de sustancias psicotrópicas); un binocular, un instrumento musical portátil; una tienda de campaña y un equipo de acampar, un

deslizador acuático con o sin vela y hasta 4 cañas de pescar con sus accesorios.

Las personas mayores de edad pueden introducir hasta 20 cajetillas de cigarros, 25 puros o 200 gramos de tabaco y hasta 3 litros de vino, cerveza o licor.

Las personas con capacidades distintas, podrán introducir los objetos de uso personal que les auxilien a suplir o disminuir esta condición.

**B Franquicia:** Uno o varios artículo exentos del pago de impuestos cuyo valor se acredite con la factura o nota de venta y no exceda de 50 o 300 dólares de los EUA., tratándose de mercancías que hayan sido adquiridos en la franja o región fronteriza. La franquicia No incluye bebidas alcohólicas, tabacos labrados o combustible automotriz.

**\*\* Si trae mercancía adicional a la permitida en A y B (equipaje y franquicia) deberá importarla.**

Si el valor de esta mercancía es hasta por mil dólares de EUA, podrá importarla pagando en efectivo los impuestos correspondientes-una vez descontada la franquicia –aplicando una tasa global de 17% sobre el valor de la mercancía. El formato para el pago de impuestos se encuentra disponible en el módulo de atención de aduanas en la terminal de arribo.”

El revisor fiscal verifica que no falta ningún dato en el formato en cita y que este debidamente firmado por su presentante, cuando

manifiestan mercancías o productos restringidos, se remite ante la autoridad competente para regular su ingreso al país.

Si el pasajero no transporta mercancías o productos restringidos se le indica que reúna la totalidad de su equipaje, al tenerlo a la vista el verificador le pide que presione el botón del semáforo fiscal; si le toca luz verde se autoriza el libre desaduanamiento, si le toca luz roja es sometido a revisión manual a fin de verificar que lo transportado coincida con lo declarado, cuando se descubre que declaró con falsedad se inicia el Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera. Todo equipaje es sometido a revisión mediante una máquina de rayos x, a fin de detectar productos orgánicos, armas y cualquier tipo de psicotrópicos.

Cuando de la revisión por rayos x se detectan productos orgánicos, el personal de la Jefatura de Inspección de Sanidad Agropecuaria de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación o el de la Inspectoría de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, revisan el equipaje aun cuando le haya tocado luz verde.

Cuando se detecta algún tipo de droga se da aviso a los elementos de la Secretaría de Seguridad Pública y son ellos los encargados de documentar y remitir la droga y a quien la transportaba al Ministerio Público.

Los pasajeros y equipaje de vuelos provenientes de Centro y Sudamérica, son atendidos exclusivamente en banda 8, por el alto índice de producción y tráfico de droga que se da en esa región, el propósito es evitar su introducción al país.

## CAPÍTULO IV

### **PROBLEMÁTICA AEROPORTUARIA**

#### **4.1 GENERALIDADES.**

La operación aeroportuaria es un proceso donde todas las personas que laboran en la terminal aérea, tienen que estar coordinadas la actividad exige esfuerzo y oportunidad, aquí en verdad el tiempo cuesta dinero y en algunos casos el empleo.

Para que un pasajero pueda abordar un avión y tome asiento en el lugar asignado; en espera de que se inicien las maniobras previas al despegue, mínimo se requiere el trabajo de las personas encargadas de vialidad, equipajeros, (maleteros) vigilancia, limpieza información, imagen, documentación, tráfico, mecánicos, combustibles, artilleros, (personas que cargan y descargan el equipaje), abastecedores de alimentos, periódicos y revistas, azafatas, pilotos y controladores aéreos.

Por lo anterior es necesario contar con personal altamente capacitado en cuestiones operativas y normativas, siendo indispensable que las instalaciones aeroportuarias tengan el espacio y

diseño adecuado para atender satisfactoriamente las necesidades de los usuarios.

Los atentados contra países que participan en conflagraciones, se aceptan como argumentos válidos para incrementar y modificar de forma inmediata las medidas de "seguridad" en los aeropuertos; esto propicia que los pasajeros tengan que invertir, mayor tiempo en la realización de sus trámites, a efecto de que puedan ser revisados en forma minuciosa al igual que su equipaje, para que se les permita abordar o salir del aeropuerto.

Los procedimientos incluyen: revisiones corporales, comprobación de autenticidad de documentos, verificación de que no se encuentre en la lista de terroristas que expiden diversos países, interrogatorio tendiente a conocer su ocupación, motivo del viaje, nombre de las personas con las que contactará, duración de su estancia en el país o en el extranjero, procedencia y monto del dinero que gastará e inspección de su equipaje; estas medidas se incrementan en base al destino, procedencia y nacionalidad. En las revisiones se utilizan detectores de metales, máquinas de rayos x, en periodos críticos espejos para localizar explosivos en la parte inferior de los automóviles que se introducen a los estacionamientos públicos, armas de alto poder, chalecos antibalas, etcétera; equipos que son producidos por empresas de los países que imponen las medidas de "seguridad"; y a quienes necesariamente se les tiene que comprar.

En los aeropuertos mexicanos los pasajeros con destino a países involucrados en alguna contienda bélica son sometidos a una doble revisión, la primera, a cargo del elementos de seguridad de la terminal aérea y la segunda por parte del elementos de seguridad de la



aerolínea por la que viajaran; el argumento es que países como Estados Unidos de Norte América o Inglaterra han aumentado sus niveles de seguridad; y exigen que todas las personas que ingresen a su territorio sean revisados con apego a sus procedimientos, de no cumplirse no se autoriza que las aeronaves vuelen en su espacio aéreo. Cuando una persona pide que se justifiquen jurídicamente las revisiones exhaustivas, se empeoran las cosas pues al no tener el sustento la autoridad señala que el pasajero se niega a la revisión y esto le incrementa el grado de sospecha.

De igual forma, los pasajeros con destino nacional también son sometidos a revisiones de "seguridad" aunque sólo por las autoridades aeroportuarias.

En virtud a que la nacionalidad y el destino u origen es uno de los factores que se toma en consideración para revisar en mayor o menor grado a una persona, se efectúa discriminación.

Las revisiones que nos ocupan, ocasionan molestias a los pasajeros, entre las que destacan: **A).**- Que tengan que llegar tres horas antes de la salida de su vuelo, con destino internacional, para cumplir las revisiones; en ocasiones el vuelo resulta ser más breve que la revisión. **B).**-Que les retengan artículos como llaveros, peines, tijeras, cosméticos, perfumes, plumas, latas de aerosol y cualquier artículo que pueda ser usado como arma durante el vuelo. El procedimiento autoriza al personal de seguridad para que retenga los artículos, mismos que deben ser canalizados al departamento de artículos extraviados y encontrados, oficina a donde el pasajero debe acudir a su regreso para recuperarlos. ¿Que sucede con los bienes de los pasajeros que ya no regresan?

Actualmente los procedimientos de seguridad que se implementan en las terminales aéreas; se aplican en base a los acontecimientos políticos, económicos y sociales que surgen en el ámbito internacional. Por lo que las modificaciones son constantes; lo se que permitía ayer hoy ya no; estos cambios repentinos generan confusión en los usuarios y discrecionalidad en los servidores públicos, lo que facilita actos de corrupción, y atenta contra las garantías individuales de igualdad y seguridad jurídica.

En México todos los seres humanos somos iguales, en el sentido de que tenemos igual capacidad jurídica, iguales derechos al respecto de nuestras personas y bienes. La igualdad que garantiza la Constitución ante la Ley, se incumple al aplicar revisiones de seguridad de acuerdo a la procedencia o destino y a la nacionalidad.

La garantía de seguridad jurídica, consiste en que todos los actos de autoridad se realicen con total legalidad, por lo que no es aceptable la discrecionalidad de los servidores públicos.

Además al aceptar normatividad extranjera, que no proviene de un Tratado Internacional, para la operación de los aeropuertos mexicanos, se atenta contra la Soberanía, entendiendo a ésta como la voluntad del pueblo y es a consentimiento de éste, que se deposita en el Estado; el cual cuenta con los atributos de autonomía y autodeterminación por ser el titular jurídico y político.

## **4.2 REVISIONES MULTIPLES.**

Los pasajeros y sus pertenencias son revisados en varias ocasiones, antes de iniciar su viaje y al concluirlo, el objetivo es detectar alimentos, animales, plantas y sus productos, armas, explosivos, drogas, documentos falsos, dinero, joyas, obras de arte, piezas arqueológicas, pareciera que se busca todo.

Esto obliga a los pasajeros a llegar al aeropuerto dos o tres horas antes de la salida de su vuelo además del tiempo que les toma la revisión en el destino final.

En casos extremos se inspecciona el interior y parte inferior de los automóviles que los usuarios resguardan en los estacionamientos.

Las revisiones ocasionan que las áreas de atención se saturan, agudizándose el problema en temporadas altas y en los aeropuertos que no han crecido en la proporción que lo ha hecho la demanda.

Si bien es cierto que seguridad es primero que comodidad, y que a diario se descubren formas muy ingeniosas y poco convencionales mediante las cuales se transportan mercancías prohibidas.

Es necesario establecer procedimientos que permitan a los servidores públicos efectuar revisiones en forma ágil y efectiva, en los que se considere el pago por daños y perjuicios causados a las pertenencias de los pasajeros (actualmente el afectado solo recibe una disculpa por parte del revisor el cual no esta obligado a indemnizar).

### **4.3 FALTA DE CAPACITACIÓN DEL PERSONAL.**

Por lo regular el personal operativo de las terminales aéreas, es el de mayor antigüedad, son personas que conocen plenamente su función y la experiencia que poseen la han adquirieron a los largo de los años.

Al cambiar las condiciones les cuesta trabajo adaptarse al nuevo ámbito, al cual se familiarizan con el paso del tiempo; no se aplican programas de actualización no obstante que los avances tecnológicos propician cambios constantes en el ámbito aeronáutico.

En el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, los inspectores migratorios del Instituto Nacional de Migración, que se encargan de revisar la documentación de los pasajeros, son los de mayor antigüedad y edad, algunos tienen más de treinta años de servicio y se niegan a jubilarse.

Los servidores públicos de mando medio en adelante, son los de menor antigüedad, sus cargos son de confianza, por lo regular se reemplazan sexenalmente, contados son los casos que superan dos sexenios; los nombramientos obedecen a recomendaciones y en algunas ocasiones se trata de personas que desconocen totalmente el sector.

Situación que se presenta en menor proporción con el personal de las aerolíneas y otras prestadoras de servicios, por lo que en el desarrollo de la actividad técnico-operativa cotidiana, los servidores públicos con facultad de decisión son los que poseen menor conocimiento y criterio.

Las empresas privadas invierten en sus empleados con la finalidad de reducir al máximo la rotación de personal, la mayoría de los micro empresarios, como serían los locatarios, taxistas y equipajeros han dedicado su vida a su negocio en el aeropuerto, cuando son reemplazados lo hacen sus hijos, se trata de oficios generacionales; que en la mayoría de los casos surgieron con los aeropuertos.

#### **4.4 AEROPUERTOS REMODELADOS.**

En los últimos años la aviación comercial creció considerablemente a nivel mundial, en México se incremento el número de aerolíneas propiciando lo mismo con vuelos y destinos , se creo el concepto de códigos compartidos y alianzas comerciales, premiando a los clientes frecuentes e intercambiando puntos acumulados mediante compras con tarjeta de crédito por viajes a destinos nacionales o internacionales.

A finales del siglo pasado nuestra red aeroportuaria, permitía llegar a las principales ciudades y puntos turísticos del país. Las instalaciones de las terminales aéreas, no eran suficientes para atender satisfactoriamente las necesidades de todos los usuarios, las áreas operativas, las de mostradores, salas de espera, sanitarios, pasillos, restaurantes, estacionamientos y vialidades habían dejado de ser funcionales, sin embargo se daba el servicio. La idea de uso del aeropuerto era de llegar y salir, no se consideraba el permanecer en él por más tiempo del que llevaba el realizar los trámites reglamentarios.

Hoy el concepto de uso y construcción de aeropuertos ha cambiado radicalmente, es necesario que sean amplios, que el diseño resulte estético y que aporte grandes zonas de servicio para albergar: bancos, restaurantes, cafeterías, bares, librerías, puestos de periódicos y revistas, boutiques; agencias de arrendamiento y venta de automóviles, hoteles, cajas de seguridad, sistemas informativos de audio y video; tal parece que se trata de un centro comercial en la terminal aérea, esto es el nuevo concepto de aeropuerto; aunado a lo anterior se debe contar con espacios adecuados para que los pasajeros realicen sus trámites de internación al país, manejo de equipaje, oficinas operativas y administrativas. Sin perder de vista que las instalaciones y la operación deben tener estándares de seguridad internacional.

En México la construcción de aeropuertos esta supeditada a que las condiciones políticas, sociales y económicas coincidan. En virtud a lo difícil que resulta tal coincidencia, el Gobierno Federal en coinversión con la iniciativa privada está realizando obras de ampliación y modernización en los aeropuertos más importantes del país, el costo es muy alto, el objetivo es alargar la vida útil de las terminales aéreas e incrementar la capacidad de operación de la red. Las obras de ampliación y modernización optimizan las áreas, mediante la construcción de edificaciones complementarias y/o la demolición de las existentes. No se construyen pistas por la falta de espacio, lo que limita el número de operaciones, aterrizajes y despegues, ¿valdrá la pena invertir en aeropuertos que no pueden crecer realmente y que requieren de infraestructura urbana para un buen funcionamiento?

#### **4.5 PROPUESTA.**

Propongo la creación del "**COLEGIO AERONÁUTICO**", el cual debe ser un órgano adscrito a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuyo cometido esencial sea el evaluar en forma integral la funcionalidad de la infraestructura y la eficiencia de la actividad aeronáutica, con el propósito de emitir recomendaciones para mejorar servicios y simplificar trámites sin vulnerar la seguridad. Se requiere personal multidisciplinario altamente capacitado en la materia y familiarizado con la operación, a fin de que sus opiniones sean acordes con las condiciones que prevalecen en cada aeropuerto.

Además deberán elaborar planes de desarrollo sustentable, considerando aspectos técnicos, operativos, financieros, geográficos y capacitación de personal, lo que pondría a la vanguardia a México, haciéndolo competitivo a nivel mundial.

Instituir el curso de inducción al ámbito aeroportuario, para los servidores públicos de nuevo ingreso, sin importar el área de adscripción, nivel jerárquico y función a realizar.

Fomentar el intercambio de experiencias con autoridades aeroportuarias de los países con los que se tienen rutas comunes (esto no excluye al resto).

Lo anterior contribuiría significativamente para el desarrollo del sector, lo que consolidaría inversiones, empleos en beneficio del desarrollo económico nacional.

# LEY ORGÁNICA DEL COLEGIO AERONÁUTICO

## CAPÍTULO PRIMERO

### Disposiciones Preliminares

**Artículo 1º.-** La presente Ley crea y rige al Colegio Aeronáutico, como organismo descentralizado de la Administración Pública Federal, sectorizado en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil con personalidad jurídica y patrimonio propio.

**Artículo 2º.-** El Colegio tendrá como objeto coadyuvar a realizar la actividad prioritaria del Estado de impulsar el desarrollo de las actividades aeronáuticas y todas las demás actividades económicas vinculadas al sector aéreo, con la finalidad de elevar la calidad de los servicios aeroportuarios y colocar a México a la vanguardia técnica, operativa y jurídica. Para el cumplimiento de dicho objetivo, realizará los estudios necesarios para identificar las áreas críticas, a fin de elaborar programas de capacitación dirigidos a los servidores públicos que laboran en las terminales aéreas del país, los cuales serán de carácter obligatorio y, fomentará en coordinación con las instituciones educativas del país, la implementación de planes de estudios para la formación de personal aeroportuario, otorgará asesoría para la mejor utilización de los recursos humanos, técnicos y materiales.

El Colegio en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil y Aeropuerto y Servicios Auxiliares coadyuvará con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en todo lo referente a los asuntos aeronáuticos.



**Artículo 3°.-** El Colegio Aeronáutico tendrá su domicilio en el Distrito Federal. Para el cumplimiento de su objeto podrá establecer coordinaciones regionales en territorio nacional.

**Artículo 4°.-** Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

**I.-** Dirección, a la Dirección General de Aeronáutica Civil;

**II.-** ASA, a Aeropuertos y Servicios Auxiliares;

**III.-** Colegio, al Colegio Aeronáutico.

## **CAPÍTULO SEGUNDO**

### **De su operación**

**Artículo 5°.-** Las operaciones y servicios del Colegio Aeronáutico se registrarán por la presente Ley y, en lo no previsto por el Código Civil Federal.

**Artículo 6°.-** Para el cumplimiento de su objeto, el Colegio podrá realizar las operaciones siguientes:

**I.-** Elaborar diagnóstico de las condiciones del sector aeronáutico nacional;

**II.-** Celebrar contratos con instituciones educativas nacionales e internacionales para la capacitación de personal y la elaboración de programas de capacitación, acordes a las condiciones nacionales;

**III.-** Evaluar a los servidores públicos a fin de conocer las necesidades de capacitación;

**IV.-** Expedir las constancias de capacitación;

**V.-** Efectuar las recomendaciones pertinentes en materia aeronáutica para enriquecer el Plan de Desarrollo Nacional;

**VI.-** Ejecutar los programas específicos que en materia aeronáutica determine la Secretaría;

**VII.-** Apoyar actividades de capacitación y asesoría a dependencias y prestadores de servicios que participan en el ámbito aeronáutico;

**VII.-** Contratar cualquier tipo de servicio necesario para el desempeño de su objeto.

**Artículo 7º.-** El Colegio elaborará su programa institucional, de conformidad con los lineamientos y objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, debe contener un apartado relativo a la forma en que se coordinará con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, específicamente con aquellas responsables de fomentar el desarrollo del sector.

### **CAPÍTULO TERCERO**

#### **De la Administración del Colegio**

**Artículo 8º.-** La administración del Colegio estará encomendada a un Consejo Directivo y a un Director General.

#### **Sección I**

##### **Del Consejo Directivo**

**Artículo 9º.-** El Consejo estará integrado por los siguientes consejeros:

**I.-** El Secretario de Comunicaciones y Transportes;

**II.-** El Secretario de la Función Pública;

**III.-** El director General de Aeropuerto y Servicios Auxiliares;

**IV.-** El titular de la Dirección General de Aeronáutica Civil;

**V.-** El titular de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

El Consejo podrá autorizar, a propuesta del Director General, la asistencia de invitados, quienes participaran por causa en las sesiones con voz pero no con voto.

**Artículo 10°.-** Cada consejero propietario designará a su suplente. En el caso de los Secretarios de Estado los suplentes deberán ocupar, por lo menos, el nivel de Director General de la Administración Pública Centralizada, o su equivalente. Los demás podrán ser suplidos por personal de un nivel administrativo jerárquico inferior.

**Artículo 11°.-** El Consejo estará presidido por el Secretario de Comunicaciones y Transportes en su ausencia lo presidirá el de la Función Pública, en ausencia de ambos lo hará el Director General de Aeronáutica Civil.

**Artículo 12°.-** El Consejo se reunirá en sesión ordinaria de manera bimestral. El presidente podrá convocar a sesiones ordinarias o extraordinarias.

**Artículo 13°.-** Para su validez las sesiones del Consejo, requerirán de la asistencia de cuando menos cuatro de los consejeros.

**Artículo 14°.-** El Consejo tendrá las atribuciones indelegables siguientes:

**I.-** Aprobar el programa institucional del Colegio;

**II.-** Nombrar a los servidores públicos del Colegio, a propuesta del Director General.

**III.-** Aprobar las políticas generales del Colegio y las reglas de operación de los programas de asesoría y capacitación y en su caso las propuestas de inversión.

**V.-** Constituir las comisiones necesarias para el mejor desempeño de los objetivos.

## **Sección II**

### **Del Director General**

**Artículo 15°.-** El Director General del Colegio será nombrado por el Ejecutivo Federal, a través del Secretario de Comunicaciones y Transportes, debiendo recaer ese nombramiento en la persona que reúna los requisitos que establece el artículo 21 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales.

**Artículo 16°.-** El Director General tendrá a su cargo la administración y representación legal del Colegio, sin perjuicio de las atribuciones que corresponden al Consejo. Al respecto tendrá las siguientes facultades y funciones:

**I.-** En el ejercicio de sus atribuciones de representación legal, podrá celebrar u otorgar toda clase de actos y documentos inherentes al objeto de la Financiera, Contará para ello con las más amplias facultades para realizar actos de dominio, administración, pleitos y cobranzas, aún de aquellas que requieran autorización especial según otras disposiciones legales o reglamentarias. En virtud y de manera enunciativa y no limitativa, podrá emitir, avalar y negociar títulos de crédito, querellarse y otorgar perdón, ejercitar y desistirse de

acciones judiciales, inclusive en el juicio de amparo, comprometer en árbitros y transigir, otorgar poderes generales y especiales con todas las facultades que le competan, aun las que requieran cláusulas especiales, sustituirlos y revocarlos, y otorgar facultades de sustitución a los apoderados, previa autorización expresa del Consejo cuando se trate de otorgar poderes generales para actos de dominio;

**II.-** Ejecutar los acuerdos del Consejo;

**III.-** Proponer al Consejo el nombramiento de los servidores públicos del Colegio;

**IV.-** Someter a la autorización del Consejo el establecimiento de coordinaciones regionales en territorio nacional;

**V.-** Presentar anualmente al Consejo los programas operativos y financieros, las estimaciones de ingresos anuales y el presupuesto de gastos e inversión para el ejercicio siguiente, en el que se deberán incorporar los requerimientos presupuéstales para el Colegio, los cuales deberán contemplarse en el presupuesto de Egresos de la Federación;

**VI.-** Remover a los servidores públicos del Colegio;

**VII.-** Rendir al Consejo informes semestrales;

**VIII.-** Realizar toda clase de actos jurídicos necesarios para cumplir con los fines del Colegio, y

**IX.-** Las demás que le atribuya el Consejo y esta Ley.

## **CAPÍTULO CUARTO**

### **De la Información**

**Artículo 17°.-** EL Colegio proporcionará a las autoridades y al público en general, información referente a sus operaciones y programas de capacitación.

## **TRANSITORIO**

**Único.-** La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación.**

## **CONCLUSIONES**

Los hermanos Wright al igual que otros pioneros de la aviación, nunca imaginaron la influencia de su invento en la historia de la humanidad, en sus inicios el reto a vencer fue el desarrollo de motores y combustibles que propiciaran la potencia necesaria para lograr elevar los aeroplanos, cuando se consiguió el despegue la prioridad fue la implementación de controles que permitieran maniobrar y aterrizar.

En aquellos tiempos nadie pensaba en aeropuertos, las instalaciones en tierra no importaban, el número de pasajeros era muy reducido y el volar se consideraba una aventura por lo que aterrizar con sacudidas, empolvado y sin ningún tipo de servicio de los que se conocen hoy, era parte del vuelo.

Con el perfeccionamiento de los aviones se incrementó el número de pasajeros lo que propició que los prestadores de servicios aéreos, construyeran edificios para resguardar el equipo y documentar a sus usuarios, esto fue el surgimiento de los aeropuertos.

Actualmente en los aeropuertos se ofrece un sin número de servicios, los cuales son proporcionados por el sector público y por inversión privada, los que están a cargo del Gobierno Federal, son el motivo del presente trabajo; a la fecha las terminales aéreas se han convertido en un filtro donde la intención es interceptar personas,

mercancías, drogas, armas y diversos productos de origen animal y vegetal con tráfico restringido, a nivel nacional e internacional.

El Gobierno Federal a través de las dependencias que participan en la función aeroportuaria, debe mejorar y simplificar los servicios públicos federales como son las revisiones de seguridad, documentación migratoria, aduanal, fitozoosanitaria, antinarcóticos y documentación de armas, el reto es atender satisfactoriamente al mayor número de pasajeros en el menor tiempo posible; sin causar molestias innecesarias ya que les implica pérdida de tiempo y dinero por la falta de capacitación y criterio en el desarrollo de las actividades de cada servidor público; es de vital importancia que las autoridades participantes realicen su actuación con total apego a la ley.

Es necesario contar con instalaciones adecuadas; motivo por lo que resulta esencial que los proyectos para la construcción y remodelación de aeropuertos sean elaborados por personal capacitado; finalmente el pasajero esta pagando por todos los servicios que recibe en una terminal aérea, incluyendo las revisiones.

Aunado a lo anterior es conveniente que la autoridad aeronáutica en coordinación con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público implemente programas que permitan conocer oportunamente el comportamiento de la industria aérea nacional, a fin de evitar que las aerolíneas chicas sucumban; ya que cada vez que una aerolínea quiebra se pierden empleos y competencia, favoreciendo a las líneas aéreas grandes mismas que no siempre otorgan el mejor servicio a los mejores precios.



**Por lo anterior concluyo lo siguiente:**

**PRIMERA.-** Es necesario que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en coordinación con los Gobiernos Estatales y las autoridades competentes, consoliden planes de desarrollo para el diseño y construcción de aeropuertos fuera de las ciudades, previendo que en las zonas aledañas no se establezcan asentamientos humanos, ya que se convertirían en una limitante para ampliaciones futuras.

**SEGUNDA.-** La Dirección General de Aeronáutica Civil a través del Colegio Aeronáutico sería la encargada de profesionalizar a todos los servidores públicos de los aeropuertos, principalmente a los de terminales aéreas internacionales mediante programas de actualización y entrenamiento.

**TERCERA.-** Es necesario que la Secretaría de la Función Pública continúe trabajando en programas de combate a la corrupción y simplificación de trámites.

**CUARTA.-** Evaluación constante por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a la administración de aerolíneas de participación estatal mayoritaria, a fin de evitar que estas caigan en quiebra por malos manejos o por decisiones riesgosas. El costo de los rescates financieros es muy alto; más que si se adquiriera por primera vez la empresa.

**QUINTA.-** A través de la Dirección General de Aeronáutica Civil fomentar el intercambio de información y experiencias con autoridades aeroportuarias de países con los que se tiene rutas comunes, a fin de

perfeccionar los procedimientos de seguridad. Esto no implica excluir a los demás.

**SEXTA.-** Incluir en el párrafo cuarto del artículo 28 de nuestra Constitución al sector aeronáutico como una de las áreas prioritarias por contribuir significativamente al desarrollo nacional. Actualmente dice: “La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.”

Debiendo decir: Las comunicaciones vía satélite, aeronáuticas y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación y, al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

**SÉPTIMA.-** Es necesario que los pasajeros conozcan sus derechos y obligaciones a efectos de evitarles cualquier afectación en su esfera jurídica, propongo que la información se difunda mediante el talonario del boleto, en la revista de cada aerolínea, en el reverso de los comprobantes de pago de los bienes y servicios que se expenden en cada aeropuerto y por medio de folletos que estén a la disposición del usuario en los sitios donde se realice cualquier trámite aeroportuario.

El "Colegio Aeronáutico" sería el encargado de planear y ejecutar la compañía informativa y realizar las actualizaciones.

# BIBLIOGRAFÍA

**Brauza Araujo Álvaro**

Principios de Derecho Aéreo  
Editorial Martín Branco Altuna  
Montevideo, 1955.

**Brom Juan**

Esbozo de Historia Universal  
Editorial Grijalbo  
México, 1989

**Chambe René**

Historia de L´Auiación  
Editorial Flammarion  
París, 1958.

**Dirección General de Aviación Civil**

Curso de Actualización Administrativa Jurídica y Técnica  
S.C.T.  
México, 1990.

**Fraga Gabino**

Derecho Administrativo  
Editorial Porrúa, 1968.

**Francoz Rigalt Antonio**

Derecho Aeroespacial a la Luz de los Nuevos Descubrimientos Científicos  
Editorial Porrúa  
México, 1981.

**Foglis Ricardo S.**

Derecho Aeronáutico  
Editorial Abelardo Perrot  
Buenos, Aires 1968.

**Loeza Tovar Enrique**

Consideraciones en Torno al Derecho de la Aviación  
Asociación Mexicana de Derecho Internacional  
México, 1975.

**Mapell Enrique y Gómez Roberto**

Convenios Multilaterales sobre Tráfico Aéreo  
Iberia Líneas Aéreas de España S.A.  
Madrid, 1969.

**Ruíz Dueñas Jorge**

Eficacia y Eficiencia de la empresa Pública Mexicana  
Editorial Trillas  
México, 1982.

**Ruíz Romero Manuel**

Los Orígenes  
Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México  
(s/e, s/f)

**Ruíz Romero Manuel**

Mexicana 75 años de historia  
Editorial Medio Publicitarios Impresos  
México 1996

**Seara Vázquez Modesto**

Derecho Internacional Público  
Editorial Porrúa,  
México, 1988.

**Tapia Salinas Luis**

Derecho Aeronáutico  
Editorial Bosch S.A.  
Barcelona, 1993.

**Tom D. Crouch**

The Writght Brothers: and Invention of the Aeril Age  
National Geographic  
Estados Unidos de Norte América, 2005.

**Villela Gómez José**

Breve Historia de la Aviación en México  
(s/e)  
México, 1975

# HEMEROGRAFÍA

## **Vuelo**

enero-diciembre

(Números conmemorativos de los 75 años de Mexicana)

México, 1996.

# **LEGISLACIÓN**

**Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**

**Ley de Vías Generales de Comunicación**

**Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**

**Ley de Aviación Civil**

**Ley de Aeropuertos**