



**Universidad
Latina**

UNIVERSIDAD LATINA S.C.
INCORPORADA A LA UNAM

LICENCIATURA EN DERECHO

***“ANÁLISIS DE LA CONCESIÓN PARA LA OPERACIÓN DE
SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL Y NO
REGULAR BAJO LA LEGISLACIÓN MEXICANA”***

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADA EN DERECHO

P R E S E N T A

MARIANA MIRAMÓN PERALTA

ASESOR:

MTRA. MARÍA ANGÉLICA GONZÁLEZ LECHUGA

CIUDAD DE MEXICO, AGOSTO 2016.



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.



UNIVERSIDAD LATINA S.C.
INCORPORADA A LA UNAM

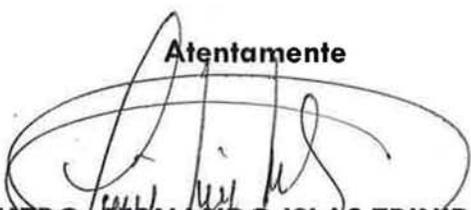
Ciudad de México, a 2 de Agosto de 2016

LIC. MANOLA GIRAL DE LOZANO
DIRECTORA GENERAL DE INCORPORACIÓN
Y REVALIDACIÓN DE ESTUDIOS, UNAM.
PRESENTE.

La C. Mariana Miramón Peralta ha elaborado la tesis titulada "**ANÁLISIS DE LA CONCESIÓN PARA LA OPERACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL Y NO REGULAR BAJO LA LEGISLACIÓN MEXICANA**", bajo la dirección de la Mtra. María Angélica González Lechuga, para obtener el título de Licenciada en Derecho.

La alumna ha concluido la tesis de referencia, misma que llena a mi juicio los requisitos establecidos en la Legislación Universitaria y en la normatividad escolar de la Universidad Latina para este tipo de investigación, por lo que otorgo la aprobación correspondiente para los efectos académicos procedentes.

Atentamente



MTRO. FERNANDO ISLAS TRINIDAD
DIRECTOR TÉCNICO DE LA ESCUELA
DE DERECHO
CAMPUS SUR

AGRADECIMIENTOS

*DIOS... ahora entiendo que todos traemos una misión
y tenemos que cumplir con un proyecto que tú nos has marcado.
Permite llegar a cumplir con los planes que tienes para mí
y cuando me sienta perdida dame la luz para seguir con mi sendero.*

A MIS PADRES

*Por creer en mis sueños, estar en esos momentos en los
que sentí perderme, su orientación, paciencia y amor
y el compromiso que siempre han tenido asía mi educación , me han
permitido llegar a cumplir con las metas que
poco a poco he ido disfrutando a su lado y
los objetivos que tengo por cumplir.
Gracias.*

Mis hijos Melisa y Héctor

*Ustedes han sido el motor de mi vida y la mayor de mis pruebas
que la vida me ha puesto, cada paso a su lado,
me han ayudado a madurar como persona y como la profesionalista
que quiero ser, ustedes siempre serán la guía de mi camino LOS
AMO*

A mi hermana Carolina Miramón Peralta

*Eres la persona que dios me dio para aprender
a disfrutar mi tiempo y compartir mis alegrías,
enfrentar las pruebas , a superar los obstáculos y
quien sin duda siempre me acompañara en esta nueva etapa.*

Mi hermano Emanuel Miramón Peralta

*Tú sin duda eres con lo que más me ha sorprendido la vida,
me has enseñado que un hombre vale por sus sentimientos,
por el compromiso de sus palabras y que la humildad
siempre debe de existir no importa lo lejos que uno puede volar .*

A mi mentor...

Lic. Ricardo Loyzaga de la Cueva

*Cuando decidí iniciar mi andar por esta camino
Tú me enseñaste por dónde empezar y cuando era el momento
Oportuno para tomar las más importantes decisiones
Que marcarían mi vida en el estudio de la Aviación y el Derecho.*

ING. Enrique Zavala

*Usted fue mi apoyo para plasmar de una manera correcta esta
investigación, el camino de la búsqueda de datos, propuesta,
conceptos y especial el esqueleto a mi trabajo gracias.*

Mís Asesores...

Licenciada María Angélica González Lechuga

Agradezco haberte conocido...

*Sin tu apoyo y orientación como mi Asesora de Tesis,
este proyecto no lo hubiera podido concluir, te agradezco
tu tiempo e interés que sin duda es lo más valioso que me llevo de tí.*

Líc. Roberto López Tíno

*Un catedrático de corazón con un conocimiento
amplio de un campo infinito el Derecho ,
gracias por tu interés en este proyecto.*

Líc. Martín fuentes García

*Un licenciado con un amplio conocimiento,
que transmite el amor y pasión Que tiene
por el Derecho gracias por tu valioso tiempo.*

A Mí Escuela...

Lic. Fernando Trinidad.

Representante de la dirección de la carrera de Derecho,

de la Universidad Latina

*Que por cinco años se encargo de mi educación.
Que esta fuera de calidad y que los valores inculcados en casa
Se fortalecieran a través de mis maestros,
Quienes transmitían la pasión y amor por el estudio de las leyes
al compartir sus conocimientos me hicieron sentir que mi decisión
era correcta y no me equivoque al elegir ser
Licenciada en Derecho.*

INTRODUCCION

Este trabajo es una contribución al campo de la aviación, la conexión de la idea para realizarlo, nace de la preocupación por las lagunas que existen en la reglamentación de los espacios aéreos mexicanos, al cual se enfrenta el sistema aeroportuario.

Para obtener un derecho de explotación del espacio aéreo mexicano, se debe definir si se requiere una concesión o un permiso, para desempeñar en cada caso requisitos que la norma aplicable solicita, así como con el procedimiento a seguir.

Desde la perspectiva jurídica la concesión surge como un contrato en el cual la administración pública confiere a un concesionario una condición o poder jurídico para ejercer ciertas prerrogativas durante un plazo, obteniendo la titularidad de determinadas atribuciones y facultades o de ciertos bienes y derechos para prestar un servicio público con el derecho a percibir una retribución consistente en la explotación de la misma obra.

Por su parte, autorización o permiso es el aspecto administrativo que habilita a una persona a ejercer un poder jurídico o un derecho preexistente.

Nuestro objetivo de nuestro primer capítulo es el análisis de la aviación derivándose así los antecedentes de la concesión aérea, mencionando así las primeras aerolíneas en México.

Elías Monjes López fue el primer usuario en solicitar el servicio de carga aérea para el periódico, en la capital del país, en el año 1920 se dieron las primeras propuestas de rutas para la transportación aérea civil, luego el 8 de octubre del mismo año se realizan las primeras bases jurídicas, económicas y técnicas de la aviación civil mexicana y publica dichas bases como "Bases para el establecimiento de las líneas aéreas de navegación de servicio público".

En el segundo capítulo se citaran los conceptos que respaldan a nuestro tema principal como son: el espacio aéreo mexicano, concepto de servicio público, normas oficiales que regulan el espacio aéreo Mexicano, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de vías Generales de comunicación, La Ley de Aviación Civil con su respectivo Reglamento la cual regula y determina los servicios aéreos, La Norma Oficial Mexicana Nom-008-Sct3-2002 regula a nivel internacional.

Respecto al tercer capítulo se analizan las diferencias que existen en la concesión y el permiso, sus requisitos, las formalidades, las obligaciones que la ley requiere para el desarrollo de un buen servicio hacia el público en general, y se realiza una propuesta de proceso administrativo conforme a las leyes, reglamentos y normas oficiales aeronáuticas, así como las razones que causan la terminación de este derecho.

En el capítulo cuarto una vez desglosados y fundamentados legalmente los temas que en la actualidad se realizan respecto al servicio público de transporte aéreo, analizamos qué tipo de necesidades han sido cubiertas y cuáles han surgido. Se aportan conclusiones del tema así como una propuesta por parte de la alumna postulante a Licenciada en Derecho.

Después de analizar la legislación y los procedimientos de la ley de aviación civil, nos preguntamos qué tan aplicable han sido las normas y si en realidad ha cumplido con su estricta regulación como se encuentra actualmente la aviación civil en nuestro país, que problemas y las novedades que han surgido, y de qué manera serán cubiertas las nuevas necesidades.

INDICE

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES DE LA REGULACIÓN AÉREA.

1.1 Desarrollo Histórico de la Aviación en México.....	1
1.1.1 Concepto de Derecho Aeronáutico.....	5
1.2 Creación de la Autoridad Aeronáutica (Dirección General de Aeronáutica Civil).....	8
1.3 Antecedentes de la Ley de Aviación Civil y su Reglamento.....	10
1.4 La Primera Concesión Aeronáutica en México.....	14
Pre conclusiones.....	19

CAPÍTULO II

ANÁLISIS DE LOS CONCEPTOS QUE COMPRENDEN AL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL.

2.1 El Espacio Aéreo Mexicano.....	20
2.2 Servicio público de transporte aéreo.....	25
2.3 Servicio Aéreo Regular y No Regular.....	27
a) Transporte aéreo nacional regular.....	27
b) Transporte aéreo nacional no regular.....	27
1. Taxi aéreo	
2. Fletamento	
3. Ambulancia aérea	
c) Transporte Aéreo Internacional Regular.....	30

d) Transporte Aéreo Internacional No Regular.....	31
1. Taxi aéreo	
2. Fletamento	
3. Ambulancia aérea	
2.4. Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC).....	33
a) Solicitud de la (AOC).....	34
b) Emisión de la (AOC).....	36
c) Negación (AOC).....	37
d) Contenido de la(AOC).....	37
e) Vigencia de la (AOC).....	38
f) Terminó de la (AOC).....	39
g) Evaluación de la conformidad.....	39
2.5 Legislación Aeronáutica en México y Autoridades Competentes.....	40
a) Ley de Vías Generales de Comunicación.....	40
b) Ley de Aviación Civil.....	45
c) Reglamento de la Ley de Aviación Civil.....	48
d) Norma Oficial Mexicana Nom-008-Sct3-2002.....	51
Pre conclusiones.....	55

CAPÍTULO III

LA OBTENCIÓN DE UNA CONCESIÓN Y PERMISO PARA TRANSPORTE AÉREO

3.1 La Concesión.....	56
3.1.2 la concesión aeronáutica.....	57
3.1.3 Autorización, Permiso y Licencia.....	59
3.1.4 Elementos Subjetivos de la concesión.....	60
A. Capacidad del concesionario.....	60
B. Capacidad técnica del concesionario.....	62
C. Capacidad financiera.....	63

3.1.5 Procedimiento para obtener una concesión.....	64
3.1.6 Inicio de operaciones para el concesionario.....	66
3.1.7 Causas que agravan una concesión.....	67
3.1.8 Duración de una concesión.....	68
3.1.9 Prorroga de la concesión.....	69
3.1.10 Caducidad de la concesión.....	69
3.1.11 Extinción de la concesión.....	75
3.1.12 La revocación.....	75
a) Revocación.....	75
b) Restricciones a la potestad de la revocación.....	77
3.2 El Permiso Aeronáutico.....	77
3.2.1 Requisitos.....	78
3.2.2 Inicio de operaciones para un permiso.....	83
3.2.3 Duración del permiso.....	84
a) Terminación de concesiones y permisos.....	84
3.2.4 Cesión de los derechos de la concesión y permiso.....	85
Pre conclusiones.....	86

CAPÍTULO IV

UN MEJOR SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO

4.1 Transformación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.....	87
4.2 Deficiencias del servicio público de transporte aéreo	91
4.2.1 Aspectos de seguridad y Salud laboral.....	92
4.3 La aviación civil mexicana actual y del futuro.....	94
4.4 Implemento a la Ley de Aviación Civil.....	96
4.5 El Nuevo Aeropuerto de la Ciudad De México.....	99
4.5.1 Beneficios del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad De México.....	100
4.5.2 Afectaciones del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad De México.....	101

PROPUESTA.....	103
CONCLUSIONES.....	107
BIBLIOGRAFÍA.....	108

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES DE LA REGULACIÓN AÉREA

El Derecho tiene un campo muy amplio y para realizar un análisis sobre una de sus especialidades me llevo a la necesidad de estudiar el Desarrollo Histórico de la Aviación en México, las necesidades que hacen surgir la aviación civil en México, el surgimiento del concepto de Derecho Aeronáutico y así como a través de esta necesidad se dio la creación de una Autoridad competente para regular este medio de transporte y de esta manera la historia nos llevo a conocer los antecedentes de la Ley de Aviación Civil y su respectivo Reglamento nos dio el origen de la primera Concesión Aeronáutica Civil En México.

1.1 DESARROLLO HISTÓRICO DE LA AVIACIÓN EN MÉXICO

El día 6 de febrero de 1785, en la denominada “Gaceta de México”, se publicó la hazaña del primer vuelo realizado en Globo Aerostático por el mexicano, Antonio María Fernández, Capitán del Regimiento Provisional de Tlaxcala, efectuado en el Puerto de Veracruz.¹

En México se reconoce al Guanajuatense Benito León Acosta, como primer aeronauta mexicano, quien asciende en su globo, el día 23 de abril de 1842 siendo el primero en obtener una concesión por el Presidente Antonio López de Santa Anna para realizar vuelos, de manera exclusiva por tres años.

Posteriormente, durante los años 1907 y 1910, los señores Juan Pablo y Eduardo Aldazoro, miembros la Fuerza Aérea Mexicana, efectuaron algunos vuelos en aparatos

¹ RUIZ ROMERO Manuel, Los Orígenes, Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México, volumen I, México D.F., 1996, p. 197

más pesados que el aire (vuelo mecánico, ala fija), reflejándose la influencia de los países como Estados Unidos y Francia.

En enero de 1910 en los llanos de Balbuena en la Ciudad de México el señor Alberto Braniff Richard despegó en su biplano (Voisin) manteniendo su vuelo durante 12 minutos a una altura de setenta metros, inmortalizándose como el primer mexicano que voló un aeroplano.

Este evento fue aprovechado por la Compañía Tabacalera "El Buen Tono" para anuncios comerciales, teniendo un gran éxito, por lo que la compañía adquirió un avión marca Bleriot, siendo piloteado por Miguel Lebrijia con fines comerciales.

En el año de 1911, el Gobierno insistió en el uso de la aviación para fines militares, aceptando la petición de los señores Alberto Salinas y Gustavo Salinas, quienes a través de su tío, el entonces Presidente Venustiano Carranza Garza, consiguieron una beca para estudiar en los Estados Unidos de Norteamérica la carrera de pilotos, siendo también becados los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldazoro.

El 5 de febrero de 1915, el entonces Presidente Venustiano Carranza Garza envió un acuerdo a la Secretaria de Guerra y Marina, en donde creo el "Arma de Aviación Militar" dentro del Ejército Constitucionalista, designando como jefe de dicho agrupamiento el C. Alberto Salinas Carranza, miembro del Estado Mayor de la Primera Jefatura.

El 25 de abril de 1916 se decreta la creación Oficial del Departamento de Aviación con tres secciones Escuela, Técnica y Administrativa, quedando a cargo el Mayor Alberto Leopoldo Salinas Carranza y como Jefe de Talleres el Mecánico Santarini.²

La Escuela y los Talleres de Aeronáutica de México, quedan a cargo del denominado Director de la Escuela el Mayor Salinas, para la formación de las nuevas generaciones de Pilotos, escogiendo los campos de Balbuena para el aeródromo y los terrenos adyacentes a la escuela de tiro para la construcción de los talleres.

² <http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/3381/AlbertoLeopoldoSalinas.pdf>

La Aviación Militar Nacional quedó oficialmente organizada por la primera escuadrilla de Guerra 1916 dirigida por el Jefe de Departamento Alberto Leopoldo Salinas Carranza formándose así la hoy Fuerza Aérea Mexicana.³

En el año de 1917 se efectuó el primer vuelo de transporte de correo aéreo en México, realizado por el Departamento de Aeronáutica de la Secretaría de Guerra y Marina con la colaboración de Dirección General de Correos. Para el año de 1920, el día 18 de octubre se publican las bases para el establecimiento de las líneas aéreas de navegación del servicio público, dos días después nace la Sección Técnica de Navegación Aérea, dependiendo de la Secretaría de Ferrocarriles.

Cuatro años más tarde se firman las escrituras constitutivas de la compañía Mexicana de Aviación, que había comprado a la compañía “Mexicana de Transportación Aérea.”

Para 1928 la oficina de Aviación Civil se convirtió en el departamento de Aeronáutica Civil. Así mismo, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) y la compañía Mexicana de Aviación, firmaron un contrato respecto al transporte de correo aéreo en rutas regulares.

El 30 de junio 1930 por Decreto del entonces presidente Pascual Ortiz Rubio, se publica en el Diario Oficial la Ley sobre Aeronáutica Civil, la cual fue sustituida por la Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte.⁴

El 23 de septiembre de 1952 Presidente Miguel Alemán decreta el día, y publica en el Diario Oficial de la Federación la transformación del Departamento de Aeronáutica Civil en Dirección de Aeronáutica Civil.⁵ Finalmente, en el año de 1956 se cambia el nombre por La Dirección General de Aeronáutica Civil.⁶

³ CORREA PARRA Alberto, El Derecho Aeronáutico y la Aviación Militar Mexicana, Edít. México D.F.1951. pp. 11

⁴ RUIZ ROMERO Manuel , La Aviación Civil en México ,Secretaria de Comunicaciones y Transportes , pp.28

⁵ Ibidem, p.31

⁶ ibidem, p.32

Durante la presidencia de Gustavo Díaz Ordaz se pone en marcha el programa de Plan Nacional de Aeropuertos, teniendo la responsabilidad de planear, construir y equipar todos los aeropuertos de la República. Dándose a conocer el día 12 de junio de 1965, en el Diario Oficial de la Federación, el decreto constitutivo del organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, teniendo la responsabilidad de operar administrar y dar mantenimiento a todos los aeropuertos de la República.⁷ En 1958, el día 19 de septiembre, en la Ciudad de México un terremoto causó daños importantes, siendo el aeropuerto el principal punto de llegada para la ayuda proveniente de los estados a la Ciudad de México⁸.El día 12 de mayo de 1995, se publica en el Diario Oficial la Ley de Aviación Civil.⁹

La Ley de Aeropuertos, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 22 de diciembre de 1995 en ella se especifica que:

- La construcción
- La operación
- La administración
- La explotación

Los aeródromos civiles son parte de las vías generales de comunicación, y son materia de Jurisdicción Federal y se requiere de concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el uso de estos servicios.¹⁰

Los Lineamientos Generales para la Apertura de la Inversión en el sistema Aeroportuario, se publicó el día 9 de febrero de 1998 en el Diario Oficial de la Federación llevándose a cabo en cuatro grupos o regiones:

Grupo I Aeropuerto de la Ciudad de México, Región ciudad de México.

⁷ Ibidem, pp.43-44

⁸Ibidem pp.45-46

⁹ Ibidem , p.36

¹⁰Ibidem , p.47

- Aeropuertos de Monterrey, Acapulco, Mazatlán, Zihuatanejo, Zacatecas, Culiacán, Ciudad Juárez, Chihuahua, San Luis Potosí, Durango, Torreón, Tampico, Reynosa.

Grupo II Centro - Norte,

- Guadalajara, Puerto Vallarta, San José del Cabo, El Bajío, La Paz, Aguascalientes, Los Mochis, Mexicali y Manzanillo.

Grupo III Región del Pacífico:

- Cancún, Mérida, Villa Hermosa, Cozumel, Oaxaca, Huatulco, Minatitlán, Tapachula, Veracruz.

Grupo IV, Región Sureste

- El 7 de diciembre de 1998 el reglamento de dicha ley quedando completo el nuevo Marco jurídico que norma las actividades aeronáuticas de la República.¹¹

1.1.1 CONCEPTO DE DERECHO AERONÁUTICO

El derecho aeronáutico es una de las ramas del derecho que nace y se consolida a partir de las normas del derecho de la navegación o derecho marítimo como se denominó en sus comienzos.

Con respecto al espacio aéreo se enfocara a la circulación, el régimen de aeronaves, personal afectado directamente o indirectamente a las prestaciones que el servicio provee, asistencia, salvamento, seguros ley aplicable, jurisdicción competencia etc.¹²

¹¹ RUIZ ROMERO Manuel, Óp. Cit.,(La Aviación Civil en México) p.36

¹² RODRÍGUEZ, Felipe, Lecciones de Derecho Aeronáutico para Ingeniero Aeronáutico y Mecánico Aeronáutico. Recuperado de <http://www.feliperodriguez.com.ar/presentaciones/DERECHO%20AERONAUTICO.pdf> año 2000. p12

Algunos otros autores como Pietro Cogliuolo, que señala “Conjunto de normas de Derecho Público o privado que regula la navegación aérea y en general el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire, en relación con las personas y la tierra.”¹³

Honrad W. Jurisch considera el Derecho Aéreo como la rama del Derecho General, constituido por las normas que en conjunto concluyen a regular el tránsito aéreo y las actividades terrestres.¹⁴

La enciclopedia jurídica da el concepto de Derecho Aeronáutico como: (aéreo, aviatorio, de la aviación) puede definirse como el conjunto de principios y reglas que ordenan las condiciones en que debe utilizarse el espacio aéreo por las aeronaves y los servicios de apoyo a la circulación por este espacio, así como las relaciones jurídicas que tienen lugar con motivo de tal actividad.¹⁵

El Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y reglas de derecho público y privado, nacional e internacional, que rigen las relaciones jurídicas derivadas de las actividades de transporte aéreo civil.

Es una rama del derecho que estudia la regulación de la actividad aeronáutica, el transporte, comercio y navegación aérea, así como los acuerdos adoptados por los Estados para el uso del espacio aéreo. Tiene relación con el derecho marítimo, el derecho mercantil y el derecho internacional.

La aeronáutica es la ciencia o disciplina relacionada con el estudio, diseño y manufactura de los aparatos mecánicos capaces de elevarse en vuelo o las técnicas de control de aviones. Todo esto incluye también una rama de aeronáutica que es denominada aerodinámica. Esta rama estudia el movimiento del aire en relación a los

¹³ SEARRA VÁZQUEZ Modesto, Derecho Internacional Público, Ed. Porrúa, México 2000, pp. 306-307

¹⁴ *Ibidem* pp.209-210

¹⁵ <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-aeronautico/derecho-aeronautico.htm>

objetos en movimiento, como en los aviones. Estas dos ramas son parte de la ciencia física.

La aeronáutica no debe confundirse con el término aviación (referido al manejo de aviones), si bien en la práctica frecuentemente se utiliza un término refiriéndose al otro.¹⁶

El objeto del derecho aeronáutico es la regulación, tutela y armonización de intereses diversos, que derivan de la práctica de navegación aérea. Referida al espacio aéreo su circulación, el régimen de aeronaves, personal afectado directamente o indirectamente a las prestaciones que el servicio aéreo provee, la asistencia y salvamento, responsabilidades emergentes y competencia por mencionar algunos. De esta complejidad se desprende toda la estructura jurídica que conforma esta rama del derecho y se integra con normas que proviene del derecho internacional, nacional público y privado, etc.¹⁷

El concepto que da Ambrosini de derecho internacional dice que estudia la “calificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria, viene siendo el espacio situado sobre la superficie terrestre y la parte de esta superficie específicamente destinada a la actividad aérea, la infraestructura, que se le denominara la aeronave, personal especializado relaciones jurídicas públicas o privadas, nacionales o internacionales que da lugar a esta actividad.¹⁸

El Derecho Aeronáutico se podría considerar como una rama autónoma del Derecho que puede ser admitida dentro de las dos divisiones del Derecho, considerando que el conjunto de sus normas son de Derecho Público, entendiendo que el concepto de este término es “conjunto de normas que organizan el estado y regulan las relaciones de este con los particulares cuando el estado actúa como tal” y Derecho Privado son

¹⁶ http://www.lex.com.do/index.php?option=com_content&view=article&id=94&Itemid=88&lang=es

¹⁷ RODRÍGUEZ Felipe, Lecciones de Derecho Aeronáutico para Ingeniero aeronáutico y Mecánico aeronáutico, 2000,p13

¹⁸ ALVAREZ HERNANDEZ ,Jose Luis, Derecho Espacial, UNAM, México, 1997, p213

las normas jurídicas que regulan las relaciones entre los particulares o entre estos , y cuando el Estado actúa como particular¹⁹

Por lo tanto, el Derecho Aeronáutico es el conjunto de normas y tratados internacionales que regularan el espacio aéreo de cada estado, este será soberano y será aquel donde se regula la actividad de las aeronaves de uso de transporte, de pasajeros, carga, comercio y navegación aérea dentro de los límites del espacio aéreo de cada país.

1.2 CREACIÓN DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Por Decreto del 8 de noviembre de 1821, después de la consumación de la Independencia en la época de Soberana Junta Provisional Gubernativa, se acordó la creación de cuatro Ministerios o Secretarías, siendo una de ellas, la de Relaciones Exteriores, la cual mantiene a su cargo las obras públicas como caminos, calzadas y puentes.

En la Constitución del 5 de febrero de 1857, se designó la Secretaría de Fomento, Colonización e Industria y Comercio, para la realización de obras públicas.

La Secretaría de Comunicaciones y Transporte se fundó en 1891, con el nombre de Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), cuyas principales obras públicas han sido carreteras y vías ferroviarias, correos, telégrafos, teléfonos y vías marítimas.

¹⁹ RIESCO EYZAGUIRRE, Ricardo Régimen de Responsabilidad Consagrado por El Código Aeronáutico para el Transporte Aéreo de Mercancías, Revista Chilena de Derecho , Vol. 26 No4,(1999)pp.931-932

Cuando se derrotó al gobierno de Venustiano Carranza, el nuevo gobierno creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, recibiendo solicitudes para establecer servicios de transporte aéreo en distintas modalidades, hechas por empresarios mexicanos y por representantes de intereses extranjeros.²⁰

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, creó el 20 de septiembre de 1920, una Sección Técnica de Navegación Aérea, teniendo la competencia de la construcción de las vías terrestres y aeropuertos del país, siendo entonces dependiente de la Dirección de Ferrocarriles. Con ello se organizaron las primeras bases para el otorgamiento de servicios aéreos en la República Mexicana, desde los puntos Técnico, Jurídico y Económico, a cargo de Juan Guillermo Villasana.

Esta sección sufrió varios cambios institucionales el Ing. Juan Guillermo Villasana tuvo a su cargo dicha sección, desde el departamento de aeronáutica de la sección de Guerra y Marina hasta el 11 de noviembre de 1927, incorporándose de nuevo a la Secretaría de Comunicaciones.

Mediante Acuerdo Presidencial Publicando en el Diario Oficial el día 1 de junio de 1928, se crea el Departamento de Aeronáutica Civil, a cargo del Ingeniero Juan Guillermo Villasana reconocido como el fundador de la Aviación Civil Mexicana.²¹

El 23 de septiembre de 1952, en el Diario Oficial se publica un decreto del entonces presidente Miguel Alemán, creándose la Dirección de Aeronáutica Civil con la siguiente estructura orgánica:

- Dirección
- Subdirección
- Departamento de Administración
- Oficina de Control de Aeropuertos Federales

²⁰ <http://www.mexicanaviationhistory.com/articulos/articulo.php?id=12>

²¹ CORREA Parra Albert, Óp. Cit. pp. 11-15

- Oficina de Asuntos Internacionales
- Departamento Técnico
- Escuela de Aviación 5 de mayo²²

El 1 de enero de 1956, la Dirección Aviación Civil se transforma en Dirección General de Aeronáutica Civil, conformada por 39 órganos, fortaleciendo de esta manera su capacidad para normar y controlar las actividades de la Aviación Civil en México.

A partir del 1 de julio de 1961 pasa a depender de forma directa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.²³ Así, la Dirección General de Aeronáutica Civil es la autoridad en materia aeronáutica, según las facultades que le otorga el reglamento interior de la propia Secretaría. De esta manera, inicia la reorganización administrativa, operativa y jurídica, destacando la actualización del marco jurídico cuyo principal objetivo y principio es la Soberanía de la Nación en el Espacio Aéreo Mexicano, promoviendo el desarrollo de sistemas de transporte aéreo y sus servicios auxiliares y conexos, sobre bases de seguridad y permanencia, atendiendo la regularización del uso y aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, bajo condiciones de competencia equitativa y protección al medio ambiente.²⁴

1.3 ANTECEDENTES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y SU REGLAMENTO

En 1919 la SCOP recibió una solicitud de Elías Monjes López para establecer un servicio aéreo dedicado al transporte de periódico en la capital de la República fue como entonces el gobierno se plantea la necesidad de reglamentar al transporte aéreo en el sector civil.

²² RUIZ ROMERO MANUEL, Óp. cit.(La Aviación Civil en México) p.19

²³ <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/01manualorga2013.pdf>, Manual de Organización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, México D.F. 2004. p. 6

²⁴ Historia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2004, pp.7

La Mesa de Navegación Aérea fue dirigida por el Ingeniero Juan Guillermo Villasana, contando con la colaboración de Vicente Ortiz y Edmundo de la Portilla, estableciéndose las primeras bases jurídicas económicas y técnicas de la aviación civil mexicana. Así el 8 de octubre de 1920, se hace la publicación en el Diario Oficial, las Bases para el establecimiento de líneas áreas de navegación de servicio público.

Para el 31 de marzo de 1921 se publicó la convocatoria para el establecimiento de un servicio aéreo diario entre la capital de la República y Tampico, transportado pasajeros, exprés y carga. Posteriormente, el 1 de noviembre de 1926, México se une al Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea firmado en Madrid.

El 30 de enero de 1928 se publicó el decreto donde México ratifica esta unión. Para el 15 de febrero se publica la aprobación del Convenio sobre Aviación Comercial firmado en la Habana²⁵

En 1930 el día 30 de junio por decreto del entonces Presidente Pascual Ortiz Rubio, se publicó en el diario oficial la primera Reglamentación aeronáutica en México teniendo los siguientes capítulos:

De la Soberanía sobre el espacio aéreo, Circulación, Registro, Tripulación, Aeródromos, Concesiones, Explotación de líneas aéreas, Caducidad, Inspección, Derechos de la nación, Responsabilidades, Penas, Teniendo en total 145 artículos. Esta reglamentación tuvo poca vigencia, ya que un año después, el día 31 de agosto de 1931 fue sustituida por la Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte, regulando en su libro IV las Comunicaciones Aéreas.²⁶

El titular de la SCOP, Francisco J. Mujica ordenó que los pilotos de las aeronaves, comerciales de bandera mexicana debieran de ser mexicanos por nacimiento, para cumplir con los requisitos de La Ley de Vías Generales de Comunicación, dando un plazo que expiraba el 18 de junio 1935.

²⁵ RUIZ Romero Manuel, Óp. Cit. (La Aviación Civil en México) p27

²⁶Ibídem, pp.28

En 1942 se declara que las rutas aéreas y los aeropuertos eran vías generales de comunicación, de utilidad pública y que su operación requería de concesión; ésta era concedida por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.²⁷ Los países de América Latina en el año de 1952 analizaron las necesidades que cada uno tenía para el desarrollo de la aviación civil, así como también para el establecimiento de un Centro Internacional de Adiestramiento para esa región. Siendo el principal objetivo estandarizar los procedimientos y normas técnicas aeronáuticas y así como garantizar la uniformidad de la instrucción, con la ventaja adicional de contacto personal que tendrían los futuros técnicos y funcionarios de la Aeronáutica Civil de los diversos países. A la Secretaría de Comunicaciones y transportes se le encomendó que realizara el desarrollo de la actividad aeronáutica para la coordinación de actividades para una mejor actividad de ésta en el país.

El 23 de enero de 1950 se publicó en el Diario Oficial una estructuración del libro cuarto que era de las Comunicaciones Aeronáuticas de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940 .y 1995 el 12 de enero se deroga los capítulos correspondientes a este libro surgiendo así la Ley de Aviación Civil ²⁸

Respecto al artículo 27 constitucional, es reformado el 20 de enero de 1960, que a la letra dice "Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y ... el espacio situado sobre territorio nacional , en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional" .²⁹

Durante el periodo presidencial de Ernesto Zedillo Ponce de León, se publica el día 12 de mayo de 1995 en el Diario Oficial la Ley de Aviación Civil³⁰ .

²⁷Ibídem, pp.18

²⁸Ibídem, p.19

²⁹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (Reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación, 20 enero de 1960).

³⁰ Ley De Aviación Civil, Diario Oficial de la Federación, 12 de mayo de 1995.

En la Ley de Aviación Civil, en su exposición de motivos de iniciativa de ley presentada por el Poder Ejecutivo al Congreso de la Unión señala como objetivos fundamentales los siguientes:

- 1) Actualizar el marco jurídico aplicable a la aviación civil manteniendo la soberanía nacional sobre el espacio aéreo.
- 2) Promover el desarrollo de sistemas de transporte aéreo en condiciones de seguridad y pertenencia.
- 3) Fortalecer las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como Autoridad aeronáutica.
- 4) Consolidar la regulación del uso y aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, bajo las condiciones de competencia equitativa y de protección al ambiente.
- 5) Precisar el otorgamiento de concesiones y permisos para la explotación de rutas aéreas, en atención a cada una de los servicios aéreos.
- 6) Ordenar y regular la operación del transporte aéreo, definiendo esquemas tarifarios y competencia para cada una de ellas.
- 7) Apoyar el desarrollo y modernización de líneas aéreas nacionales en el marco de competencia Internacional.³¹

En el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, se publicó el 7 de diciembre de 1998. Este ordenamiento público se integra por 198 artículos, divididos en 7 Títulos y ha sido modificado varias veces.³²

El 26 de junio de 2004, en el periodo del Presidente Vicente Fox Quesada, se modificaron aspectos respecto a la expedición de permisos, licencias, certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico, estas disposiciones estaban relacionadas con el personal técnico.³³

³¹ La liberalización del Transporte Aéreo Mexicano , Bajo la Rectoría del Estado, Ciudad Universitaria , 2008, pp6

³² MANUEL RUIZ ROMERO, Óp. Cit. (La Aviación Civil en México),p28

³³ CHACÓN LÓPEZ VELARDE Samuel , Derecho Aeronáutico Mexicano y su Legislación, México D.F.2014,,p.43

14 .LA PRIMERA CONCESIÓN AERONÁUTICA EN MÉXICO

En 1911 el 16 de diciembre se fundó la Compañía Mexicana de Transportación Aérea S.A. fue creada para establecer una escuela de formación de pilotos militares, festivales y eventos para promover el desarrollo de la aviación en México.

En el Diario Oficial de 1920 del día 18 de octubre, se publican las bases para el establecimiento de las líneas de navegación del servicio público, regulándose por primera vez, en México, las actividades del transporte aéreo. El control quedaba asignado a la SCOP. El día 31 de marzo de 1921 se publica por primera vez la convocatoria para presentar solicitudes para la operación de la ruta aérea en México. La primera concesión otorgada fue el día 12 de julio de 1921 a favor de la Compañía Mexicana de Transportación Aérea (CRTA), esta se comprometía a establecer servicios aéreos entre las ciudades de México, Veracruz, Tampico, Monterrey y San Luis Potosí.

Durante el Transcurso del informe de gobierno del Presidente Álvaro Obregón se hizo referencia a la concesión otorgada a la CMTA, para el transporte aéreo de correo, exprés y de carga el día 15 de septiembre 1921. ³⁴

Aparte de sus rutas comerciales nacionales, ofrecía varios destinos internacionales en Norteamérica, Centroamérica, el Caribe, Sudamérica y Europa. Su principal centro de operaciones fue el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, con centros secundarios en el Aeropuerto Internacional de Cancún y el Aeropuerto Internacional de Guadalajara.

El 12 de Julio del año 1921, los residentes estadounidenses L. A. Winship y Harry J. Lawson, fueron asignados a la ruta de Ciudad de México Tampico, por el Gobierno Mexicano, para su recientemente fundada Compañía Mexicana de Transportación Aérea S.A. (CMTA).

³⁴ RUIZ ROMERO Manuel, Óp. Cit.,(Los Orígenes), pp15-16

Tres años más tarde CMTA fue adquirida por Compañía Mexicana de Aviación, de la que eran dueños William Mallory y George Rihl, creándose la compañía denominada MEXICANA. Los primeros servicios realizados fueron para transportar a los obreros petroleros a diversos campos de la huasteca Veracruz.

En el año 1929, Panam (Pan American Airlines) tomó control de las acciones de CMA y se abrió la primera ruta internacional a Estados Unidos de Norte América. En los años 30's, Mexicana comienza a crecer y es la primera aerolínea extranjera que vuela a Los Ángeles el 3 de Enero del año 1936. En 1971 apareció la llamada aerolínea Aeroméxico, como resultado de la fusión de tres compañías; aeronaves de México, Aerolíneas Mexicanas y Guest, convirtiéndose en una entidad corporativa.

Sin embargo, la adquisición de mexicana por parte de Aeroméxico sólo tuvo efectos paliativos y temporales, ya que no se logró evitar que en septiembre de 1994 los bancos acreedores nacionales asumieran el control de ambas empresas.

La recesión económica que sufrió México a principios de 1995 profundizó el deterioro de la situación financiera de Aeroméxico y Mexicana, aunado a la falta de reestructuración en costos, propiciando que el endeudamiento de las empresas creciera fuertemente.³⁵

Poco después, los bancos acreedores que administraban Aeroméxico y Mexicana solicitaron, en mayo de 1995 a la recién creada Comisión Federal de Competencia (CFC), la autorización requerida por la LFCE para formar una empresa tenedora de las acciones de ambas empresas.

Esto hubiera permitido a las instituciones bancarias capitalizar los pasivos de las compañías de aviación y poderlas vender posteriormente en mejores condiciones. La Comisión Federal de Competencia (CFC) entonces autorizó la conformación de una controladora de ambas empresas por tiempo indefinido, la cual se denominó Cintra,

³⁵ http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lhr/de_1_md/capitulo2.pdf

pero condicionado a que una vez logrados los objetivos planteados, consistentes en la reestructuración financiera y operativa de las dos empresas, éstas deberían desconcentrarse.

Mexicana de Aviación competía principalmente con Aeroméxico (aunque compartían códigos en varias rutas) y las aerolíneas Mexicanas de bajo costo, principalmente Volaris e Interjet. Mexicana de Aviación era la aerolínea Norteamericana de más antigüedad y la cuarta línea aérea más vieja del mundo operando con el mismo nombre, después de Avianca de Colombia y Qantas de Australia³⁶

Volaris se creó en el 2003 y forma parte del Grupo Carso (al que pertenece Televisa e Imbursa) realizando operaciones en temas financieros y telecomunicaciones, a su vez está asociado con un grupo americano llamado Avianca Taca Holding S.A. (TACA) trabajando en proyectos de mantenimiento y operaciones en los aviones ; el grupo Televisa ha ayudado a posicionar la marca Volaris .³⁷

El 31 de agosto de 2000, los accionistas de Cintra, entre los que se encontraban tanto los principales bancos acreedores como entidades financieras en representación del gobierno federal, solicitaron a la CFC opinión sobre la procedencia de vender los activos de la controladora Cintra de manera conjunta.

La Comisión objetó esta posibilidad considerando que la venta de los activos de Cintra de forma conjunta, no sería conveniente para la competencia en los mercados relevantes. A partir de esta resolución, en los años siguientes fueron vendidas a inversionistas del sector privado las dos compañías. Primero, Mexicana fue vendida en 2005 al Grupo Posadas, quien cuenta con negocios en el giro de turismo y hotelería.

³⁶ <http://aerolineasmexicanas.mx/lista-de-aerolineas-mexicanas/mexicana-de-aviacion-historia-y-datos>

³⁷ <http://volaris.blogspot.mx/2008/02/nuestra-historia-volaris.html>

Adicionalmente, a principios de septiembre de 2007, Mexicana solicitó a la CFC autorización para adquirir Aeroméxico. La CFC negó esta concentración, ya que las condiciones del mercado aéreo no habían cambiado sustancialmente.

En 2005 Mexicana es adquirida por el Grupo Posadas por 165 millones de dólares y se le cambia la marca a la subsidiaria regional Aero Caribe pasando a ser Click Mexicana. En los años siguientes es nombrada la mejor Aerolínea de América Latina y el mejor Business class de América Central y América Latina.³⁸

En años recientes, y con Mexicana y Aeroméxico en manos de inversionistas del sector privado, ingresaron al mercado nuevas aerolíneas de bajo costo, en particular, ABC Aerolíneas (Interjet) en 2005, Concesionaria Vuela Compañía de Aviación (Volaris) y Aeroenlaces Nacionales (VivaAerobus) en 2006, las cuales han ido aumentando gradualmente sus participaciones de mercado.

Poco después, en octubre de 2007, Banamex, previamente autorizado por la CFC, adquirió Aeroméxico y las demás empresas de Consorcio Aeroméxico relacionadas con el transporte aéreo del mismo grupo.

Las empresas de bajo costo Avolar y Aerolíneas Mesoamericanas (Alma de México) ingresaron al mercado en el 2005 y 2006, respectivamente, pero salieron del mismo en el 2009. Por su parte, aerolíneas más antiguas de bajo costo que no pudieron elevar sus niveles de eficiencia salieron del mercado, en particular Aerocalifornia y Aerolíneas Azteca en el 2008 y Aviaca en el 2009.

Una característica importante del mercado aéreo de México es que quedando en manos de inversionistas del sector privado, ingresaron en el mercado aerolíneas de bajo costo, como por ejemplo ABC aerolíneas (Interjet) , concesionaria Vuela compañía de aviación (volaris), Aeroenlaces nacionales(viva aerobús).

³⁸ <http://aerolineasmexicanas.mx/lista-de-aerolineas-mexicanas/mexicana-de-aviacion-historia-y-datos>

El mercado aéreo de México está integrado por el conjunto de Rutas Nacionales (operadoras por aerolíneas nacionales, denominadas mercado doméstico). Rutas Internacionales (operadas por aerolíneas nacionales y también extranjeras denominadas mercado internacional)³⁹

³⁹ , <http://www.oecd.org/daf/competition/IEDreporteOCDECFC.pdf>, pág. 81 ,

PRECONCLUSIONES

Realizar el análisis del origen de la aviación en México, nos permite conocer las necesidades para que surgiera este servicio y como se estudió crear opciones para cubrir esas carencias de la normatividad aérea, personal administrativo, capacitación y coordinación de las distintas autoridades competentes que regularizan a este sector, la manera de cubrir las insuficiencias que se han generado con el tiempo

El mercado de la aviación civil ha ido creciendo con el paso del tiempo las necesidades y las innovaciones en este sector van a seguir prosperando y lo importante es que con el tiempo sea un sector que vaya mejorando y sea a un más accesible para el público cumpliendo con las calidades que exige la ley.

La importancia de este gran sector surge de las necesidades de traslado de correo, carga y pasajeros, con el tiempo nuestro país México se ha convertido en un mercado de comercio exterior como proveedor de diferentes sectores económicos del país.

En parte de los antecedentes se mencionó como surgen las primeras líneas aéreas creándose de la unión de diferentes empresas para completar las necesidades y así brindar una calidad de servicio. En el desarrollo de este mercado han ido incorporando nuevas aerolíneas de bajo costo, ¿pero realmente lo son? , como usuarios comparar los servicios de una aerolínea y otra solo son mínimas, así las diferencias de calidad que se encuentran en el mercado cumplen con las mismas deficiencias.

CAPÍTULO II

ANÁLISIS DE LOS CONCEPTOS QUE COMPRENEN AL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL

En el desarrollo del presente capítulo se analizan términos que junto con sus conceptos que se manejan en el derecho aeronáutico siendo base importante para el estudio de esta materia el concepto más importante y a la vez polémico es determinar que es el espacio aéreo que comprende a nuestro país, el medio por el cual se explota este recurso que pertenece a la nación, así como analizar que el servicio público de transporte aéreo se clasifica en Regular y No Regular, a su vez se subdivide en Nacional o Internacional y que este tiene servicio de taxi aéreo, fletamento, ambulancia aérea, y así teniendo más claro de lo que necesitamos se realiza una introducción al Marco Jurídico respectivo en materia Aeronáutica.

2.1 EL ESPACIO AÉREO MEXICANO

El Estado Mexicano ejerce un derecho sobre su territorio, el concepto de territorio se toma en sentido amplio ya que comprende la superficie terrestre, espacio aéreo, espacio supra yacente y el espacio marítimo.⁴⁰

Para poder entender este concepto necesitamos aclarar lo que es el concepto de “propiedad” y “soberanía”, así como “aire” y “espacio” para poder razonar y entender el espacio aéreo.

- ❖ **Propiedad**: concepto de Derecho Privado e indica poder de uso, goce y disposición de una persona sobre una cosa.
- ❖ **Soberanía**: concepto de Derecho Público y es la potestad suprema de un ente (Estado) de normas todas las posibles conductas humanas que se desarrollan

⁴⁰ LOAEZA TOVAR Enrique, Manual de Derecho Internacional para Oficiales de La Armada de México, Relaciones Exteriores, Secretaria de Marina, México, 1981 p.116

en un ámbito geográfico determinado. En forma negativa será la imposibilidad de la existencia de un poder superior al del estado en cuestión.

- ❖ **Aire:** Será el fluido gaseoso que ocupa la sección espacio contiguo a la superficie terrestre. Los Romanos lo consideraron como “res comunis” insusceptible de apropiación de privada. La imposibilidad de medir y separa el aire que impide ejercer sobre el derecho de propiedad como el de soberanía.
- ❖ **Espacio:** en principio es algo perfectamente medible y limitable por ello, sobre él se puede ejercer soberanía.⁴¹

Las definiciones de espacio aéreo considerado por la doctrina existen diferentes expresiones como las mencionare de la siguiente manera:

“El espacio aéreo sería el está adherido a la porción de la atmosfera comprendida entre el suelo y una altura a determinar donde la vida es posible para el hombre.⁴²El espacio aéreo...es el medio físico en que se desenvuelve la aeronave⁴³“El espacio aéreo ámbito en el cual está contenido el aire”⁴⁴“el espacio aéreo es lo que está por encima de la corteza terrestre y por lo tanto envuelve a esta encerrándola”⁴⁵

El espacio aéreo es considerado como parte del patrimonio del estado existen corrientes que cuestionan esta naturaleza o dominio del espacio que se encuentra sobre el territorio de las naciones como are mención:

“Tesis que admite la completa libertad del espacio, La Tesis la que divide al espacio aéreo en dos posiciones 1) formando parte del territorio de un estado , 2)Corresponde al espacio libre no sujeto a la legislación nacional del estado subyacente, siendo

⁴¹ VIDELA ESCALADA Federico, El Derecho Aeronáutico Rama Autónoma de las Ciencias Jurídicas, Buenos Aires Argentina, 1948,p66

⁴² Dr. LINARES Antonio, Régimen Jurídico Del Espacio Aéreo p.25

⁴³ TAPIA SALINAS Luis, Manual de Derecho Aeronáutico, Barcelona , 1944, p.41

⁴⁴ DELASCIO Víctor José, Manual Del Derecho de la Aviación, Caracas, 1959, p 60

⁴⁵ JURADO RODRIGUEZ Agustín , Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico, Buenos Aires , 1963,P 59

regulada por los principios del derecho internacional, La Tesis del dominio del dominio absoluto del estado sobre el espacio aéreo que cubre su territorio”⁴⁶

Es importante entender que el concepto de espacio aéreo tiene un elemento que siempre lo va acompañar el concepto de aire es un componente del ambiente físico que comprende el espacio aéreo donde se desarrolla la actividad de la aviación , el aire es masa gaseosa es utilizado como medio de sustentación de la aeronave.⁴⁷

Nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su Artículo 27, párrafo III Constitucional que a la letra dice; “Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental. y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional.”

En su párrafo V del mismo precepto Constitucional (Reformado, D.O.F. 20 de Diciembre de 2013) menciona: “El dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, el uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas no podrán realizarse, sino mediante concesiones, otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo a las reglas y condiciones que establezcan las leyes.”

Conforme al artículo 42 Constitucional hace referencia a las partes que comprende al territorio nacional:

- I. El de las partes integrantes de la Federación;
- II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes;
- III. El de las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico;
- IV. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes;
- V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el Derecho

⁴⁶ SERRA ROJAS, Andrés, Derecho Administrativo, 8ª. Edición, México, Editorial Porrúa, t. II, 1977, pp150y 151.

⁴⁷ ACOSTA ROMERO, Miguel , Notas para la Determinación del Concepto Jurídico de Espacio Aéreo, Investigaciones Jurídicas de la UNAM, p24

Internacional y las marítimos interiores;

VI. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional.

Se establece que el espacio situado sobre el territorio nacional dependerá directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados Artículo 48 Constitucional.

Con relación a la Ley de Aviación Civil, su objetivo es regular la explotación, el uso o el aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y del Estado.⁴⁸

En su Artículo 3 del mismo ordenamiento, hace referencia a la “explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, es de jurisdicción federal”.

Los jueces de cada Estado deberían respetar la Constitución, así como las leyes y tratados, y convenios que México ha celebrado con otros países para una buena relación aeronáutica, artículo 133 constitucional.

La Organización de Aviación Civil Internacional es un Órgano especializado de Naciones la cual se crea a través del Convenio de Aviación Civil Internacional desde 1944 (Convenio de Chicago) y ratificado el 25 de junio de 1946 el cual fue creado para regular las actividades aeronáuticas a nivel Internacional, participando casi todos los países a nivel mundial y siendo miembro México.

El convenio de Chicago establece cinco libertades del aire que se conocen como derechos de tránsito y de transporte de los Estados miembros que conceden a las aeronaves nacionales y extranjeras y son las siguientes:

- Primera libertad: El derecho a volar, sin aterrizar sobre el territorio de un Estado contratante. (Conocido como derecho de sobre vuelo).

⁴⁸Artículo 1, Ley de Aviación Civil., México, 2016

- Segunda libertad: Derecho a aterrizar conocida como “escala técnica”, el objetivo es para reaprovisionarse de combustible o servicios de seguridad de las aeronaves.
- Tercera libertad: Derecho a desembarcar pasajeros, carga y correspondencia proveniente del Estado de matrícula de la aeronave en otro país.
- Cuarta libertad: Derecho a tomar pasajeros, carga y correspondencia en un país distinto del de matrícula de la aeronave y transportarlos al país de matrícula de la misma.
- Quinta libertad: Se desprenden dos derechos; Derecho de tomar pasajeros, carga y correspondencia de un estado distinto del de la matrícula de la aeronave y llevarlos a un tercer país.⁴⁹

El espacio aéreo esta mundialmente dividido en regiones de navegación aérea que a su vez es dividido en regiones de información de vuelo conocidas como FIR (Flight Information Region). Se divide verticalmente en:

- a) Espacio Aéreo Superior: está comprendido a partir de los 20,000 pies hacia arriba sin límite superior.
- b) Espacio aéreo Inferior: está comprendido entre la superficie del terreno o del agua sin incluir 20,000 pies.⁵⁰

El régimen jurídico del espacio aéreo es la reglamentación del transporte aéreo, la soberanía sobre su espacio aéreo, lo que les permite a los estados imponer ciertas condiciones al transporte aéreo, lo cual los lleva a aceptar las convenciones internacionales.⁵¹

⁴⁹LOAEZA TOVAR, Enrique Óp. cit. p.190

⁵⁰ <http://www.seneam.gob.mx/scta/aespacio.asp>

⁵¹ HERDEGEN ,Matthias, Derecho Internacional Público, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 2015, pág. 74

Derecho espacial comprende “el conjunto de normas relativas a la regulación del espacio, de las actividades del hombre en el espacio”⁵²

“La circulación aérea es libre, salvo el derecho para el estado subyacente de tomar las medidas necesarias en vista de garantizar su seguridad y la de las personas y los bienes de sus habitantes”⁵³

Por lo que entendemos que el espacio aéreo será la parte que comprende desde la superficie de la tierra o del mar siendo aguas territoriales, hasta donde terminan la atmosfera, donde se desarrolla la circulación de aeronaves comerciales o militares en cada país, el cual va a formar parte de la soberanía y será regulado por leyes nacionales y al salir fuera de esta extensión será regulada a través de convenios internacionales.

2.2 SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO

El transporte aéreo es el desplazamiento controlado, a través del aire, de vehículos impulsados por sus propios motores o con capacidad para planear. Estas aeronaves permiten trasladar pasajeros o carga desde un lugar hacia otro, generalmente a muchos kilómetros.⁵⁴

El concepto de Servicio Público de Transporte aéreo es aquel que se ofrece de manera general y en términos de la ley correspondiente siendo un servicio sujeto a concesión o a un permiso, estos pueden ser nacionales o internacional, regular o no regular, comercial o no comercial.⁵⁵

⁵² ALVAREZ HERNANADEZ, José Luis. Derecho Espacial, 2da Edición. Porrúa, Universidad Autónoma de México, P34 175

⁵³ ERDOZAIN, Martín Luis, El Espacio Aéreo y su Regulación Internacional, p120

⁵⁴ <http://definicion.de/aereo/#ixzz3iSkC6kXk>

⁵⁵ Artículo 2, fracción X, Ley de Aviación Civil.

El ejecutivo será quien ejercite facultades a través de la secretaría de comunicaciones y transportes, de los diferentes modos de transporte que operan en el país, que a su vez se divide en:

- Aéreo
- Terrestre
- Marítimo

En su artículo 18 de la ley de Aviación Civil precisa que el servicio al público de transporte aéreo podría ser:

- Nacional o Internacional
- Regular o No Regular
- De Pasajeros, Carga o Correo.
- Refiere que el transporte aéreo que se realice aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas.

De acuerdo con la legislación establece que existen diferentes modos de transporte que operan en el país, terrestre, marítimo y aéreo, estos serán sujetos al dominio de la nación. El transporte aéreo será un servicio sujeto a concesión o permiso, este será a través de un vehículo impulsado por sus propios motores, con capacidad para planear y controlar el desplazamiento a través del aire. Que permitirá trasladar pasajeros, carga o correo de un lugar a otro, contando con servicios Nacional o Internacional, Regular o No Regular.

2.3 SERVICIO AÉREO REGULAR Y NO REGULAR

A) TRANSPORTE AÉREO NACIONAL REGULAR

Respecto al servicio público de transporte aéreo Nacional Regular, trata sobre los servicios de pasajero, carga, correo o combinación de estos, las cuales son realizados a través de una concesión, así como las rutas nacionales, itinerarios, tarifas registradas y horarios autorizados. En el artículo 21 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil se establece en su párrafo primero que “el concesionario deberá contar con la autorización por parte de la Secretaría para operar en horarios determinados por escrito por los administradores aeroportuarios, que su vez presentaran las recomendaciones por cada Comité y horarios.” Respecto a rutas adicionales a las contenidas en la concesión, podrán comercializarse en un plazo máximo de 90 días a partir de la fecha que se expidió la autorización.

Por lo que las características del transporte aéreo Nacional Regular son:

- Sujeto a concesión
- Rutas nacionales
- Tarifas registradas
- Estar sujeto a itinerarios
- Frecuencias de vuelos
- Horarios autorizados

Al no operarse la ruta en el plazo referido, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría, conforme al precepto 19, fracción III, Ley de Aviación Civil.

b) TRANSPORTE AÉREO NACIONAL NO REGULAR

Para definir el concepto de transporte aéreo nacional no regular se define como el servicio de pasajeros, carga, correo, incluyendo de fletamento, taxis aéreos y

ambulancia aérea, anexando los servicios en atención al desarrollo tecnológico. La secretaria fijara las modalidades de operación para el uso de este servicio en regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, designando rutas específicas para estas áreas. Cumpliendo con lo establecido en la Ley Aviación Civil en su artículo 23 y su Reglamento de la Ley de Aviación Civil artículo 5.

Sus características son:

- ❖ Sujeto a permiso
- ❖ No tiene rutas
- ❖ No está sujeto a itinerarios
- ❖ No está sujeto a frecuencias fijas
- ❖ Opera desde y hacia cualquier punto del territorio nacional

Los servicios son:

1) Taxi Aéreo

Sera aquel servicio donde el permisionario pone a disposición del usuario, la capacidad útil total de una o más aeronaves con el personal técnico aeronáutico de vuelo.⁵⁶

La secretaría de comunicaciones otorgara el permiso en el cual especificara las condiciones y los criterios a los que se sujetara el servicio de taxi aéreo cumpliendo con las especificaciones de los equipos aéreos, las características de las operaciones y la forma de comercialización de los servicios. “Las aeronaves autorizadas para la prestación del servicio de taxi aéreo podrán ser de hasta 15 pasajeros o 3,500 kilogramos de carga”. Con lo dispuesto en el artículo 23 Ley de Aviación Civil.

⁵⁶ Artículo 6, Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

2) FLETAMENTO

Es el servicio otorgado por “el permisionario que pone a disposición del fletador, la capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves con el personal técnico aeronáutico de vuelo.”⁵⁷

Esta modalidad para pasajeros va a ser para servicio de:

- a) De paquete turístico o de excursión,
 - Esta se comercializa al público con tarifas grupales o individuales, realizado en viaje redondo y con tiempo predeterminado de estancia
 - Incluye además los servicios turísticos al pasajero de hospedaje y de transporte terrestre del aeropuerto al hotel y del hotel al aeropuerto

- b) De traslado de un grupo para eventos especiales:
 - En viaje redondo
 - Estancia predeterminada.

- c) De traslado de un grupo:
 - En viaje sencillo de ida, retorno sin pasajeros
 - Redondo el mismo día.

El servicio de transporte aéreo en grupo no puede comercializarse a un solo pasajero y si omiten los servicios turísticos debe especificarse en el contrato respectivo.⁵⁸ Estos servicios deberán estar a la autorización de la secretaría de comunicaciones y transportes, los cuales deberán ser complementarios a los del transporte aéreo regular los servicios serán complementarios a los del transporte aéreo regular.

En los contratos de fletamento de aeronaves que celebren con prestadores de servicios turísticos, deberá pactarse que los servicios de transporte aéreo se

⁵⁷ Artículo 7 Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

⁵⁸ Artículo 8, Ibídem., RLAC

comercializarán, en todo caso, como parte de otros servicios en paquete; y conforme con lo que establezca el reglamento respectivo.⁵⁹

3) AMBULANCIA AÉREA

Es un servicio destinado al traslado y atención de personas enfermas o lesionadas que son llevadas desde un punto en territorio nacional hacia uno o diversos lados del territorio nacional el cual se realizara con aeronaves que cuenten con servicios médicos a bordo.⁶⁰

El permisionario de esta modalidad de servicio puede realizar el traslado con remuneración de personas enfermas o lesionadas sólo en casos de emergencia y cuando no se encuentren disponibles aeronaves que operen en la modalidad de ambulancia aérea nacional; para lo cual debe dar aviso y presentar al comandante del aeródromo de su base de operaciones, así como los documentos médicos o legales que así lo justifiquen en un plazo no mayor a diez días naturales contados a partir de la fecha en que se realice el vuelo de traslado. Artículo 6, párrafo segundo, Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

C) TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR

Es un servicio brindado bajo la modalidad de pasajeros, carga, correo o combinación de estos, puede ser prestada por personas morales mexicanas las que realizan el trámite de una concesión y las personas morales extranjeras tramitaran un permiso ante la Secretaria, artículo 4 Reglamento de la Ley de Aviación Civil y articulo 20 Ley de Aviación Civil.

Sus particulares son:

- Sujeto a rutas internacionales
- Itinerarios

⁵⁹ artículo 23, fracciones I, II, III, Ley de Aviación Civil:

⁶⁰ Artículo 9. Reglamento de la Ley de Aviación Civil

- Frecuencias fijas
- Horarios
- Tarifas registradas

Las rutas serán otorgadas por la secretaria se ajustaran a lo convenido con el Estado, las autorizaciones se referirán a rutas específicas y las rutas específicas se podrán comercializar hasta que hayan sido autorizadas, en la cual deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de ciento ochenta días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría.

En los casos en que más de un concesionario solicite la operación de una misma ruta asignable por la Secretaría, ésta otorgará la autorización correspondiente a aquél que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio.⁶¹

D) TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NO REGULAR

Se cumplirá este servicio para pasajeros, carga, correo o la combinación de estos, se realizara por permisionarios mexicanos o sociedades extranjera , sujeta a un permiso otorgado por la Secretaria, su operación será desde cualquier punto del territorio nacional a cualquier punto en el extranjero y desde cualquier punto en el extranjero a cualquier punto dentro del territorio nacional, se sujetara a lo señalado en los tratados y a falta de esto la Secretaria resolverá en lo particular cada solicitud articulo .24 Ley de Aviación Civil. Artículo 10, Reglamento Ley de Aviación Civil:

Son características

- Sujeto a permiso
- No tiene rutas
- No está sujeto a itinerarios

⁶¹ Artículo 20 Ley de Aviación Civil.

- No está sujeto a frecuencias
- No tiene horarios fijos
- Opera desde territorio nacional a cualquier punto en el extranjero
- La entrada y salida de los puntos de territorio nacional deben ser efectuados en aeródromos internacionales.

Se clasificará en tres modalidades

1) TAXI AÉREO

Prestar el servicio desde uno o diversos puntos en territorio nacional hacia un punto en el extranjero. Desde un punto en el extranjero hacia uno o diversos puntos en territorio nacional, expresamente determinados en el permiso correspondiente.

El permisionario extranjero puede prestar el servicio desde un punto en el extranjero hacia un punto en territorio nacional expresamente determinados en el permiso correspondiente. Sólo puede retornar al extranjero a cualquier pasajero que haya transportado anteriormente, sin realizar cabotaje.⁶²

2) FLETAMENTO

“El permisionario mexicano debe prestar el servicio desde territorio nacional hacia otro u otros países, y viceversa, expresamente determinados en el permiso correspondiente. Desde un punto en el extranjero hacia un punto en territorio nacional expresamente determinados en el permiso correspondiente y puede retornar al extranjero únicamente a los pasajeros que haya transportado a territorio nacional, sin realizar cabotaje.

El permisionario extranjero puede desembarcar carga que provenga de un punto en el extranjero a un punto en territorio nacional, siempre que se cumpla con las

⁶²Artículo 11 Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

disposiciones aplicables al tipo de carga que transporten. Asimismo, puede embarcar carga en un punto en territorio nacional con destino a un punto en el extranjero.”⁶³

3) AMBULANCIA AÉREA

Destinado al traslado y atención de personas enfermas o lesionadas desde un punto en territorio nacional hacia un punto en el extranjero. Desde un punto en el extranjero hacia un punto en territorio nacional y se debe realizar con aeronaves que cuenten con servicios médicos a bordo.⁶⁴

2.4. CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS (AOC)

El concesionario o permisionario de transporte aéreo, nacional o extranjero, deberá dar cumplimiento a la Norma Oficial Mexicana Nom-008-Sct3-2002 cuando pretenda obtener la autorización para el inicio de sus operaciones.

Pretender incluir alguna aeronave adicional a su concesión o permiso, renovar su concesión o permiso. Debiendo cumplir permanentemente con la norma mientras esté vigente su concesión o permiso y esté realizando operaciones aéreas. En forma conjunta o posterior al otorgamiento del permiso o la concesión cuando se cumplan los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana, la Autoridad Aeronáutica emitirá el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC).

En el caso de concesionarios o permisionarios nacionales y, en su caso, aprobará las especificaciones de operación aplicables a cada concesionario o permisionario, nacional o extranjero.

Los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial, no requieren contar con un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos. Sin embargo, para la autorización del inicio de operaciones correspondiente, será necesario que cumplan con los requisitos técnicos aplicables. Dependiendo del tipo de servicio, área y

⁶³ Artículo 12.Ibidem.RLAC

⁶⁴Artículo 13.Ibidem.RLAC

características de operación, la Autoridad Aeronáutica podrá exentar a los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial a cumplir con la OAC.

Para tales efectos, el interesado deberá presentar solicitud por escrito, en donde se fundamenten los motivos por los cuales se considera podrán ser exentados del cumplimiento de los requisitos que señala la Norma Oficial correspondiente o, en su caso, la forma en que se pretende cumplir dichos requisitos.

Para el caso de permisionarios certificados o autorizados, según sea el caso, por alguna Autoridad de Aviación Civil extranjera o de un Estado con acuerdos comerciales con los Estados Unidos Mexicanos, se estará a lo dispuesto en dichos acuerdos.

a) SOLICITUD DEL CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIO AEREO (AOC)

Un concesionario o permisionario nacional de transporte aéreo deberá presentar ante la Autoridad Aeronáutica, una solicitud para la obtención de un certificado de Explotador de Servicio Aéreo (AOC), conforme a lo siguiente:

- 1) La solicitud deberá cumplir con los requisitos que señale la publicación técnica aeronáutica que emita la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con lo dispuesto en la Norma Oficial Mexicana NOM-011-SCT3-2001.
- 2) Cada solicitante deberá presentar su solicitud para la emisión inicial de un AOC, con una anticipación mínima de 75 días calendario a la fecha para la cual pretenda iniciar operaciones, con excepción de los siguientes manuales, los cuales podrán ser presentados con la anticipación señalada a continuación:

Manual General de Operaciones

Debe estar adecuado a las características de la empresa, mismo que deberá contener las políticas y procedimientos de dichos concesionarios o permisionarios, relacionadas al tipo y áreas de operaciones de vuelo que se efectúan o se pretenden efectuar. El manual deberá ser elaborado de acuerdo con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT3-2001.

Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico

Contenido detallado de la estructura organizacional de la empresa como servicio de taller aeronáutico estará constituido por procedimientos de mantenimiento del fabricante de la aeronave, fabricante de los motores, aviónica y sistemas que complementan a la aeronave así como los requeridos por la autoridad aeronáutica.

Manual de Seguridad Aérea

Se constituye por los procedimientos de seguridad desarrollados para disminuir las afectaciones en las instalaciones, en las aeronaves y en su persona de los empleados y optimizar los estándares de seguridad de un buen funcionamiento en las operaciones. (Con 25 días hábiles de anticipación a la fecha de inicio de operaciones)

Manual General de Mantenimiento

Este manual contendrá el diseño de tipo, para cada modelo en particular de las aeronaves con que opera o pretenda operar, mismos que deberá mantener actualizados. En caso de que la entidad responsable del diseño de tipo no haya emitido el Manual de Mantenimiento para alguna aeronave de las que operen o pretenda operar el titular o solicitante de un AOC, éste deberá elaborarlo y someterlo a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica. Se comprenderán manuales que son necesarios para proporcionar el mantenimiento de la aeronave:

- Catálogo de Partes Ilustrado.
- Manual de Reparación Estructural
- Diagramas Eléctricos
- Peso y Balance.

Manual de prevención de actos de Interferencia Ilícita

Es el programa desarrollado por la empresa para prevenir y controlar los actos personales individuales y colectivos que pretendan afectar a las instalaciones en general, aeronaves, al personal y en global a una empresa. (Con 20 días de anticipación a la fecha de inicio de operaciones)

b) EMISIÓN O NEGACIÓN CERTIFICADO EXPLOTADOR DE SERVICIO AÉREO (AOC)

La Autoridad Aeronáutica podrá emitir un (AOC) a un concesionario o permisionario nacional de transporte aéreo si, después del análisis efectuado, encuentra que el solicitante:

- Es una sociedad mercantil debidamente registrada en los Estados Unidos Mexicanos.
- Tiene su base de operaciones principal y sus oficinas corporativas dentro de los Estados Unidos Mexicanos.
- Cumple con toda la legislación, reglamentación y normatividad aplicables.

Se encuentra adecuada y apropiadamente equipado para efectuar operaciones de transporte aéreo comercial seguras, incluyendo la aplicación del mantenimiento de la aeronave a su servicio.

c) NEGACIÓN DE LA EXPLOTADOR DE SERVICIO AÉREO (AOC)

La Autoridad Aeronáutica podrá negar la emisión de un (AOC): si el solicitante no se encuentra adecuada y apropiadamente equipado; no es capaz de efectuar operaciones de transporte aéreo comercial en una forma segura, de acuerdo con la legislación, reglamentación y normatividad aplicable.

El titular de un AOC que hubiere sido revocado, no podrá obtener, directa o indirectamente, otro AOC dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de la Fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

d) CONTENIDO CERTIFICADO EXPLOTADOR DE SERVICIO AÉREO (AOC)

- ❖ Un certificado de una sola página, firmado por el Director General de Aeronáutica Civil, el cual deberá estar a la vista del público en su base de operaciones principal u oficinas corporativas principales.
- ❖ Un documento denominado Especificaciones de Operación del AOC, consistente de varias páginas, las cuales contienen los términos y condiciones aplicables al titular del AOC.

- 1) El nombre y ubicación de la base de operaciones principal del titular del AOC;
- 2) La fecha de emisión y periodo de validez para cada una de las páginas emitidas;
- 3) Una descripción del tipo de operaciones autorizadas
- 4) El tipo de aeronave(s) autorizada(s) para la operación;
- 5) Las áreas autorizadas de operaciones
- 6) Otras autorizaciones especiales, aprobaciones y limitaciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo con las disposiciones jurídicas aplicables tanto para las operaciones efectuadas o a efectuarse por el titular del AOC, como para el mantenimiento aplicado o por aplicarse, según corresponda.

e) VIGENCIA CERTIFICADO EXPLOTADOR DE SERVICIO AÉREO (AOC)

Estará vigente, por el periodo de vigencia señalado en el mismo, siempre y cuando éste cumpla con todas y cada una de las condiciones establecidas en la presente Norma Oficial Mexicana y demás disposiciones aplicables para mantenerlo vigente.

Los concesionarios nacionales del servicio al de transporte aéreo, que sean titulares o que pretenden obtenerlo y por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial, independientemente de que estos últimos no requieran obtener el certificado de Explotador de Servicios Aéreos deberán cumplir con lo establecido en la sección 6 de la NORMA Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002 los requisitos técnicos siguientes:

- Base de operaciones
- Personal gerencial o directivo para efectuar operaciones de transporte aéreo comercial
 - Director de operaciones
 - Jefe de pilotos
 - Director de seguridad aérea
 - Director de mantenimiento
 - Administrados o gerente de calidad
- Relación de personal técnico aeronáutico
- Personal técnico aeronáutico de vuelo
 - Tripulación de vuelo
 - Tripulación de sobre cargos
- Personal técnico de tierra
 - Técnico de mantenimiento
 - Oficial de operación de aeronaves
- Sistema de calidad
- Aeronaves
- Aeronaves autorizadas
- Certificado de aeronavegabilidad

f) TERMINO DEL CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIO AÉREO (AOC)

- ❖ Venza el plazo que, en su caso, haya sido establecido en el AOC.
- ❖ Venza el plazo establecido en la concesión del titular del AOC o de la prórroga que, en su caso, se hubiere otorgado.
- ❖ El titular del AOC renuncie a su concesión o permiso.
- ❖ Sea revocada la concesión o permiso del titular del AOC.
- ❖ Desparezca el objeto de la concesión o permiso del titular del AOC.
- ❖ El titular del AOC se encuentre en liquidación o quiebra.
- ❖ La terminación del AOC no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

g) EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, verificará el cumplimiento de la presente Norma como sigue.

A los permisionarios y concesionarios del servicio al público de transporte aéreo nacionales, a través de la verificación continúa del cumplimiento de los requisitos técnicos mencionados en la presente Norma Oficial Mexicana, para autorizar el inicio de operaciones a través de la emisión del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC) y de las Especificaciones de Operación.

La incorporación de equipo aéreo distinto al que se opera; la desincorporación del existente; la renovación de concesión o permiso; cambios en las características, rutas o áreas de operación, o cuando sea requerido por la Autoridad Aeronáutica.

A los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial, nacionales o extranjeros, a través de la verificación continúa del cumplimiento de los requisitos técnicos aplicables mencionados en la presente Norma Oficial Mexicana, para autorizar el inicio de sus operaciones o la renovación de su permiso.

La incorporación de equipo distinto al que se opera; la desincorporación del existente; la renovación de concesión o permiso; cambios en las características, áreas o rutas de operación, o cuando sea requerido por la Autoridad Aeronáutica.

A los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial, nacionales o extranjero, a través de la verificación continua del cumplimiento de los requisitos técnicos aplicables mencionados en la presente Norma Oficial Mexicana, para autorizar el inicio de sus operaciones o la renovación de su permiso.

La incorporación o desincorporación de equipo aéreo; los cambios en las características, aéreas o rutas de operación, o cuando sea requerido por la autoridad Aeronáutica.

2.5 LEGISLACIÓN AERONÁUTICA EN MÉXICO Y AUTORIDADES COMPETENTES

LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN

Durante el periodo presidencial del General Lázaro Cárdenas del Rio, publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de febrero de 1940, La Ley de Vías Generales De Comunicación, en su periodo de surgimiento contenía diversas disposiciones relacionadas con las actividades aéreas entre ellas:

- CAPITULO VIII. Del tránsito aéreo
- CAPITULO IX. De los aeródromos civiles
- CAPITULO X. Del transporte aéreo nacional
- CAPITULO XI. Del transporte aéreo internacional
- CAPITULO XII. De los servicios aéreos privados
- CAPITULO XIII. De las responsabilidades por daños
- CAPITULO XVI. De las industrias aeronáuticas y de los clubes aéreos

Todos estos fueron derogados en dos periodos 1950 y 1995 algunos de estos capítulos fueron retomados en la creación de la nueva Ley de Aviación Civil.

En su última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación 14 de Julio de 2014 se conservan solo artículos relacionados a la caducidad y rescisión de concesiones, contratos y revocación de permisos de servicio de transporte público.

La vigilancia de los Derechos de la Nación, respecto de la situación jurídica de los bienes sujetos a reversión en los términos de esta ley o de las concesiones respectivas (Artículo 3 LAC)

Cuando existan controversias sobre la interpretación y cumplimiento de las concesiones o toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se resolverán de la siguiente manera:

- a) Por los términos mismos de las concesiones y contratos
- b) Por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales
- c) A falta de disposiciones de esa legislación, por los preceptos del Código de Comercio.

En defecto de unas y de otros, por los preceptos del Código Civil del Distrito Federal y Código Civil Federal de Procedimientos Civiles. Artículo 4 LVGC.

La autoridad competente para el manejo de todas las controversias serán los Tribunales Federales quienes conocen:

- a) Del orden civil en que fuere parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación.
- b) Delitos contra la seguridad o integridad de las obras o contra la explotación de las vías.

- c) Los que se intenten o consumen con motivo del funcionamiento de sus servicios.
- d) Menoscabo de los derechos o bienes muebles o inmuebles propiedad de las empresas o que estén bajo su responsabilidad. Artículo 5o.-LVGC

Se establecen que será necesario tener concesión o permiso por parte del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los artículos (Artículos 8, 10LVGC) y sus Reglamentos para explotar, construir o establecer estas vías generales de comunicación podrá encomendarse a particulares, en los términos del artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que emanan del Congreso de la Unión así como los Tratados Internacionales que estén de acuerdo con la misma, celebrados por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión.

Las concesiones tienen especificaciones que se fundamenta en el artículo 12 del ordenamiento mencionado que dice:

- ❖ La construcción
- ❖ Establecimiento
- ❖ Explotación

Las vías generales de comunicación, sólo se otorgarán a:

- Ciudadanos mexicanos.
- Sociedades constituidas conforme a las leyes del país.
- Cuando se trate de sociedades, se establecerá en la escritura respectiva.

En caso de que tuvieran o llegaran a tener uno o varios socios extranjeros, éstos se considerarán como nacionales respecto de la concesión, obligándose a no invocar, la protección de sus Gobiernos, bajo pena de perder, en beneficio de la Nación, todos los bienes que hubieren adquirido para construir, establecer o explotar la vía de comunicación, así como los demás derechos que les otorgue la concesión.

Los individuos o empresas llevarán a cabo por sí mismos la construcción o explotación y no podrán, en ningún caso, organizar sociedades a quienes cedan los derechos adquiridos en la concesión o permiso. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá:

- ❖ Autorizar la cesión de los derechos y obligaciones estipulados en la concesión o permiso
- ❖ Que se encuentre vigente por un término no menor de cinco años
- ❖ El beneficiario haya cumplido con todas sus obligaciones. Artículos 12 y 13
- ❖ Para el otorgamiento de permisos se seguirán los trámites que señalen los reglamentos o disposiciones administrativas correspondientes.

Los concesionarios, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones constituirán conforme al Artículo 16.17 LVGC

- ❖ El depósito
- ❖ Otorgarán la garantía, que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- ❖ En ningún caso se podrá, directa o indirectamente conforme al artículo 18 y 19: ceder, Hipotecar, gravar, enajenar la concesión los derechos en ella conferidos.

Ningún Gobierno o Estado extranjero, será admitido como socio de la empresa concesionaria. Cualquier operación, acciones, obligaciones o bonos emitidos se hiciera contra lo anterior se anulará desde el momento de la adquisición quedará sin efecto ni valor alguno para el tenedor de ellos de pleno derecho a la concesión.

Conforme al artículo 20, en las concesiones se fijarán las bases a que deben sujetarse los prestadores de servicios de vías generales de comunicación, para establecer que:

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 las tarifas.

De acuerdo al artículo 54, las empresas de vías generales de comunicación podrán explotar sus servicios o parte de ellos, simultáneamente con otra u otras empresas nacionales o extranjeras, no comprendidas en las disposiciones de esta Ley, celebrando al efecto los arreglos o convenios necesarios que se someterán a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

En el momento de la contratación del servicio correspondiente, conforme al artículo 66 de esta ley menciona que los prestadores de servicio público tienen que dar a los usuarios:

- carta de porte
- conocimiento de embarque
- boleto
- factura

Documento similar que contengan las condiciones en que se prestará el servicio, de conformidad con lo dispuesto por esta ley y sus reglamentos

Si el solicitante de un servicio de transporte o comunicación, no expresara la ruta o línea, ésta será fijada por la empresa; pero el importe que se cobre será el más bajo que pueda obtenerse, de acuerdo con las tarifas aplicables, cualquiera que sea la ruta o línea que se siga, a menos que la ruta más corta o de más bajo costo estuviere interrumpida por causa de fuerza mayor, pues en este caso se cobrará el servicio por la ruta o línea que se haya usado Artículo 67.

En las estaciones y oficinas de las vías generales de comunicación, deberá haber siempre, a disposición del público, para su consulta gratuita y para su venta, al precio que con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijen las empresas, ejemplares de las tarifas y elementos de su aplicación Artículo 70.

El retraso en el transporte por causas imputables a la empresa dará lugar a la devolución parcial o total del porte cobrado, en la forma y términos que establezca el reglamento respectivo, y al pago de los perjuicios inmediatos correspondientes. En el reglamento se fijarán los términos de duración de los transportes, pasados los cuales se considerará que hay retraso. (Artículo 84. LVGC).

El personal que intervenga directamente en la operación de los medios de transporte establecidos en las vías generales de comunicación, deberá obtener y revalidar en su caso, la licencia respectiva que expida la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El personal deberá respaldar los exámenes de aptitud, sujetarse a los reconocimientos médicos, la obligación de los concesionarios y permisionarios vigilar que el personal cumpla con lo anterior, de lo contrario serán sancionados por la respectiva Ley, reglamentos y disposiciones legales aplicables, retiro de licencia con la que ejerce como piloto, sobrecargo , mecánico aeronáutico (Artículo 126).

LEY DE AVIACIÓN CIVIL

Esta ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995, durante el periodo presidencial de Ernesto Zedillo Ponce de León, es de orden público y el objeto principal es regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, así como la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado.⁶⁵

“Se dispone que el espacio aéreo situado sobre el territorio nacional sea una vía general de comunicación, la explotación, uso o aprovechamiento está sujeto al dominio de la Nación, bajo la Jurisdicción federal”.⁶⁶

La autoridad aeronáutica será ejercida en los aeropuertos, helipuertos y aeródromos en general, a través de los comandantes regionales y los comandantes de aeropuerto:

⁶⁵Artículo 1.-Ley de Aviación Civil.

⁶⁶ Artículo1, párrafo segundo, art.3 primer párrafo Ibídem LAC

los comandantes regionales tendrán a su cargo las comandancias de aeropuerto determinadas, el ejercicio de sus atribuciones funcional y operativa serán dirigidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, dependiente de la Secretaría Comunicaciones y Transportes.

Sus principales atribuciones son el 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, en el Reglamento, Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones aplicables.⁶⁷

La autoridad competente de conocer las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley, sin perjuicio de que las controversias que surjan entre particulares se sometan a arbitraje, de conformidad con las disposiciones aplicables corresponderá a los Tribunales Federales.⁶⁸

La Secretaría deberá otorgar una concesión para poder prestar el Servicio Público de Transporte aéreo Nacional, la cual sólo otorgarán a personas morales mexicanas. Los interesados deberán cumplir y acreditar los requisitos para la obtención de concesiones. Los concesionarios podrán prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional siempre y cuando cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría.⁶⁹

Las concesiones y permisos son otorgados a las personas físicas o morales que cumple con la presentación de la solicitud constituida con los requisitos que pide la ley, la resolución será emitida en un plazo de noventa días naturales como máximo.⁷⁰

Es importante que durante la prestación de los servicios de transporte aéreo, se adopte las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la

⁶⁷ Artículo 7.- Ibídem LAC

⁶⁸ Artículo 3, Segundo Párrafo, Ibídem., LAC

⁶⁹ Artículo 9, Fracción IV, Ibídem

⁷⁰ Artículo 12.-Ley de Aviación Civil

aeronave y de su operación, con el fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros. Los servicios deberán prestarse de manera permanente y uniforme, en condiciones equitativas y no discriminatorias, en cuanto a calidad, oportunidad y precio.⁷¹

La máxima autoridad a bordo de toda aeronave es el comandante o piloto al mando, siendo el responsable de la operación y dirección, manteniendo el orden y la seguridad de la aeronave, de los tripulantes, pasajeros, equipaje, carga y correo.

El comandante de las aeronaves de servicio al público deberá ser mexicano por nacimiento no adquiera otra nacionalidad y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles y políticos. El comandante de la aeronave será designado por:

- El concesionario o permisionario.
- En caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, por el propietario o poseedor de la aeronave.
- Para suplir la ausencia o incapacidad del comandante de la aeronave durante el vuelo, se seguirá el orden jerárquico de designación de la tripulación hecha por aquéllos.
- En casos de emergencia o por razones de seguridad, el comandante o el piloto que lo sustituya, actuará en nombre de quien lo designó y tomará las decisiones pertinentes.
- Toda persona a bordo está obligada a acatar las instrucciones del comandante para la seguridad y operación de la aeronave.

El comandante registrará en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos durante el vuelo, y los pondrá en conocimiento de las autoridades competentes del primer lugar de aterrizaje en el territorio nacional, o de las autoridades competentes y del cónsul mexicano, si el aterrizaje se realiza en el

⁷¹Artículo 17.-Ley de Aviación Civil

extranjero.⁷² La responsabilidad del comandante comprende desde el momento en que se hace cargo de la aeronave para iniciar el despegue, el vuelo, aterrizaje y hasta su entrega a la autoridad competente o al representante del concesionario o permisionario.

Respecto al servicio de transporte aéreo privado no comercial, el propietario o poseedor de la aeronave, serán solidariamente responsables con el comandante o piloto, por cualquier orden dictada en contravención a lo dispuesto por esta ley.⁷³

REGLAMENTO DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

El nuevo reglamento de la Ley de Aviación Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 7 de diciembre de 1998, en el periodo presidencial de Ernesto Zedillo Ponce de León, tiene por objeto sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados Internacionales de lo que México sea parte, Reglamento la Ley de Aviación Civil.
Artículo 1

Respecto al concesionario o permisionario que prestan el servicio al público de transporte aéreo, debe expedir un contrato de acuerdo al tipo de servicio que opere, conforme al artículo 36 describe:

I.- El servicio de transporte de pasajeros se respaldará a través de:

- a) Un billete de pasaje, boleto o cupón,
 - En el caso de los servicios regular nacional e internacional,
 - Fletamento nacional e internacional,
 - Panorámico y nacional no regular
 - El servicio que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros.

b) El Contrato-factura se brindará en:

⁷²Artículo 40.-Ibidem,LAC

⁷³Artículo 41.-Ibídem,LAC

- Servicios de taxi aéreo nacional e internacional
- Ambulancia aérea nacional e internacional.

II. Para el servicio de transporte de carga se celebrará:

c) La carta de porte o guía de carga aérea:

- Los servicios regular nacional e internacional,
- Fletamento nacional e internacional,
- Taxi aéreo nacional e internacional, y nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros.

III. Para el transporte de correo:

d) El contrato con las características que señale la ley de la materia.

IV. Para el servicio bajo la modalidad de renta a terceros:

e) Se celebrará el contrato factura:

En el que consten las responsabilidades del permisionario y de la persona que rente la aeronave, y reglamento de la ley de aviación civil.

V. Para los servicios aéreos especializados y de fletamento

Son a los que se refiere el artículo 59 de la LAC se llevara a cabo el servicio público de transporte aéreo no regular se celebrara un contrato-factura.

El período de validez del billete de pasaje, boleto o cupón, así como del contrato-factura se prorroga automáticamente cuando por causas de fuerza mayor o caso fortuito el vuelo se cancele o no se realice conforme al horario estipulado, por un período igual al que duren los efectos de aquellas causas, sin cargo adicional. En la modalidad de fletamento, el fletador debe informar a los usuarios sobre la nueva fecha y hora de salida o debe reembolsar al pasajero lo que hubiere pagado.

El contrato que se expida debe sujetarse a lo establecido en la norma oficial mexicana correspondiente y al artículo 37 del presente reglamento, deberá contener como mínimo lo siguiente:

I. La tarifa aplicada en la ruta o en el tramo de una ruta que sea autorizado por la Secretaría y, en su caso, el desglose de la totalidad de los cargos que no estén comprendidos en la misma:

II. Las condiciones del servicio

III. Las responsabilidades del concesionario o permisionario

IV. Los derechos del pasajero o usuario del servicio

V. En el caso de servicios de transporte aéreo bajo la modalidad de fletamento, las condiciones de operación y precio, así como las responsabilidades del fletante y del fletador con respecto al pasajero.

Respecto a los derechos que tiene un pasajero de cualquier servicio de público de transporte aéreo, el artículo 38. refiere los siguientes:

I. “A ser transportado en el vuelo consignado en el billete de pasaje, boleto o cupón, conforme a las condiciones de servicio derivadas de la tarifa aplicada.

II. El pasajero mayor de edad puede, sin pago de ninguna tarifa, llevar a un infante menor de dos años a su cuidado sin derecho a asiento y sin derecho a franquicia de equipaje, por lo que el concesionario o permisionario está obligado a expedir sin costo alguno a favor del infante el boleto y pase de abordar correspondientes.

III. A llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano, siempre que por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

IV. A que le sea expedido un talón de equipaje por cada pieza, maleta o bulto de equipaje que se entregue para su transporte. El talón debe contener la información indicada en las normas oficiales mexicanas correspondientes y

debe constar de dos partes, una para el pasajero y otra que se adhiere al equipaje.

- V. A transportar como mínimo, sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte pasajeros o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones del concesionario o permisionario en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen. El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario; en este caso tiene derecho a solicitar al usuario un pago adicional
- VI. A ser transportado por cuenta del concesionario o permisionario hasta el lugar de destino, por los medios de transporte más rápidos disponibles en el lugar cuando la aeronave, por caso fortuito o fuerza mayor, tenga que aterrizar en un lugar no incluido en el itinerario, sin llegar hasta el lugar de destino. En este caso, el concesionario o permisionario no tiene obligación de hacer el reembolso del precio del boleto.
- VII. En los casos a que se refiere el artículo 52 de la Ley, el concesionario o permisionario al momento de la denegación del embarque debe hacer del conocimiento del pasajero por conducto de su personal, así como a través de folletos, las opciones con que cuenta y debe inmediatamente proporcionársele la que haya elegido. Tratándose de la indemnización, el pasajero debe manifestar si se realiza en dinero o en especie”.

NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-008-SCT3-2002

La presente Norma Oficial Mexicana regula la emisión del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC) y las especificaciones de operación como complemento

técnico al permiso y/o concesión otorgado por la Secretaría y, adicionalmente, contiene requisitos generales relacionados con las operaciones aéreas y el mantenimiento de las aeronaves, y otros requisitos aplicables de acuerdo al tipo de servicio prestado o que se pretenda prestar.

En esta norma se establecen los requisitos técnicos a cumplir por los concesionarios y permisionarios del servicio al público de transporte aéreo, para la obtención del certificado de explotador de servicios aéreos, así como los requisitos técnicos a cumplir por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial.

La Ley de Aviación Civil establece que la prestación de los servicios de transporte aéreo se deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes.

Así como la de terceros, y para lo cual otorga facultades a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para exigir a los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo, así como a los operadores aéreos, el cumplimiento de las disposiciones conducentes para alcanzar esta meta.

El artículo 6 fracción VI de la ley de Aviación Civil, establece como atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la de expedir y, en su caso, decretar la suspensión, cancelación o revocación de los Certificados de Explotador de Servicios Aéreos.

La Ley de Aviación Civil señala que la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional, se rige además de lo previsto en dicha ley, por los tratados en los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, siendo el caso que México es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en 1944.

Se establece que todo explotador de servicios aéreos deberá contar con un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC), el cual deberá ser emitido por la Autoridad Aeronáutica rectora de dicha persona, una vez que ésta compruebe que se cumplen los requerimientos necesarios para brindar seguridad a los usuarios de los servicios de transporte aéreo y bienes de terceros en tierra.

El Reglamento de la Ley de Aviación Civil establece que para el inicio de operaciones de un concesionario o permisionario, deberán satisfacerse los requerimientos técnicos que garanticen que los servicios se proporcionarán con seguridad, calidad y oportunidad.

Es de interés prioritario para el Gobierno Federal que se proceda a la brevedad posible a establecer los requisitos técnicos a cumplir por los concesionarios y permisionarios del servicio al público de transporte aéreo, así como por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial; con la finalidad de que se garantice la seguridad de las operaciones aéreas.

Toda persona física o moral, nacional o extranjera, que preste o pretenda prestar servicios como concesionario o permisionario del servicio al público de transporte aéreo o como permisionario del servicio de transporte aéreo privado comercial, de acuerdo a la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, deberá cumplir con los requisitos técnicos señalados en la presente Norma Oficial Mexicana.

El concesionario o permisionario de transporte aéreo, nacional o extranjero, deberá dar cumplimiento a la presente Norma Oficial Mexicana cuando pretenda obtener la autorización para el inicio de sus operaciones, según aplique.

Al pretender incluir alguna aeronave adicional a su concesión o permiso, o al pretender renovar su concesión o permiso. Asimismo, deberá cumplir permanentemente con la presente Norma Oficial Mexicana, mientras esté vigente su concesión o permiso y esté realizando operaciones aéreas.

En forma conjunta o posterior al otorgamiento del permiso o la concesión cuando se cumplan los requisitos establecidos en la presente Norma Oficial Mexicana, la Autoridad Aeronáutica emitirá el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC).

En el caso de concesionarios o permisionarios nacionales y, en su caso, aprobará las especificaciones de operación aplicables a cada concesionario o permisionario, nacional o extranjero.

Los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial, no requieren contar con un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos. Sin embargo, para la autorización del inicio de operaciones correspondiente, será necesario que cumplan con los requisitos técnicos aplicables.

Dependiendo del tipo de servicio, área y características de operación, la Autoridad Aeronáutica podrá exentar a los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial, del cumplimiento de los requisitos indicados en la presente Norma Oficial Mexicana o autorizar variaciones al cumplimiento de los mismos.

Para tales efectos, el interesado deberá presentar solicitud por escrito, en donde se fundamenten los motivos por los cuales se considera podrán ser exentados del cumplimiento de los requisitos que señala la presente Norma Oficial Mexicana o, en su caso, la forma en que se pretende cumplir dichos requisitos.

Para el caso de permisionarios certificados o autorizados, según sea el caso, por alguna Autoridad de Aviación Civil extranjera o de un Estado con acuerdos comerciales con los Estados Unidos Mexicanos, se estará a lo dispuesto en dichos acuerdos.

PRE CONCLUSIONES

¿México tiene la capacidad financiera y jurídica para que realmente el espacio aéreo sea explotado y administrado al máximo, o en realidad necesita de la aportación de la inversión extranjera para su máximo desarrollo?

En la parte administrativa como se hace el análisis no se desarrolla como tal un capítulo que de las características, requerimiento, derechos obligaciones para una aviación privada.

El servicio público de transporte aéreo no regular en la modalidad de taxi aéreo o de fletamento está teniendo un aporte económico por parte de empresarios que cuentan con la capacidad económica y administrativo para sostener una aeronave para su propio servicio.

El contratos que yo veo es que las aerolíneas de bajo costo o que se encuentran en el mercado ofreciendo servicios son de costos elevados con muchas deficiencias de servicio y de calidad, con tiempo que ya no se llegan a cubrir para los usuarios en este sector.

CAPÍTULO III

LA OBTENCIÓN DE UNA CONCESIÓN Y PERMISO PARA TRANSPORTE AÉREO

Al tener conocimiento de los conceptos y el marco jurídico del derecho aeronáutico en este capítulo se analizará los dos procesos más importantes para llevar a cabo la explotación del espacio aéreo Mexicano a través de una concesión o permiso. Estos son las formas que el estado permite llevar a cabo un servicio público de transporte aéreo y empezará por el análisis de cada concepto se da el desarrollo de cada uno de los procesos, así como las razones para llevar a cabo el término de este servicio.

3.1 LA CONCESIÓN

La concesión administrativa es un medio eficaz, dentro de nuestro Estado moderno, para entregar a los particulares ciertas actividades o la explotación de recursos federales, que la administración pública no está en condiciones de desarrollar, ya sea por incosteabilidad económica, por impedimentos organizacionales propios o por inconveniencia pública.

Gabino Fraga define a la concesión como: “el acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes del dominio del Estado.”⁷⁴

Por su parte “Acosta Romero la determina con varios contenidos: “Acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular teniendo las siguientes características:

- a) Utilizar bienes del Estado, dentro de los límites y condiciones que señale la ley.

⁷⁴ FRAGA, Gabino. “Derecho Administrativo” 19 ed., Edit. Porrúa. México, 1979. Pag.242

- b) Establece y explota un servicio público, dentro de los límites y condiciones que señale la ley.
- c) Es un procedimiento que se tiene que cumplir para obtener una concesión que se regula la utilización de la misma, frente a los usuarios.
- d) Se entenderá como documento formal que contiene un acto administrativo en el que se otorga la concesión”.⁷⁵

“La concesión es un medio por el cual el Estado entrega a particulares un derecho de los recursos federales para llevar a cabo el manejo o actividades de un servicio público o la explotación de bienes del dominio del Estado, realizando un trámite que cumpla con los requisitos de ley para proporcionar a través de una concesión estos derecho y obligaciones”

3.1.2 LA CONCESIÓN AERONÁUTICA

Se entiende como el derecho otorgado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en virtud de un contrato, a personas naturales o jurídicas, para el uso goce y explotación de la superficie física, teniendo derechos otorgados por la dirección para la prestación de servicios a terceros en ambos casos, en los aeródromos sometidos a su administración o los terrenos que les sean destinados.⁷⁶

El concesionario de transporte aéreo, estará conformado por una sociedad mercantil a la cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga una concesión para la explotación del servicio de transporte aéreo de servicio público nacional regular, y es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos. Está sujeto a rutas nacionales, itinerarios y frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados por la Secretaría, con forme a la Norma Oficial Mexicana Nom-008-Sct3-2002

⁷⁵ Acosta Romero, Miguel, “Teoría General de la Concesión” Revista Archivo de Derecho Público y Ciencias de la administración, ‘, Vol. II, 1970-1971.p.248, Caracas, Venezuela.

⁷⁶ <http://www.dgac.gob.cl/portalweb/dgac/aeropuertos/concesionesAeronauticas/definiciones>

Concesionario: Sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, a la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga una concesión para la explotación del servicio de transporte aéreo de servicio al público nacional regular, de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, sujeto a rutas nacionales, itinerarios y frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados por la misma. ARTÍCULO 2 fracción XV. Reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico.

La concesión aeronáutica tiene ciertas características que se analizarán conforme a las especificaciones de las leyes:

- **Es un derecho público otorgado por una entidad “Secretaría de Comunicaciones y Transportes a un particular que será constituido como una “Sociedad Mercantil” para gestión o disfrute exclusivo de un dominio público “espacio Aéreo Mexicano”.**
- **Se estipula en un contrato administrativo “Título de Concesión” que definirá las limitaciones y poder de control que la administración impondrá sobre los bienes o servicios cedidos.**
- **El concesionario asume la gestión, explotación de los servicios bajo su propio riesgo así como la contribución de los medios personales, materiales y técnicos necesarios.**
- **Contará con instalaciones fijas y permanentes.**
- **La explotación del servicio será de transporte aéreo de servicio público nacional regular, y es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos.**
- **Está sujeto a rutas nacionales, itinerarios y frecuencias fijos.**

- **Existe una remuneración al concesionario mediante precios fijos y predeterminados.**

3.1.3 AUTORIZACIÓN, PERMISO Y LICENCIA

Diccionario de Derecho Rafael de Pina nos define los siguientes conceptos:

“AUTORIZACIÓN: Acto de naturaleza judicial, administrativa o simplemente privado en virtud del cual una personas queda facultada para ejercer determinado cargo o función o para realizar determinado acto de la vida civil.

PERMISO: Es la autorización de autoridad competente para hacer o decir algo.

El permiso es un título necesario que otorga la autoridad administrativa para decir, hacer o no hacer una cosa.

LICENCIA: Autorización administrativa necesaria para la instalación de alguna industria, apertura de establecimiento comercial o despacho de determinadas bebidas.

Autorización exigida para la práctica de algún deporte.”

Beneficio otorgado a un funcionario, empleado u obrero consistente en dispensarlo temporalmente de la asistencia al trabajo por tiempo determinado⁷⁷

A decir del maestro Serra Rojas; la autorización y el permiso son actos de poder públicos que establecen una amplia libertad de obrar al particular, en condiciones determinadas.

⁷⁷ DE PINA, Rafael Diccionario de Derecho, 2ed., Ed. Porrúa, S.A. Mexico, 1970

La diferencia entre la concesión y la autorización se reduce en permitir el ejercicio de un derecho preexistente, en beneficio del concesionario, un derecho del que antes carecía totalmente, Enrique Sayagués.⁷⁸

La autorización no crea un nuevo derecho, las concesiones si lo hacen nacer, mediante la autorización. En la concesión, los particulares usan o aprovechan bienes del dominio directo de la Nación, como las minas, aguas, etcétera. Se faculta para la prestación de un servicio público y de esta manera adquieren un derecho sobre un bien u obtienen una facultad que no estaba dentro de su patrimonio.⁷⁹

3.1.4 ELEMENTOS SUBJETIVOS DE LA CONCESIÓN

- La autoridad concedente: Secretaria de Comunicaciones y Transportes
- El concesionario: persona física o jurídica, sociedad mercantil.
- Usuarios: públicos y privados.

a) LA CAPACIDAD DEL CONCESIONARIO

La Constitución Mexicana señala las materias autorizadas y no autorizadas para poder explotar, así como las leyes supletorias las exigencias como la nacionalidad mexicana debe tener el concesionario, las sociedades deben estar constituidas por mexicanos,⁸⁰ como lo menciona el Artículo 9 Ley de Aviación Civil; para que sea otorgada la concesión deberán cumplir con los siguientes requisitos:

Artículo 9 Ley de Aviación Civil

- 1) “Los interesados en la obtención de concesiones deberán acreditar:
 - La capacidad técnica (Ingenieros, Mecánicos, Pilotos etc.)
 - Financieros(capital económico)

⁷⁸ SAYAGUÉS, Enrique, Tratado de Derecho Administrativo T.I, 1963, P.420

⁷⁹ CALAFELL, Jorge E., Teoría General de la Concesión, p. 220

⁸⁰ Ibídem, p 221

- Jurídica (acta constitutiva)
 - Administrativa (personal administrativo)
 - El servicio se prestara en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio.
- 2) La disponibilidad de las aeronaves y demás equipo aéreo tiene que cumplir con los siguientes requisitos :
- ❖ Técnicos de seguridad.
 - ❖ Las condiciones de aeronavegabilidad requeridas.
 - ❖ Las disposiciones en materia ambiental.
 - ❖ La disponibilidad de hangares.
 - ❖ Talleres.
 - ❖ Infraestructura necesaria para sus operaciones.
 - ❖ Infraestructura necesaria para personal técnico aeronáutico.
 - ❖ Personal administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada.
- 3) Contar por sí mismas o a través de sociedades mercantiles mexicanas asociadas, con la experiencia que haga viable su permanencia en el sector y maximicen la seguridad de sus operaciones.
- 4) Los concesionarios a que se refiere podrán prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional siempre que cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría.”

El interesado en obtener una concesión para la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional regular debe presentar conforme al artículo 18 Reglamento de la Ley de Aviación Civil su solicitud por escrito ante la Secretaría, en la cual se precise:

- ❖ La denominación o razón social.
- ❖ El domicilio.

- ❖ La fecha de constitución de la persona moral.
- ❖ El nombre y el domicilio del representante legal, así como de las personas autorizadas para oír y recibir toda clase de notificaciones.
- ❖ Las rutas.
- ❖ Los horarios.
- ❖ Los itinerarios.
- ❖ Las frecuencias.
- ❖ Los tipos de servicio que se deseen operar.
- ❖ La fecha estimada de inicio de operaciones.
- ❖ La base de operaciones.
- ❖ La base de mantenimiento.

b) CAPACIDAD TÉCNICA DEL CONCESIONARIO

La capacidad técnica del concesionario puede apreciarse en dos aspectos personal y material especificare ambos aspectos:

El personal: El personal que se contrate para desarrollar la actividad concedida deberá reunir requisitos mínimos en lo particular establecido por la Ley , Reglamentos y Normas Oficiales.

El material: La concesión necesitara elementos materiales como equipo, para realizar la actividad para prestar los servicios de calidad.⁸¹

Para obtener la solicitud de la concesión deberá de estar acompañada de los documentos que permitan acreditar a lo referido artículo 19 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil lo siguiente:

Respecto a la capacidad técnica, un estudio técnico operativo, que contenga:

⁸¹ CALAFELL, Jorge E., Op. Cit., (Teoría General de la Concesión) p 221

- ❖ La descripción de las características principales del servicio o servicios que pretende proporcionar.
- ❖ La relación del personal técnico aeronáutico disponible a emplear directamente o a través de terceros, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondiente.
- ❖ El documento, convenio o similar que acredite que tiene o tendrá la propiedad o legal posesión.
- ❖ El derecho de explotación de las aeronaves y equipos aéreos, que permita su exacta identificación.
- ❖ La relación de hangares
- ❖ La relación de talleres
- ❖ Instalaciones y demás infraestructura disponible para la prestación del servicio o servicio.

c) CAPACIDAD FINANCIERA

El concesionario debe tener el capital necesario para contratar el personal que va a prestar el servicio, el que se va a dedicar a la explotación de los bienes del estado y va a adquirir el equipo y los bienes que se destinarán a ese efecto. En algunos casos la ley exige la constitución de un depósito en efectivo o el otorgamiento de una fianza, para asegurar la capacidad técnica y financiera del propio solicitante.⁸²

1. En relación con la capacidad financiera, un estudio que contenga, la documentación que acredite:
 - ❖ Su solvencia económica.
 - ❖ La disponibilidad de recursos financieros.
 - ❖ Fuentes de financiamiento.
 - ❖ Un programa de inversión congruente con las características del servicio que pretende prestar.
 - ❖ Proyección a un plazo no menor a tres años.

⁸² *Ibíd*em , p. 221

2. En lo que respecta a la capacidad jurídica:

- ❖ La copia certificada del instrumento público (acta constitutiva).
- ❖ Escritura constitutiva, con sus modificaciones inscrita en el Registro Público de Comercio.
- ❖ Objeto social conste como actividad principal, la prestación del servicio público de transporte aéreo.
- ❖ La copia certificada del poder del representante legal otorgado ante fedatario público.
- ❖ En el caso de participación de inversión extranjera.
- ❖ La constancia de inscripción en el registro correspondiente.
- ❖ En cuanto a la capacidad administrativa, la relación del personal administrativo disponible a emplear directamente o a través de terceros para el ejercicio de la concesión solicitada.⁸³

3.1.5 PROCEDIMIENTO PARA OBTENER UNA CONCESIÓN

El procedimiento iniciara con la solicitud del particular, en el cual debe llenarse con los requisitos que exigen diversas disposiciones legales, generalmente se publican un extracto de la misma en el Diario Oficial de la Federación.⁸⁴

Referente al artículo 14 de la Ley de Vías Generales y Comunicación, en su reforma del 09-04-2012 establece que los interesados en construir, o explotar vías generales de comunicación llevarán solicitud para obtener concesión o permiso a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de conformidad con los preceptos de esta Ley y sus reglamentos. Recibida la solicitud de concesión y previo pago de los derechos respectivos:⁸⁵

⁸³ Artículo 19 fracción I,II,III, Reglamento de la Ley de Aviación Civil

⁸⁴ ⁸⁴ CALAFELL, Jorge E., Op. Cit., (Teoría General de la Concesión) p. 224.

⁸⁵ Artículo 15.- Ley de Vías Generales de Comunicación.

1) Se procederá a efectuar los estudios técnicos que correspondan de acuerdo con las bases generales señaladas y la normatividad establecida en materia de conservación del equilibrio ecológico y si el resultado de éstos fuere favorable.

2) La solicitud con las modificaciones que acuerde la Secretaría se publicará: A costa del interesado, por dos veces, de cinco en cinco días en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación.

3) Con el fin de que, durante el plazo de diez días contados a partir de la última publicación: Las personas que pudieren resultar afectadas, presenten sus observaciones.

4) Si transcurrido el plazo a que se refiere el párrafo anterior no se presentan objeciones, o si las que se presentan no fueren de tomarse en cuenta: Se podrá otorgar la concesión con las modificaciones de carácter técnico y jurídico que se estimen pertinentes, previo cumplimiento de los requisitos:

- ❖ Técnicos
- ❖ Administrativos
- ❖ Legales que señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

5) Otorgada la concesión, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ordenará si lo considera necesario. A costa del interesado se publique aquélla en el Diario Oficial de la Federación con la exposición de los fundamentos que se hayan tenido para otorgarla y el programa a que habrá de sujetarse la construcción o explotación de la vía concesionada.⁸⁶

⁸⁶ Artículo 15.- LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN, 1992

3.1.6 INICIO DE OPERACIONES PARA EL CONCESIONARIO

Conforme al artículo 20 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, para que el concesionario de inicio de operaciones, deba presentar ante la Secretaría lo siguiente:

- 1) Los documentos que acrediten la legal internación en territorio nacional de cada aeronave.
- 2) Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad tratándose de aeronaves que operen con matrícula extranjera.
- 3) Los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos tanto técnicos como en materia de protección al ambiente que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes.
- 4) La Secretaría publicará en el Diario Oficial de la Federación la relación de dichos requisitos.
- 5) Un programa de seguridad aérea contenido en un manual autorizado por la Secretaría y elaborado conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes, artículo 109 fracción VIII Reglamento de LAC.
- 6) Los formatos de contrato de transporte aéreo se deberá expedir de acuerdo al tipo de servicio que opere mencionados en el capítulo anterior. los que se refiere el artículo 36 del Reglamento de Ley de Aviación Civil que más adelante se desarrollan
- 7) Las pólizas de seguros vigentes.
- 8) Los contratos de servicios de navegación aérea con los que debe contar durante la vigencia de la concesión.

El concesionario debe solicitar autorización a la Secretaría de todo cambio o incremento de aeronaves que pretenda realizar, incluso una vez que haya iniciado operaciones, para lo cual debe presentar la información y documentación a que se refieren los incisos b) y c) de la fracción I del artículo 19 reglamento de la LAC. Siguiendo: artículo 19 Reglamento de la Ley de Aviación Civil

La solicitud para tener la concesión a que se refiere el artículo anterior debe estar acompañada de los documentos que permitan acreditar lo siguiente:

I. por lo que respecta a la capacidad técnica, un estudio técnico operativo, que contenga lo siguiente:

b) La relación de personal técnico aeronáutico disponible a emplear directamente o a través de terceros, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

c) El documento, convenio o similar que acredite que tiene o tendrá la propiedad o legal posesión y el derecho de explotación de las aeronaves y equipos aéreos, que permita su exacta identificación.”

Respecto al proyecto de contrato de arrendamiento cuando las aeronaves ostenten matrícula extranjera, la Secretaría resolverá en un plazo de quince días hábiles, a partir de que la solicitud se encuentre debidamente integrada. En su caso, la Secretaría informará al concesionario si su solicitud se encuentra incompleta, en un plazo de cinco días hábiles.

3.1.7 CAUSAS QUE AGRAVAN UNA CONCESIÓN

Volviendo a la opinión de Gabino Fraga menciona que “la propia autoridad agrava la situación de una empresa al exigirle prestaciones que no puede solventar y tiene que encontrar la forma de proteger esa situación a través de exenciones, privilegio, beneficios o subsidios para defender el equilibrio financiero, las siguientes pueden ser causa que agraven la situación financiera de la concesión:

Actos de la autoridad concedentes, relacionados directamente con la concesión.

(Modificaciones unilaterales de la concesión.)

❖ De medios generales de orden legislativo o reglamentarias.

(Modificación en los elementos de situación legal o reglamentaria)

- ❖ Acontecimientos externos y anormales ajenos al concedente al concesionario.

En la primera causa para realizar la compensación se realizara a través de una elevación de tarifas, por subsidio, por una instalación o explotación.

En la segunda causa la doctrina llega a la conclusión que el concesionario debe seguir con ejecutando la concesión.

En la tercera causa no depende de las partes y va hacer más onerosa la situación del concesionario, se basaran en la “tesis contractual: no tratándose a una causa de fuerza mayor, este continua obligado a la ejecución de sus compromisos sin ningún derecho a recompensa”⁸⁷

3.1.8 DURACIÓN DE UNA CONCESIÓN

“El Artículo 10. Ley de Aviación Civil refiere que las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de treinta años y podrán ser prorrogadas en una o varias ocasiones, siempre que cada una de dichas prórrogas no exceda el plazo”

El concesionario:

- Hubiere cumplido con las obligaciones señaladas en la concesión que se pretenda prorrogar.
- Lo solicite a más tardar un año antes de su conclusión.
- Hubiere realizado un mejoramiento en la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.
- Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría, con base en esta Ley.”

⁸⁷ FRAGA, Gabino, Óp. Cit., p. 256

3.1.9 PRORROGA DE LA CONCESIÓN

“Conforme al artículo 24 Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Para solicitar la prórroga de una concesión se deberá presentar por escrito una solicitud ante la Secretaria y deberá estar acompañada :

- I. Un informe sobre los servicios prestados con apoyo en las constancias oficiales de las verificaciones practicadas de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente y, en su caso, con la descripción de las mejoras realizadas.
- II. El programa de inversión para el nuevo periodo, congruente con las características del servicio que pretende prestar y su proyección a un plazo no menor de tres años con lo dispuesto en el artículo 19 del Reglamento de LAC, fracción II, inciso b).

“Artículo 19 Reglamento de la Ley de Aviación Civil

La solicitud para tener la concesión a que se refiere el artículo anterior debe estar acompañada de los documentos que permitan acreditar lo siguiente:

- II. En relación a la capacidad financiera , un estudio que contenga :
 - b) la copia certificado del poder del representante legal otorgado ante fedatario público.”
- III. La declaración expresa de haber cumplido con las obligaciones previstas en la concesión respectiva.

3.1.10 MOTIVOS DE LA CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN

“El maestro Garrido falla expone que la caducidad culpable (es aquella situación del concesionario referida al tiempo reglamentario y contractual). La caducidad no es una

sanción de tipo penal aplica solo en caso de infracción al concesionario como medida de apreciación “⁸⁸

Con lo referente al “artículo 29 de Ley de Vías Generales de Comunicación, la caducidad de la concesión puede ser por las causas siguientes:

- 1) Porque no se presenten los planos de reconocimiento y localización de las vías:
 - Puertos aéreos
 - Campos de emergencia
 - Estaciones
 - Talleres
 - Demás obras e instalaciones, dentro del término señalado en las concesiones.

- 2) Por no construir o no establecer dentro de los plazos señalados en las concesiones, la parte o la totalidad de la vía u obras convenidas.

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

- 4) Porque se enajene la concesión o alguno 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 y Transportes

- 5) Por cualquier manera se grabe la concesión, o algunos de los derechos en ella establecidos los bienes efectos al servicio público de que se trate, a algún gobierno o Estados extranjeros, o porque se les admita como socios en la empresa concesionaria.

⁸⁸ Acosta Romero, Miguel, Óp., Cit. , p 232.

- Ceda
- Hipoteca
- Enajene

6) Si se llegara a proporcionar al enemigo, en caso de guerra internacional, cualquiera de los elementos de que disponga el concesionario con motivo de su concesión.

7) El concesionario cambie su nacionalidad mexicana.

8) Se modificó o altero substancialmente:

- La naturaleza o condiciones en que opere el servicio
- El trazo o la ruta de la vía
- Los circuitos de las instalaciones
- La ubicación

Sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

9) Los concesionarios no pagan 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.

10) Los concesionarios no cumplan con la obligación de conducir las diversas clases de correspondencia

11) No se otorgó la fianza o constituyó el depósito a que se refiere el .Artículo 17. LVGC que refiere “Los concesionarios, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones, constituirán el depósito u otorgarán la garantía que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes”.

12) Por incumplir lo dispuesto en el artículo 127 de esta Ley.⁸⁹”

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 cubrir 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 aborden hasta que desciendan 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 transporten.

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.

⁸⁹ Artículo 29, Fracción III ,IV, VIII .- Ley de Vías Generales de Comunicación

La indemnización por la pérdida de la vida del usuario o del viajero será por una cantidad mínima equivalente a 1500 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 establece el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijará dentro de los primeros 15 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 dure 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 por 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 del transporte, pagarán en efectivo la cantidad correspondiente para que puedan disfrutar de los beneficios del seguro o del 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 su 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.

Así mismo 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 correspondan a la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros y a otras autoridades.

3.1.10 DECLARACION DE LA CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN

La caducidad será declarada administrativamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conforme al procedimiento del Artículo 34.- Ley De Vías Generales De Comunicación de la siguiente forma:

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

II.- Presentadas las pruebas y defensas o transcurrido el plazo señalado en la fracción anterior, sin que se hubieren presentado:

- la Secretaría dictará su resolución declarando la caducidad.
- si a su juicio no quedó justificado el incumplimiento de la concesión.
- por caso fortuito o fuerza mayor

III.- Si se comprueba la existencia del caso fortuito o de la fuerza mayor, se prorrogará el plazo de la concesión por el tiempo que hubiere durado el impedimento.

3.1.11 EXTINCIÓN DE LA CONCESIÓN

- Cumplimiento del plazo.
- El periodo otorgado para el aprovechamiento de la concesión vence.
- Falta u objeto de la concesión: esta surge cuando se hace imposible la prestación del servicio, o se agotan los recursos naturales destinados a la explotación.

3.1.12 LA REVOCACIÓN

Es una manifestación unilateral de la administración pública, en virtud de la cual se retira del campo jurídico un acto válido y eficaz por un motivo superveniente. Procede habiendo modificación del elemento material de las circunstancias que generaron el acto, en cuyo caso será necesario valorar nuevamente, en función del interés público cuya custodia está encargada a la administración, o cuando exista mutación en el criterio superior de la administración.

a) REVOCACIÓN DE CONCESIÓN Y PERMISO

Las concesiones o los permisos se podrán revocar con fundamento en el Artículo 15.

Ley de Aviación Civil:

- Realizar cabotaje en territorio nacional, utilizando aeronaves extranjeras no autorizadas para tal fin, y Fracción adicionada DOF 26-01-2015

- ➔ En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, en sus reglamentos y en el título de concesión o permiso respectivos, siempre que por el incumplimiento se haya impuesto una sanción y ésta haya quedado firme en términos de ley.
- 1) La Secretaría revocará las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de;
 - No ejercer los derechos conferidos durante un período mayor de ciento ochenta días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento
 - No mantener vigentes los seguros a que se refiere esta Ley
 - El cambio de nacionalidad del concesionario o permisionario
 - Ceder, Hipotecar, Gravar o Transferir, Derechos.
 - Enajenar las concesiones, los permisos, los derechos en ellos conferidos
 - A algún gobierno o Estado extranjero, Los derechos en ellos conferidos a otros particulares, nacionales o extranjeros sin autorización de la Secretaría
 - Aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso, aprobadas
 - Alterar o falsificar documentos oficiales relacionados con esta Ley
 - Realizar cabotaje en territorio nacional, utilizando aeronaves extranjeras no autorizadas para tal fin.
 - 2) De igual forma procederá en el caso de infringir las condiciones de seguridad en materia de aeronavegabilidad cuando a su juicio sea grave la infracción para la seguridad de la operación.
 - 3) La Secretaría sólo revocará la concesión o permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, por lo menos en tres ocasiones por las causas previstas en la misma fracción.
 - Aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso, aprobadas.
 - Alterar o falsificar documentos oficiales relacionados con esta Ley.

- Prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo.
- Incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios.
- Ejecutar u omitir actos que impidan la prestación de los servicios concesionados o permisionados entre quienes tengan derecho a ello.
- Infringir las medidas y normas de higiene y de protección al ambiente.

El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocado no podrá obtener, directa o indirectamente, otra concesión o permiso de los contemplados en la presente Ley dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

b) RESTRICCIONES A LA POTESTAD DE LA REVOCACIÓN

- ❖ Cuando el acto administrativo se pretende revocar es a través de una sentencia judicial. (Todo acto que culmina en sentencia con fuerza de cosa juzgada, se en peligro de quedar sin efectos.)
- ❖ Como consecuencia de la creación del acto administrativo haya surgido derechos a favor de terceros. (Protección de los derechos de terceros, adquiridos mediante el acto administrativo.)

3.2 EL PERMISO AERONÁUTICO

Se entenderá como Permisionario de transporte aéreo como la persona moral o física, que ofrece el del servicio de transporte aéreo privado comercial, nacional o extranjero, a la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la realización de sus actividades, pudiendo ser la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial.
Norma Oficial Mexicana Nom-008-Sct3-2002

Permisario va hacer la persona física o moral, en el caso del servicio aéreo privado comercial, nacional o extranjero, a la que la Secretaría otorga un permiso para la realización de sus actividades, pudiendo ser la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial, de acuerdo a lo estipulado en la Ley de Aviación Civil. ARTÍCULO 2 fracción XXXVII, Reglamento Para La Expedición De Permisos, Licencias Y Certificados De Capacidad Del Personal Técnico,

En el caso del servicio de transporte aéreo privado comercial, nacional o extranjero, a la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la realización de sus actividades, pudiendo ser la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial. El artículo 11. Ley de Aviación Civil estipula que los servicios nacionales de transporte aéreo sujetos a permiso serán:

- a) Nacional No Regular; (personas morales mexicanas)
- b) Internacional Regular; (sociedades extranjeras)
- c) Internacional No Regular, (personas morales mexicanas o sociedades extranjeras)
- d) Privado Comercial. (Personas físicas o morales mexicanas o extranjeras)

Requerirá De Permiso

- El establecimiento de talleres aeronáuticos
- Centros de capacitación y adiestramiento
- (Que podrá otorgarse a personas Físicas o Morales Mexicanas o Extranjeras).

3.2.1 REQUISITOS

Artículo 13. Ley de Aviación Civil

El título de concesión o el permiso deberá incluir, cuando menos, lo siguiente:

- 1) El nombre y domicilio del concesionario o permisionario

- 2) El objeto de la concesión o el permiso
- 3) En su caso, las rutas o vuelos autorizados
- 4) Los programas de desarrollo y, en su caso, los programas de mantenimiento del servicio.
- 5) Los derechos y obligaciones de los concesionarios o permisionarios
- 6) El período de vigencia.

Conforme al artículo 25. RLAC, el interesado para obtener el permiso para la prestación de los servicios de transporte aéreo

- Internacional Regular.
- Nacional
- Internacional No Regular
- Privado Comercial

1) Debe presentar solicitud por escrito ante la Secretaría, en la cual se precise:

a) En el caso de persona moral:

- ❖ La denominación o razón social
- ❖ Su fecha de constitución.

b) Si es persona física:

- ❖ Tratándose del servicio aéreo privado comercial el nombre completo del solicitante.

2) En su caso, el nombre del representante legal, así como de las personas autorizadas para oír y recibir toda clase de notificaciones.

- 1) El domicilio en territorio nacional del solicitante y, en su caso, el del representante legal.
- 2) La descripción de las características del servicio, así como la fecha estimada del inicio de operaciones.
- 3) El lugar en donde pretende establecer la base de operaciones, a excepción de cuando el solicitante sea una sociedad extranjera y se trate de servicio internacional regular e internacional no regular.

4) La relación y características de las aeronaves con que pretende prestar el servicio.

5) Tratándose del servicio internacional regular se debe señalar además lo siguiente:

1º) En el caso de una persona moral mexicana:

- ❖ Que es concesionario.
- ❖ La ruta o las rutas que pretenda comercializar.
- ❖ La propuesta de itinerarios, frecuencias y horarios.

2º) En el caso de una sociedad extranjera:

- ❖ El señalamiento de la ruta o las rutas que pretenda comercializar.
- ❖ La propuesta de horarios, itinerarios y frecuencias
- ❖ Cuando exista tratado, la Secretaría determinará la procedencia de la solicitud para autorizar una ruta y designará a la persona moral mexicana que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio.
- ❖ En caso de no existir un tratado, la Secretaría puede solicitar al Estado extranjero de que se trate el otorgamiento de un permiso a favor de una persona moral mexicana, con el fin de que opere servicios de transporte aéreo regular internacional.
- ❖ Si el solicitante es sociedad extranjera, la Secretaría le puede otorgar un permiso unilateral.

6) Tratándose del servicio de transporte aéreo nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, se debe señalar la ruta o las rutas que pretenda comercializar.

7) Tratándose del servicio privado comercial, se debe señalar el área que pretende servir.

ARTÍCULO 26. Reglamento de la Ley de Aviación Civil

La solicitud para obtener el permiso para la prestación de los servicios de transporte:

- Aéreo Internacional Regular
- Nacional
- Internacional No Regular
- Como Privado Comercial

Se sujetará a lo siguiente:

- 1) En el caso de que el solicitante sea una persona moral mexicana que esté prestando el servicio de transporte aéreo nacional regular, únicamente debe actualizar la documentación que hubiere presentado para obtener la concesión conforme a lo dispuesto por el artículo 19 de este Reglamento y contar con la designación de la Secretaría.

En caso de que el interesado pretenda prestar el servicio de transporte aéreo nacional e internacional no regular, deberá presentar lo dispuesto por el artículo 19 de este Reglamento, salvo lo señalado en la fracción II, inciso b), toda vez que la proyección del programa de inversión será a un año.

- 2) En caso de que el solicitante sea una sociedad extranjera que desee prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular, debe contar con el documento en el que conste la designación de su gobierno y quedará exenta de presentar la constancia del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras Fracción reformada DOF 08-08-2000, 05-10-2000

- 3) En el caso de que el solicitante sea una persona física o moral que desee prestar el servicio privado comercial, únicamente debe de acompañar a su solicitud:

- a) Si el solicitante es persona física mexicana,

- ❖ El acta de nacimiento
- ❖ Identificación oficial vigente.

- b) Si es persona moral mexicana,

- ❖ Copia certificada del instrumento público o
- ❖ Escritura constitutiva, con sus modificaciones

- c) En el caso de que el solicitante sea persona física extranjera, los documentos que acrediten:
- ❖ Su legal estancia en el país
- d) Si es persona moral extranjera
- ❖ Copia certificada del documento de su constitución traducida por perito traductor al español, con sus modificaciones;
 - ❖ En su caso, copia certificada del poder del representante legal otorgado ante fedatario público y si éste fuere otorgado en el extranjero su traducción al español por perito traductor
- e) Los documentos o contratos que acrediten que el solicitante tiene o tendrá la propiedad legal
- ❖ Posesión
 - ❖ El derecho de explotación de las aeronaves
 - ❖ Equipo aéreo
 - ❖ La información de las características e idoneidad de las mismas;
 - ❖ La documentación que acredite la legal internación de las aeronaves
 - ❖ Equipo a territorio nacional
- f) Acreditar, en caso de que la aeronave se sujete a una modificación estructural para la instalación de equipo especial, que contó con la previa autorización de la Secretaría, conforme lo dispuesto por el artículo 145 del Reglamento.

En caso de que la Secretaría otorgue el permiso, su titular debe actualizar, en su caso, la información a que se refiere el artículo 25, así como la documentación relativa a la capacidad financiera y jurídica del solicitante, mediante aviso por escrito a la Secretaría, dentro de un término de treinta días hábiles posteriores al acto que dé origen a la modificación correspondiente.

Conforme al Artículo 12 de la Ley de Aviación Civil, especifica que las concesiones y los permisos serán otorgados a las personas que cumplan con los requisitos desarrollados anteriormente como lo piden las leyes y reglamentos correspondientes. Así como la resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquel en que hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.

3.2.2 INICIO DE OPERACIONES PARA UN PERMISO

ARTÍCULO 27. Reglamento de Ley de Aviación Civil

Para el inicio de operaciones de los servicios a que se refiere esta Sección, el permisionario debe acreditar mediante aviso ante la Secretaría, que reúne los requisitos del artículo 20 de este Reglamento, salvo lo dispuesto en la fracción I tratándose de permisionarios extranjeros y, además, observar lo siguiente:

- 1) En el caso del servicio de transporte aéreo nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros debe contar con las tarifas registradas ante la Secretaría

- 2) En el caso de los servicios de transporte aéreo internacional regular se debe contar con:
 - a) La autorización de los horarios
 - b) Frecuencias
 - c) Itinerarios
 - d) Equipo que utilizará para realizar los servicios
 - e) Las tarifas aprobadas
 - f) La autorización del gobierno del país o los países hacia los que pretenda operar, si es concesionario
 - g) La solicitud del vuelo de verificación de ruta, cuando se trate de una ruta nueva.

3) En el caso de los servicios de transporte aéreo privado comercial se debe presentar ante la Secretaría, dependiendo del tipo de servicio.

- La relación de los aeródromos civiles a utilizar en la operación.
- La relación del personal técnico aeronáutico a emplear en forma directa o a través de terceros.
- La autorización de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, en el caso de los servicios de fumigación aérea y de transporte de troncos.
- La autorización de la Secretaría de la Defensa Nacional, para los servicios de aerofotografía, aerotopografía y levantamiento orográfico.

3.2.3 DURACIÓN DEL PERMISO

Artículo 11 Ley de Aviación Civil párrafo V

Los permisos se otorgarán por plazo indefinido.

a) TERMINACIÓN DE CONCESIONES Y PERMISOS

Conforme Artículo 14. Ley de Aviación Civil, Las concesiones o los permisos terminan por:

- I. Vencimiento del plazo establecido en la concesión o de la prórroga que, en su caso, se hubiere otorgado;
- II. Renuncia del titular;
- III. Revocación
- IV. Desaparición del objeto de la concesión o el permiso,
- V. Liquidación o quiebra del titular.

La terminación de la concesión o del permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

3.2.4 CESIÓN DE LOS DERECHOS DE LA CONCESIÓN Y PERMISO

ARTICULO 12 Ley de Vías Generales de Comunicación

Sin embargo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar la cesión de los derechos y obligaciones estipulados en la concesión o permiso, cuando a su juicio fuere conveniente, siempre que hubieren estado vigentes por un término no menor de cinco años y que el beneficiario haya cumplido con todas sus obligaciones.

Artículo 16. Ley de Aviación civil la Secretaría autorizará la cesión total o parcial de los derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos, dentro de un plazo de noventa días naturales contado a partir de la presentación de la solicitud, siempre que el cesionario se comprometa a realizar las obligaciones que se encuentren pendientes, y asuma las condiciones que, al efecto, establezca la Secretaría.

Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso o los derechos en ellos conferidos, a ningún gobierno o Estado extranjero.

ARTICULO 33-A.- Reglamento de la Ley de Aviación Civil

La Secretaría no podrá negar las solicitudes a que se refiere esta Sección por considerar que el mercado está suficientemente servido, salvo lo dispuesto en los tratados internacionales.

PRE CONCLUSIONES

Es importante recalcar que la legislación mexicana cuenta con los suficientes requisitos para la obtención de una concesión o permiso aeronáutico, lo más importante de una ley no es que este escrita, si no que esta se cumpla en su totalidad y se lleve a cabo en la práctica y en los requisitos solicitados por la autoridad competente.

En la legislación también hace hincapié que uno de los requisitos de suma importancia que sean personas morales mexicanas , que acrediten capacidad técnica, financiera, jurídica , administrativa para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio, la disponibilidad de aeronaves y demás equipo aéreo, la disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y personal administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada.

Pero en realidad en México existen las personas o en su caso solo los dueños de grandes negocios quienes son los que realmente pueden contar con una capacidad financiera para poder cumplir con este tipo de requisitos que la ley solicita de manera estricta en su cumplimiento.

Qué riesgo tendría la aviación civil y comercial, si el Estado le diera la apertura de manera más amplia a la inversión extranjera para participar en la transformación de este sector en nuestro país, teniendo en cuenta que México se ha convertido en un lugar donde fábricas de piezas y partes aeronáuticas han invertido más.

CAPÍTULO IV

UN MEJOR SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO

La elaboración de este capítulo es encontrar las recientes evoluciones de la aviación civil actual, como ha crecido el mercado, la transformación que la tecnología ha llevado a la aviación, las novedades que han surgido así(DROON) como los futuros proyectos del gobierno dirigido a esta materia , (El nuevo aeropuerto de la ciudad de México), hago mención de aspectos laborales que existen en este sector y los lo más importante las deficiencias que existen y la implementación que hace falta en la aviación civil en México.

4.1 TRANSFORMACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En el primer capítulo se analizó como fue la creación y el desarrollo de la autoridad que se encarga de regularizar el espacio aéreo Mexicano, en la actualidad buscan seguir mejorando sus servicio y estructura para mejorar y poder respaldar futuros proyectos en la aviación en México.

“La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene como proyecto y propósito de transformar estructural y funcionalmente en este 2016, en Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), pasando jurídicamente de ser una unidad Administrativa Centralizada a un Organismo Desconcentrado.”⁹⁰

De esta propuesta hay que dejar claro que desde tres años atrás a sé ha buscado poner en práctica este proyecto, al buscar la información solo encontré que no se a llevado a cabo ya que no encontré la publicación de Decreto y en medios como internet solo noticias cuya información mocionare de la manera siguiente:

⁹⁰ VUELA, La auténtica Revista de Aviación Latinoamérica, No.164,2016,p.4

Cronología por medios

16 de agosto de 2013.- cofemermir.gob.mx / Recibe COFEMER Exención de MIR para el anteproyecto, Decreto por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, denominado Agencia Federal de Aviación Civil.

18 de agosto de 2013.- El Economista / La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) tiene listo el decreto con el cual crea la Agencia Federal de Aviación Civil, la cual tendrá que, entre otros objetivos, establecer, coordinar, vigilar y controlar los servicios de transporte aéreo, nacional e internacional, los aeroportuarios y complementarios, sus instalaciones y equipos, así como los servicios de control de tránsito aéreo. Su publicación oficial podría ocurrir esta semana, aunque iniciará actividades hasta el 2014. De esta manera, la dependencia sustituirá a la actual Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

09 de diciembre de 2013.- Radio Formula / El titular de la SCT anticipó el interés por crear una Agencia Federal de Aviación Civil con características de mayor autoridad sobre el tránsito aéreo, sobre las naves aéreas -las comerciales y las de aviación general-, de tal manera que se tenga más fortaleza para aplicar la regulación, para investigar accidentes, así como instalar un Centro de Capacitación unificado en todas las áreas del sector.

04 de marzo de 2014.- El Financiero / Será en el primer trimestre del año cuando se logre la desconcentración de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y se pongan en marcha la Agencia Federal de Aviación Civil, la Agencia de Investigación de Accidentes de Transporte y el Instituto de Capacitación en Materia Aeronáutica, apuntó Alexandro Argudín, director general de Aeronáutica Civil.

28 de julio de 2014.- Comunicado SCT / Alexandro Argudín dio a conocer que la SCT trabaja actualmente en la aprobación de un Decreto que crea la Agencia Federal de Aviación Civil, una instancia que fortalecerá a la industria aeronáutica civil, para que

sea más competitiva y promoverá la capacitación para un mejor desempeño de su capital humano.

25 de agosto de 2014.- cofemermir.gob.mx / Recibe COFEMER en segunda instancia Exención de MIR para el anteproyecto: Decreto por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, denominado Agencia Federal de Aviación Civil.

26 de agosto de 2014.- El Financiero / De acuerdo con la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) “Decreto por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado denominado Agencia Federal de Aviación Civil” enviada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), al nuevo organismo se le reasignarán los recursos humanos, financieros, materiales instalaciones y equipos de la DGAC, por lo que no se requerirá de ampliaciones presupuestales durante este ejercicio fiscal.⁹¹

En el Artículo 41Bis. La Agencia Federal de Aviación Civil es un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría con características como:

- Autonomía funcional
- Autonomía técnica
- Autonomía operativa
- Autonomía administrativa
- Autonomía de gasto y de gestión

Respecto al caso de las concesiones, la agencia vigilará el cumplimiento de las condiciones establecidas en los títulos y propondrá a la Secretaría, según sea la necesidad del caso, la modificación, caducidad, revocación, rescate o requisa. Se establece que entre sus múltiples funciones se hará cargo de las actividades concernientes a la aviación civil siendo que establecerá, coordinará, vigilará:

⁹¹ http://vuelamex.com/blog_81215_Mexico--Nueva-Agencia-Federal-de-Aviación-Civil--pista-a-la-vista.html

- ❖ Los servicios de transporte aéreo, nacional e internacional.
- ❖ Aeropuertos y pistas de aterrizaje, helipuertos privados y públicos.
- ❖ Instalaciones y equipos
- ❖ Servicios de control de tránsito aéreo y de información
- ❖ Seguridad de la navegación aérea.

Cierre o suspensión parcial o total de los aeropuertos y aeródromos civiles.

- a) Cuando no se reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas
- b) Incumplimiento de ordenamientos legales
- c) Incumplimiento de ordenamientos administrativos

Regulará y autorizará la operación de aeronaves:

- ❖ Ultraligeras
- ❖ Globos aerostáticos
- ❖ Aeromodelos (controlados con control remoto)
- ❖ Parapentes
- ❖ Aeronaves no tripuladas
- ❖ Festivales aéreos
- ❖ Drones
- ❖ Eventos homólogos ⁹²

Al realizarle una entrevista para la revista Vuela el Director General de la Dirección de Aviación Civil, CTA. Miguel Peláez Lira, menciona “la finalidad del programa de trabajo 2016 el cual menciona mejorar los servicios, costos y dinamismo del transporte aéreo de igual manera buscan incrementar exportaciones, atraer inversiones, promover conectividad apoyar el crecimiento del sector turismo y la transportación de carga y la modernización de aeropuertos.”⁹³

⁹² <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/dgac-se-transformara-en-la-agencia-federal-de-aviacion-civil.html>

⁹³ VUELA, Óp. Cit., No.164,2016,p.4

Como se señala en las diferentes crónicas que se hace referencia el objetivo para llevar a cabo este proyecto serian primero una evolución de la autoridad y el segundo mejorar el servicio que brinda la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) , la que se optimizaría llevando a cabo a través de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), la cual haría cumplir con los plazos y términos estipulados en la ley, existiendo una agilidad en la expedición de regulaciones técnicas de observación obligatoria ,la que evitaría riesgos, establecer reglas y especificaciones aplicables a productos , procesos, instalaciones sistemas y actividades.

4.2 DEFICIENCIAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO

- ❖ Los principales aeropuertos de México son ineficaces y carecen de la economía suficiente para la eficacia de las operaciones diarias.
- ❖ Las autoridades mexicanas no publican información detallada de las tarifas aéreas.
- ❖ No se tiene la infraestructura suficiente en términos de servicios (aduana, sanidad y migración, las 24, horas en todos los aeropuertos) horarios de despegue, aterrizaje y posiciones (slots) en su red aeroportuaria; por tal razón, las rutas se concentran en México, Monterrey, Guadalajara y Cancún, incrementado el problema de saturación.

La Secretaría de Turismo, en 2010 encontró que existen 270 rutas negociadas, las cuales no están siendo cubiertas por alguna aerolínea o aviación privada.

Los factores primarios que provocan accidentes de aeronaves en México, se atribuyen principalmente:

1) Error del Piloto por:

- ❖ Incumplimiento a los procedimientos establecidos
- ❖ Uso inadecuado de los controles

- ❖ Desconocimiento de procedimientos de emergencia

2) Falla mecánica del equipo o de los componentes:

- ❖ Sistema del tren de aterrizaje
- ❖ Motores
- ❖ Fatiga por corrosión
- ❖ Falta de mantenimiento a la aeronave
- ❖ Condiciones meteorológicas adversas ⁹⁴

El diseño de la tecnología ha contribuido a la mejora de seguridad sin embargo han sido desarrolladas a tal grado que no sean considerado la capacidades y limitaciones humanas, estas deberían tomarse a favor ya que son aplicados a sistemas operacionales.⁹⁵

Los factores humanos son las personas que se desarrollan en un ambiente de vida y trabajo, se relacionan con máquinas, equipo y procedimientos teniendo una relación con personas. Las características que suelen provocar estos acontecimientos son la toma de decisiones en grupo, un liderazgo inadecuado un mal manejo de los recursos., Como ejemplo se puede observar el autoritarismo del capitán quien es el responsable directo de la aeronave, incurriendo en factores como no aceptar observaciones y falta de confianza en su copiloto.

4.2.1 ASPECTOS DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL

Es importante recalcar que la salud y la seguridad de los trabajadores es vital, así como su seguridad para lo cual se deben aplicar medidas y desarrollar las actividades

⁹⁴ Registros de Accidentes Aéreos de los años 1990 a 1999.

⁹⁵ HERRERA GARCIA, Alfonso ,Elementos Para el Análisis de la Seguridad en el Transporte Aéreo Comercial en México , Secretaria de Comunicaciones y Trasportes Instituto Mexicano del Transporte, No 152, edit. Sanfandila, Querétaro, México 2000, Pp13

necesarias, a fin de prevenir males innecesarios para los mecánicos, pilotos, sobrecargos, personal de cabina y controladores aéreos.

Entre los riesgos que se exponen los trabajadores son: el ambiente físico, temperaturas, presiones extremas, exposición a radiaciones de itinerarios la tecnología ha permitido viajes de gran duración y operaciones a través de distintos husos horarios en cortos periodos⁹⁶, lesiones provocadas por manipular equipajes, lesiones osteomusculares por manipulación de cargas pesadas, exposición a gases, productos químicos y ruidos producidos de las aeronaves, o quemaduras con el material de cocina, así como enfrisure en ocasiones, comportamiento violento de algunos pasajeros trastornados (rabia aérea)⁹⁷

Por ello es importante que los trabajadores laboren en un ambiente de trabajo adecuado. Las relaciones de trabajo se tendrían que gestionar los costos de mano de obra, observando que el sector aéreo se sigue transformando en un mercado mundial.

La legislación laboral no es la misma en todo el mundo y en México es muy importante que exista una mejor regulación para este sector, el desafío más importante para las aerolíneas es lograr una rentabilidad sostenida, pero sin la contribución de la fuerza de trabajo no se alcanzara esta proyección.⁹⁸

En materia laboral la observación que se detecta es desde la parte interna de la empresa , estructura administrativa y legislación aplicable en materia laboral, en parte interna se tendría que concientizar que se realiza bajo una formación de equipos de trabajo , quienes desarrollaran estrategias y sesiones de información , concientizarse de la situación que se presenta, tomar control y

⁹⁶ HERRERA GARCIA, Alfonso, Op. Cit Pp13,14

⁹⁷ La aviación civil y los cambios en su entorno laboral: documento temático para el debate en el Foro de diálogo mundial sobre los efectos de la crisis económica mundial en la industria de la aviación civil (Ginebra, 20-22 de febrero de 2013) / Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Actividades Sectoriales.- Ginebra: OIT, 2013,pp1,2

⁹⁸ Ibídem, La aviación civil y los cambios en su entorno laboral , pp.7, 9

tomar decisión para solucionar ya sea en equipo a través de un representante en esta caso el encargado ya sea de área o equipo.

4.3 LA AVIACIÓN CIVIL MEXICANA ACTUAL Y DEL FUTURO

Para llevar a cabo servicios aéreos especiales que son otra opción de negocio que existe pero que influye el desconocimiento de la comunidad aeronáutica en México y que no hay limitaciones para las empresas para llevar a cabo.

Dentro del Tratado de Libre Comercio (TLC) México, Estados Unidos y Canadá, abrió el comercio transfronterizo de los servicios aéreos especializados contemplados en el a Ley de Aviación Civil de México en su Artículo 27.”Se considera transporte aéreo privado comercial aquél que se destina al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro.

Dentro del transporte aéreo privado comercial se encuentran los servicios aéreos especializados que, a su vez, comprenden los de aerofotografía, aerofotografía, publicidad comercial, fumigación aérea, provocación artificial de lluvias y capacitación y adiestramiento, entre otros.”⁹⁹

Los operadores canadienses, mexicanos y norteamericanos tiene el derecho de operar los servicios aéreos especiales que ofrecen en su país y también en territorios de los otros dos socios comerciales , por ejemplo cartografía aérea, topografía aérea, control de incendios forestales, extinción de incendios, remolque de planeadores, salto de paracaídas, soporte forestal , construcción aérea, grúa aérea, vuelos panorámicos, entrenamiento de vuelo , inspección y vigilancia aérea, por mencionar algunos ¹⁰⁰

De acuerdo con la necesidad del país el gobierno del Estado de Querétaro propuso un proyecto para atraer inversión mediante apoyos y facilidades para las empresas, las cuales promovieron la formación de una institución que apoyara un programa de

⁹⁹ Ley de Aviación Civil de México en su Artículo 27

¹⁰⁰ VUELA, Óp. Cit., No.149,2013,pp.62,65

capacitación para futuros técnicos especializados en la industria, para respaldar a las compañías del ramo que se establecieran en la región.

Es así como el Jorge Gutiérrez de Velásquez Ingeniero en electrónica egresado del Instituto Tecnológico de Querétaro apasionado por el tema aeronáutico se une al nuevo proyecto trabajando con la Universidad tecnológica de Querétaro, presentaron el proyecto de propuesta económica para atraer a BOMBARDIER empresa Canadiense compitiendo con los estados Coahuila, Chihuahua, Nuevo León, en octubre del 2005 el Presidente Vicente Fox Quesada anunciaba la llegada del fabricante a Querétaro.¹⁰¹

La Universidad Aeronáutica en Querétaro (UNAQ) es un órgano descentralizado del gobierno de Querétaro tiene personalidad jurídica tiene subsidio del gobierno federal así como del estado trabaja en el desarrollo de programas de personal en tierra, sistemas de gestión de calidad y administración aeroportuaria alineado con el programa nacional PROAEREO 2012-2020.¹⁰²

En México la industria aeronáutica ha registrado un crecimiento en los últimos años, la presencia de empresas y entidades de apoyo que existen desde diciembre 2011, incluyendo empresas líderes en la fabricación de aviones y de partes, operaciones de mano de obra y/o ingeniería como:

- Bombardier (Querétaro)
- Honeywell
- Cessna Aircraft (Chihuahua)
- Gulfstream Baja (California)
- Hawker Beechcraft Corp (Chihuahua)¹⁰³

¹⁰¹ VUELA, La auténtica Revista de Aviación Latinoamérica, No.149,2013,p.48

¹⁰² VUELA,IBIDEM, No.149,2013,p.57

¹⁰³ Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología 2011

Algunas de estas empresas instaladas en México, viendo superadas las expectativas de sus proyectos iniciales, han anunciado nuevos proyectos de inversión, así como programas de vanguardia en la industria.

El avance de la tecnología se ha desarrollado en diferentes sectores y aéreas a nivel mundial ya sea en aéreas como la automotriz, marítima y sin dejar a un lado la aeronáutica la creación de los (UAS/Drones) sistema de aeronave no tripulada.

La creación del Dron como innovación tiene sus pro y contras que en su momento se implementara la norma que regule de mantener adecuado su uso sin perjudicar a terceros. Debido al desarrollo y la demanda de la aviación a nivel mundial la demanda de la nueva tecnología se necesita de profesionistas capacitados para hacer una aplicación de conocimientos seguros, eficientes y responsables creando planes de estudio para personal en tierra, sistemas de gestión de calidad y administración aeroportuaria sin dejar de mencionar la del Derecho Aeronáutico.

4.4 IMPLEMENTO A LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

Dentro de la normatividad Mexicana se define y clasifica los diferentes tipos de aviación en nuestro país, así como la regulación aplicable a:

- Aviación Civil de Servicio Público
- La Aviación Civil Privada no Comercial (no se encuentra debidamente diferenciada y pese a esta especificación la normatividad les da el mismo trato.)

En nuestra legislación existen varios puntos que no tienen un procedimiento adecuado y tipificado, respecto al crimen organizado denominado de **“blind drug mule” es decir, mula de droga ciega.**

Dicho termino se refiere a quienes transportan drogas vía aérea siendo que durante el traslado del equipaje del avión a la banda de entrega, este es cambiado a fin de confundirlo con el de otro pasajero.

Los casos de esta “siembra” de droga en maletas ajenas al tráfico de drogas, se ha hecho muy común. Para evitar este tipo de situaciones, las Aerolíneas, policía Federal y el AICM proponen recomendaciones para llevar a cabo acciones como:

- ❖ Tomar fotografías y videos del interior y exterior de cada una de las maletas, características físicas del equipaje color, detalles particulares, marca y cierres.
- ❖ Registro de los objetos que se empacan así como características interiores.
- ❖ Marcar las maletas con listones, pines, stickers cualquier distintivo que ayude a identificar en la banda de equipaje.
- ❖ No descuidar ni perder de vista el equipaje antes de documentar o después de recogerlo, no dejar o confiar a personas desconocidas el equipaje y, no apoyar a alguien más que no conozcan a transportar el equipaje.
- ❖ Evitar distractores como peleas u otra cosa que llame la atención del usuario, ya que de esta manera funciona para cambio de maletas por los criminales.
- ❖ Utilizar los servicios que se ofrecen dentro del aeropuerto de envolver en plástico cada pieza de equipaje.
- ❖ No deshacerse de los talones de equipaje hasta tener las maletas y cerciorando que todo esté en orden.
- ❖ En caso de perder el equipaje o haber desaparecido, notificar primero a la aerolínea ya que el encargado podrá corroborar con el talón de equipaje si la maleta llegó o no al destino.
- ❖ Entregado el equipaje verificar que sea el correcto, que no haya sufrido alteraciones en los cierres y pasaje, mostrando las fotografías y corroborando el contenido de acuerdo al registro del pasajero.¹⁰⁴

¹⁰⁴ <http://www.informador.com.mx/mexico/2015/608540/6/diez-consejos-para-evitar-que-alteren-tu-maleta-en-aeropuertos.htm>

El Gobierno Federal deberá impulsar un convenio de colaboración aeroportuaria para disponer de protocolos de actuación, en caso de localizar maletas con droga etiquetadas a pasajeros que las desconocen, es una propuesta por la senadora del partido de Acción Nacional Mariana Gómez del Campo.¹⁰⁵

Uno de los proyectos que se tiene previstos dentro del plan de trabajo 2016 de la DGAC en materia regulatoria es emitir:

- 1) la norma oficial mexicana sobre
 - Actos de Interferencia Ilícita
 - Certificación de Instructores
- 2) Anteproyectos NOMs en programas de Seguridad Aeroportuaria
 - Sistemas de tarjeta de identificación aeroportuaria (TIAs)
 - Auditorias Operacionales de Seguridad
- 3) Establecer reglamentos **para:**
 - Escuelas
 - Expedición de permisos
 - Licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico
- 4) Manual de inspector de licencias
- 5) Actualización acuerdos bilaterales
- 6) Implementación de un plan de acción para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil mexicana¹⁰⁶

Para llevar a cabo las implementaciones en la aviación en materia de regulación y estas se puedan llevar a la práctica los reglamentos, normas, convenios programas es necesario la capacitación de sus inspectores, personal administrativo, autoridades dentro y fuera de aeropuertos así como de la DGAC.

¹⁰⁵ <http://www.sdpnoticias.com/nacional/2015/08/13/senadora-propone-protocolo-de-actuacion-para-maletas-con-droga>

¹⁰⁶ VUELA, Óp. Cit., No.164,2016,p.6

4.5 EL NUEVO AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

En septiembre de 2015 el presidente Enrique Peña Nieto, presento el proyecto del nuevo aeropuerto de la ciudad de México. En un inicio la inversión será de 169.000 Millones de pesos .dicha obra se considera una de las importantes del sexenio, por el impacto económico, social y en materia del medio ambiente.

Esta nueva terminal creara 600.000 nuevas fuentes de trabajo, tendrá la capacidad de trasportar a 120.000 millones de personas al año (cuatro veces más) que el actual aeropuerto. Se estima que en proceso se empleara a 160.000 personas. Trabjará coordinadamente el gobierno federal con las D.F.F y del Estado de México. Se contempla la construcción de universidades de aeronáutica y aviación, además de desarrollos habitacionales.

El proyecto se divide en tres etapas:

- 1) Primer Etapa
2015 a 2020

Iniciando con Obras Hidráulicas, Infraestructura Aeroportuaria y Licitación del proyecto debiendo estar concluida la primera etapa:

- Con tres pistas paralelas de operación simultanea
- 410 mil operaciones al año
- 118 plataformas de aeronaves
- Capacidad para 50 millones de pasajeros al año
- 94 puertas de contacto
- 42 remotas
- 4430 hectáreas de terreno
- El doble de las personas que viajan en el AICM actualmente

- 2) Segunda etapa 220-2065

Fase durante la cual se construirán otras 3 pistas con operaciones triples simultaneas.

3) Tercera etapa

En ésta no se ha detallado las obras a realizarse, el presidente anunció que se construirán una zona habitacional con servicios de salud, áreas comerciales, culturales y deportivas así como un centro de convenciones para trabajadores del aeropuerto.

Las iniciativas de optimización y uso complementario del aeropuerto de Toluca, administrarán una demanda de 42.4 millones de pasajeros que se estima alcanzar en al año 2022, buscando una solución para atender la demanda a largo plazo.

El plan para la construcción y operación del nuevo aeropuerto de la ciudad de México, se proyecta como una solución que contempla 50 años de operación y se pretende una capacidad de transportar de 37 a 120 millones de pasajeros a futuro; actualmente aeropuerto tiene la capacidad de 32 millones de pasajeros, que en la actualidad se reporta que ha sido superada esta cifra

4.5.1 BENEFICIO DEL NUEVO AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Las iniciativas de optimización y uso complementario del aeropuerto de Toluca, administrarán una demanda de 42.4 millones de pasajeros que se estima alcanzar en al año 2022, buscando una solución para atender la demanda a largo plazo.

El plan para la construcción y operación del nuevo aeropuerto de la ciudad de México, se proyecta como una solución que contempla 50 años de operación y se pretende una capacidad de transportar de 37 a 120 millones de pasajeros a futuro; actualmente aeropuerto tiene la capacidad de 32 millones de pasajeros, que en la actualidad se reporta que ha sido superada esta cifra. Estándares proyectados al máximo desarrollo:

- ❖ 120 millones de pasajeros por año
- ❖ 1, 000,000 operaciones por año
- ❖ 6 pistas con aproximación triple simultanea
- ❖ 4430 hectáreas de terreno.
- ❖ Busca tener una terminal.

- ❖ Teniendo un diseño de una X que la tiene considerada como una forma para el número de puertas de embarque utilizada en otros aeropuertos internacionales.

Se busca que el nuevo aeropuerto de la ciudad de México sea uno de los más modernos del mundo, que sea sustentable y con una terminal que pueda embarcar hasta 95 aerolíneas.

La capacidad que se proyecta para el nuevo aeropuerto cumpliendo la primera fase concluida en el año 2020, sería de 50 millones de pasajeros al año, en una competencia a nivel de aeropuertos internacionales quedaría en el lugar vigésimo.

No obstante, la proyección a futuro es la capacidad de 120 millones de pasajeros, superando al aeropuerto de Atlanta, el cual encabeza el ranking mundial con una capacidad de (94.4 millones de pasajeros), teniendo en cuenta que otros países como Londres y Estambul que se tiene en proyecto buscando cubrir una capacidad de 172 millones de pasajeros y 150 millones de pasajeros respectivamente

4.5.2 AFECTACIONES DEL NUEVO AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

A decir del arquitecto Oscar Torregón, director de proyectos de un prestigioso despacho, el nuevo proyecto aeroportuario de la ciudad de México es uno de los más importantes a escala mundial.; sin embargo se podrá haber hecho un diseño modular y no llevar a cabo una inversión inmediata alta.

Lo cierto es que las mejoras realizadas al actual aeropuerto internacional Benito Juárez de la ciudad de México, deberán contar con medidas de mitigación del tráfico aéreo. Su planificación a nivel urbanístico ha sido rebasado, ya que la demanda urbana prácticamente se tajo al aeropuerto.

El aeropuerto está alcanzando su límite técnico de operaciones por año, el cual se traduce hoy en 32 millones de pasajeros al año, es el principal nodo de la red aeroportuaria del país con el resto del mundo e interconecta a las diversas regiones al interior de la nación, sus frecuencias son de un avión cada 15 minutos; algo que es invariable.

La inversión inicial ascenderá a 169,000 millones de pesos, el plan prevé que 58% de los recursos sea de origen público y 42% de procedencia privada. El dinero público se compondrá de ingresos fiscales multianuales, inversión y excedentes. El privado principalmente provendrá de créditos bancarios y de la emisión de bonos gubernamentales.

PROPUESTA

La globalización respecto a la aviación civil nacional e internacional ha provocado que las aerolíneas busquen el acceso a todos los mercados a través de las necesidades del consumidor de trasladarse de un lugar a otro.

Actualmente el marco normativo se fundamenta en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley de Aviación Civil , Reglamento de la Ley, Ley de Aeropuertos, Ley de Inversión Extranjera, del sector aéreo y de aeropuertos, teniendo varias reformas desde su origen hasta fecha , el marco regulatorio restrictivo de las cuales se apoya.

Uno de los importantes factores es que el mercado sea un constante movimiento en este sentido pasajero, rutas, aeronaves, precios, oferta y demanda.

Por la experiencia que se tiene los paquetes que han venido ofertando no son suficientes para atraer el turismo ya que es uno de los factores indispensables para que México atraiga más turistas y pasajeros para promover que líneas aéreas extranjeras vengan al país y que las nuestras salgan a ganar mercado.

- La ubicación geográfica, facilita el acceso a los mercados Asiáticos, europeo y continente Americano.
- Se encuentra entre los dos principales corredores de mano factura aeroespacial.
- Por estos factores México está considerado como eje logístico de América.¹⁰⁷

Estados Unidos de Norte América, permite a las compañías Europeas establecidas en México reducir costos de producción, mantenimiento y exportación a Estados Unidos de Norte América.

¹⁰⁷ PROMEXICO [en línea]. Aeroespacial, 2010[consulta: 22 febrero 3013]<http://www.promexico.gob.mx/es->

México debe buscar que los convenios bilaterales incluyan condiciones de reciprocidad y equidad de mercados así como obtener acceso a los horarios en los aeropuertos de alta densidad de los países con los que firmen acuerdos bilaterales.

Es importante distribuir el tráfico aéreo, crear nuevas rutas alternas para desahogar los aeropuertos de la Ciudad de México, Cancún, Guadalajara y Monterrey, creando nuevos nodos de concentración y distribución regional, mientras no se amplíe la infraestructura aeroportuaria.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) al analizar las consideraciones de capacidad del transporte aéreo, considera que debe tomar en cuenta, por igual, los intereses del Estado, de las Aerolíneas, del consumidor y de los trabajadores, de tal manera que se compensen y se atiendan de manera equitativa.

México debe generar una política y una debida estructura para permitir una sana competencia en el sector con las condiciones de competitividad y la infraestructura necesaria para ampliar la oferta aeroportuaria y de navegación aérea, sin comprometer nuestro espacio aéreo.

México debe de impulsar la siguiente infraestructura y las necesarias políticas que generen una proyección y desarrollo en los aspectos de comercio, a nivel nacional e internacional, así como el turismo, la economía, el desarrollo regional, y los negocios que se generan a través de nuestras políticas empresariales y privatización.

El gobierno tiene que enlazar tres aspectos importantes : el apoyo económico a través de programas para el desarrollo a zonas del país con baja infraestructura y que no han sido remodeladas , explotadas y utilizadas, así como ofrecer paquetes turísticos accesibles y eventos ricos en cultura, además de políticas que apoyen a los nuevos emprendedores e ideas, apoyando al mercado nacional .

De esta manera se eleva el valor económico, siendo que otros países que otros países reconocen que México cuenta con excelentes productos para exportar. La única limitante que tiene nuestro país para generar una potencia económica, es la visión con la que crea las relaciones políticas.

La aeronáutica no solo es el espacio aéreo, va más allá de una política o relaciones internacionales; México cuenta con grandes empresarios y los recursos naturales necesarios, pero no han sido aprovechados; así mismo cuenta con las mejores constructoras, grandes arquitectos, excelente gastronomía, premio nobel, ideas innovadoras de emprendedores, pero sobre todo, personas que les gusta el trabajo, cabe mencionar que es importante dejar de ver al mexicano como mano de obra barata.

Los Estados Unidos de Norte América tiene una economía estable hasta cierto punto, por todos los trabajadores que hacen crecer su economía en diferentes aspectos como: turístico, político, económico y el campo. Lo que ha México le hace falta es dejar de ver como un mal a la iniciativa privada, ya que sin la infraestructura un país no puede crecer y sin mano de obra no materializa los proyectos.

Es importante apoyar las políticas Agropecuarias, Turísticas, de Infraestructura, Exportaciones, Proyectos de Emprendedores, Educación, Gastronomía, Relaciones Laborales e Iniciativa Privada.

Todos estos factores ayudan al crecimiento de la economía del país siendo que en el aspecto agropecuario se puede dar una mayor exportación de nuestros productos nacionales, con la característica de calidad que exigen los países que compradores.

Así generan relaciones económicas internacionales y cuyo traslado será a través de la aviación. Los nuevos empresarios amplían horizontes y la manera de contacto se generara por dispositivos electrónicos, pero la necesidad de estar presentes en juntas y hacer toma de decisiones no cambiará la forma de hacerlo en persona. Respecto

al turismo el viajar te permite llegar a otro lugar a fin de conocer hoteles, gastronomía, culturas, educación, vías de comunicación, etc. Etc.

Como se ha venido analizando, uno de los aspectos que manejan los requisitos para una concesión son los paquetes de hotel, tarifas, seguros de viaje; para llevar a cabo esto necesitamos buenas políticas y un mercado turístico y empresarial más amplio; así como el crecimiento de las ruta nacionales y fortalecer el desarrollo y expansión de su industria aérea

- Otro de los puntos es simplificar los trámites para la práctica de la aviación privada
- Capacitar a las comandancias aeroportuarias para llevar a cabo un buen funcionamiento a los trámites que les corresponden.
- Diferenciar bien los trámites que debe tener la aviación privada.
- Instrumentar una reingeniería de los procesos administrativos de la Dirección General Aviación Civil.

CONCLUSIONES

La centralización y exceso de trámites para la aviación particular, está deteniendo el desarrollo de diversas industrias como del sector, el turístico, el agrícola, el forestal y de la aeronáutica en general.

Se necesitan esquemas y programas de apoyo legal y económico para aquellos poblados que tiene la capacidad de desarrollar la aviación.

Se deben desarrollar programas para capacitar al personal que tiene el control de una supervisión y áreas administrativas.

Estar conscientes de que México es un país muy rico en recursos naturales por lo que contar con trabajadores con un salario bien pagado y competitivo, ayudaría a contar con la economía necesaria para que inversionistas inviertan en nuestro país.

México necesita implementar las reformas que necesita la legislación con la que cuenta nuestro país.

El aparente monopolio que no existe y la corrupción son elementos que afecta a nuestras políticas y economía en materia aeronáutica en México.

BIBLIOGRAFIA

- 1) ACOSTA ROMERO, Miguel , Notas para la Determinación del Concepto Jurídico de Espacio Aéreo, Revista de la Facultad de Derecho de México, Tomo XLV, Núm. 199-200, Año 1995 México D.F.
<http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/facdermx/cont/199/pr/pr0.pdf>
- 2) ACOSTA ROMERO, Miguel, "Teoría General de la Concesión" Revista Archivo de Derecho Público y Ciencias de la administración, ' , Vol. II, 1970-1971., Caracas, Venezuela.
- 3) ALVAREZ HERNANDEZ, José Luis. Derecho Espacial, 2da Edición. Porrúa, Facultad de Derecho Universidad Autónoma de México, Año 2006.
- 4) CALAFELL, Jorge E., "Teoría General de la Concesión" recuperado de <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/26/pr/pr19.pdf>
- 5) CHACÓN LÓPEZ VELARDE Samuel, Derecho Aeronáutico Mexicano y su Legislación, México D.F.2014
- 6) CORREA PARRA Alberto, El Derecho Aeronáutico y la Aviación Militar Mexicana, Edit. México D.F.1951.
- 7) DELASCIO Víctor José, Manual Del Derecho de la Aviación, Caracas, 1959
- 8) ERDOZAIN, Martin Luis, El Espacio Aéreo y su Regulación Internacional, Facultad de Derecho Universidad de Buenos Aires, 1962-1963, Revista que forma parte de acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM www.juricas.unam.mx, <http://biblio.juridicas.unam.mx/>

- 9) FRAGA, Gabino. " Derecho Administrativo" 19 ed., Edit. Porrúa. México, 1979.
- 10) JURADO RODRIGUEZ Agustín, Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, 1963
- 11) HERDEGEN, Matthias, Derecho Internacional Público, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 2015
- 12) HERRERA GARCIA, Alfonso, Elementos Para el Análisis de la Seguridad en el Transporte Aéreo Comercial en México, Secretaria de Comunicaciones y Transportes Instituto Mexicano del Transporte, Sanfandila , Querétaro, 2000,
- 13) Historia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2004
- 14) La aviación civil y los cambios en su entorno laboral: documento temático para el debate en el Foro de diálogo mundial sobre los efectos de la crisis económica mundial en la industria de la aviación civil (Ginebra, 20-22 de febrero de 2013) / Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Actividades Sectoriales. - Ginebra: OIT, 2013
- 15) LINARES Antonio, Régimen Jurídico Del Espacio Aéreo, Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Caracas, Vol. 39, No 90, 1982
- 16) LOAEZA TOVAR Enrique, Manual de Derecho Internacional para Oficiales de La Armada de México, Relaciones Exteriores, Secretaria de Marina, México, 1981.
- 17) La liberalización del Transporte Aéreo Mexicano, Bajo la Rectoría del Estado, TESIS, Ciudad Universitaria, 2008
- 18) Manual de Organización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México D.F. 2004.

- 19) RUIZ ROMERO Manuel , La Aviación Civil en México ,Secretaria de Comunicaciones y Transportes y Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1999.
- 20) Rodríguez, Felipe. Lecciones de Derecho Aeronáutico para Ingeniero Aeronáutico y Mecánico Aeronáutico. Recuperado de <http://www.feliperodriguez.com.ar/presentaciones/DERECHO%20AERONAUTICO.pdf> 2000
- 21) RUIZ ROMERO Manuel, Los Orígenes, Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México, volumen I , México D.F. 1996.
- 22) RIESCO EYZAGUIRRE, Ricardo, Régimen de Responsabilidad Consagrado por El Código Aeronáutico para el Transporte Aéreo de Mercancías, Revista Chilena de Derecho, Vol. 26 No4,(1999).
- 23) SAYAGUÉS LASO, Enrique, Tratado de Derecho Administrativo, Montevideo Vol. I, edit. Por el autor, 1953.
- 24)SERRA ROJAS, Andrés, Derecho Administrativo, 8ª. Edición. II, Ed. Porrúa, México, 1977
- 25)SEARRA VÁZQUEZ Modesto, Derecho Internacional Público, Ed. Porrúa, México 2000.
- 26)TAPIA SALINAS Luis, "Manual de Derecho Aeronáutico", Barcelona, 1944
- 27)VIDELA ESCALADA Federico, El Derecho Aeronáutico Rama Autónoma de las Ciencias Jurídicas, Buenos Aires Argentina, 1948.

LEGISLACIONES CONSULTADAS

- 1) CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_29ene16.pdf
- 2) LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN
http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/73_181215.pdf
- 3) NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-008-SCT3-2002 ,
<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/Marco%20Jur%EDdic%20y%20Regulatorio%20Normativo/Normativo/Normas/NOM-008-SCT3-2002%20REQS%20TECNICOS%20-%20AOC.pdf>
- 4) LEY DE AVIACIÓN CIVIL DE MÉXICO
http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/25_260115.pdf
- 5) REGLAMENTO DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL DE MÉXICO
http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LAC.pdf
- 6) CONVENIO DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL 1944 (CONVENIO DE CHICAGO) Y RATIFICADO EL 25 DE JUNIO DE 1946

OTRAS FUENTES

- 1) Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología 2011
- 2) Oficina Internacional del Trabajo (OIT), 2001b, y Oficina Internacional del Trabajo (OIT), 2012.
- 3) Registros de Accidentes Aéreos de los años 1990 a 1999.

DICCIONARIO

- 1) DE PINA, Rafael Diccionario de Derecho, 2ed., Ed. Porrúa, S.A. México, 1970
- 2) <http://definicion.de/aereo/#ixzz3iSkC6kXk>
- 3) <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-aeronautico/derecho-aeronautico.htm>
- 4) http://www.lex.com.do/index.php?option=com_content&view=article&id=94&Itemid=88&lang=es

REVISTAS

- 1) VUELA, La Auténtica Revista de Aviación Latinoamérica, No.149, 2013
- 2) VUELA, La Auténtica Revista de Aviación Latinoamérica, No. 164, 2016

PERIÓDICO

- 1) <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/dgac-se-transformara-en-la-agencia-federal-de-aviacion-civil.html>
- 2) <http://www.informador.com.mx/mexico/2015/608540/6/diez-consejos-para-evitar-que-alteren-tu-maleta-en-aeropuertos.htm>
- 3) PROMEXICO [en línea]. Aeroespacial, 2010[consulta: 22 febrero 2013]<http://www.promexico.gob.mx/es->

- 4) <http://www.sdpnoticias.com/nacional/2015/08/13/senadora-propone-protocolo-de-actuacion-para-maletas-con-droga>
- 5) http://vuelamex.com/blog_81215_Mexico--Nueva-Agencia-Federal-de-Aviacion-Civil--pista-a-la-vista.html

PAGINAS DE INTERNET

- 1) <http://aerolineasmexicanas.mx/lista-de-aerolineas-mexicanas/mexicana-de-aviacion-historia-y-datos>
- 2) http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lhr/de_l_md/capitulo2.pdf
- 3) (<http://cuadernoregulatorio.com.ar/ArticulosRodriguez/DERECHO%20AERONAUTICO%201.pdf>)
- 4) <http://www.dgac.gob.cl/portalweb/dgac/aeropuertos/concesionesAeronauticas/definiciones>
- 5) <http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/3381/AlbertoLeopoldoSalinas.pdf>
- 6) <http://www.mexicanaviationhistory.com/articulos/articulo.php?id=12>
- 7) <http://www.oecd.org/daf/competition/IEDreporteOCDECFC.pdf>,
- 8) <http://www.seneam.gob.mx/scta/aespacio.asp>
- 9) <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/01manualorga2013.pdf>
- 10) <http://volaris.blogspot.mx/2008/02/nuestra-historia-volaris.html>