



DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.
(DOF 26-01-2015)

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
Secretaría General
Secretaría de Servicios Parlamentarios
Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis

PROCESO LEGISLATIVO

DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 2015

PROCESO LEGISLATIVO	
01	30-04-2013 Cámara de Diputados. INICIATIVA con proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes de Aviación Civil, y de Aeropuertos. Presentada por el Dip. Juan Manuel Carbajal Hernández (PRI) Se turnó a la Comisión de Transportes. Gaceta Parlamentaria, 30 de abril de 2013.
02	01-10-2013 Cámara de Diputados. DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes de Aviación Civil, y de Aeropuertos. Aprobado en lo general y en lo particular, por 429 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones. Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates, 1 de octubre de 2013. Discusión y votación, 1 de octubre de 2013.
03	03-10-2013 Cámara de Senadores. MINUTA con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos. Se turnó a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos. Gaceta Parlamentaria, 3 de octubre de 2013.
04	14-12-2014 Cámara de Senadores. DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos. Aprobado en lo general y en lo particular, por 92 votos en pro, 7 en contra y 1 abstención. Se turnó a la Cámara de Diputados para los efectos de lo dispuesto por el inciso e) del artículo 72 constitucional. Diario de los Debates, 11 de diciembre de 2014. Discusión y votación, 14 de diciembre de 2014.
05	15-12-2014 Cámara de Diputados. MINUTA con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos. En votación económica se le dispensan todos los trámites y se someten a discusión y votación de inmediato Aprobado en lo general y en lo particular, por 370 votos en pro, 0 en contra y 4 abstenciones. Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales. Gaceta Parlamentaria, 15 de diciembre de 2014.
06	26-01-2015 Ejecutivo Federal. DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 2015.

30-04-2013

Cámara de Diputados.

INICIATIVA con proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes de Aviación Civil, y de Aeropuertos.

Presentada por el Dip. Juan Manuel Carbajal Hernández (PRI)

Se turnó a la Comisión de Transportes.

Gaceta Parlamentaria, 30 de abril de 2013.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LAS LEYES DE AVIACIÓN CIVIL, Y DE AEROPUERTOS

El diputado Juan Manuel Carbajal Hernández, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional y de la LXII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en el artículo 6, fracción I, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil, con base en la siguiente

Exposición de Motivos

Se entiende por cabotaje, el transporte aéreo mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa, de pasajeros, carga, correo o una combinación de estos, entre dos o más puntos en territorio nacional.

Adicionalmente el cabotaje constituye la octava libertad del aire, 1 ya que concede el derecho a que el operador aéreo de un Estado, transporte tráfico comercial enteramente dentro del territorio de otro estado.

El objetivo de la presente iniciativa es evitar el que existan permisionarios extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo privado comercial en territorio mexicano y ofreciendo servicio a terceros por el cual reciben una compensación, en un escenario de competencia sin tratamiento regulatorio uniforme dado que en México es relativamente más costoso operar el servicio de taxi aéreo debido todavía a la sobre regulación que existe en el sector y la carga administrativa de que exigen las autoridades correspondientes. La información pública indica que no existe una certificación para vigilar a los permisionarios extranjeros que ofrezcan el servicio de transporte aéreo no regular o taxi aéreo que realizan cabotaje en México, por lo que se compromete la seguridad de sus usuarios potenciales.

En el artículo 32 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, ya se dispone que los permisionarios extranjeros no pueden realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional, ello toda vez que únicamente el permisionario mexicano que preste servicio de transporte aéreo privado comercial bajo la modalidad de taxi aéreo o de fletamento, puede transportar entre dos o más puntos en territorio nacional a los pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos que hayan embarcado en un punto en el extranjero.

Por lo anterior, consideramos que dicha práctica también se tiene que regular a través de la Ley de Aviación Civil, estableciendo claramente la prohibición de las prácticas de cabotaje por parte de permisionarios extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo privado comercial en territorio nacional, imponiendo sanciones como la revocación del permiso, así como multas ejemplares y hasta la inmovilización de la aeronave como garantía del pago de la multa.

El cabotaje realizado por aeronaves con matrícula extranjera, actualmente está regulado y se sanciona en otros países: i) En los Estados Unidos de América el cabotaje de referencia se encuentra prohibido² con multas de hasta 27,500 dólares; ii) Canadá de forma semejante prohíbe las operaciones de cabotaje³ y al ser identificada debe de ser considerada como una aeronave importada por lo que causa impuestos equivalentes a su adquisición en forma inmediata, iii) En la Unión Europa la restricción es semejante pero la sanción es equiparable a tener que realizar la importación de la aeronave e incurrir en los impuestos correspondientes por lo que se aplican tasas en el rango del 15 por ciento al 20 por ciento por IVA con base en el valor de la aeronave y los aranceles aplicables que fluctúan entre el 2.7 por ciento y el 7.7 por ciento. Tales normatividades otorgan, seguridad a las empresas nacionales sujetas a la regulación propia de la jurisdicción del país de origen y a los usuarios de los taxis aéreos.

En este sentido, la revocación de los permisos y concesiones por prestar servicios distintos a los señalados en estos, ya están previstos en el artículo 15, fracción IX, de la Ley de Aviación Civil; pero para efectuar la mencionada revocación, se requiere haber sido sancionado previamente tres veces por el mismo motivo, de conformidad con el párrafo tercero de dicho artículo.

No obstante lo anterior, se quiere establecer la revocación inmediata del referido permiso, para los permisionarios extranjeros de transporte aéreo privado comercial que realicen prácticas de cabotaje en territorio nacional, y por lo tanto, se sugiere que la disposición en cuestión quede de la siguiente manera:

Artículo 15. Las concesiones o los permisos se podrán revocar por

IX. Prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo;

La Secretaría revocará las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a V y VII anteriores. De igual forma procederá en el caso de las fracciones IX, tratándose de permisionarios extranjeros de servicios de transporte aéreo privado comercial que realicen prácticas de cabotaje en territorio nacional, y X, cuando a su juicio sea grave la infracción para la seguridad de la operación.

En los casos de las fracciones VIII, IX, excepto en el caso de permisionarios extranjeros de servicios de transporte aéreo privado comercial que realicen prácticas de cabotaje en territorio nacional, y XI, 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”.

Al respecto, se hace notar que en los términos del último párrafo del artículo 15 de la Ley de Aviación Civil, la revocación del permiso traería como consecuencia que su titular no pueda obtener, directa o indirectamente otro permiso dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

La otra reforma propuesta en la presente iniciativa pretende establecer en la Ley de Aviación Civil la prohibición de practicar el cabotaje en territorio nacional a los permisionarios extranjeros. En este sentido, el artículo 18, párrafo segundo, de la Ley de Aviación Civil, dispone que el transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas.

De dónde se desprende que el cabotaje en territorio nacional no puede realizarse ni por extranjeros (permisionarios o no), ni por personas físicas mexicanas.

No obstante, se quiere establecer la prohibición expresa de practicar el cabotaje para los permisionarios extranjeros del servicio de transporte aéreo privado comercial, en el artículo 27 de la Ley de Aviación Civil, por lo que se propone el texto siguiente:

Artículo 27

...

Los permisionarios extranjeros que presten el servicio de transporte aéreo privado comercial no podrán realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional.

Finalmente, se propone establecer una multa como medida de coerción para quienes realicen estas prácticas, para ello, se propone se propone adicionar una fracción II Bis al artículo 86 de la Ley de Aviación Civil, de esta manera se estima poner una multa que se encuentre dentro de los rangos permitidos, pues de lo contrario, el imponer una multa que rebase el monto de la máxima prevista en la Ley de Aviación Civil para infracciones que repercuten directamente en la seguridad aérea, daría lugar a impugnaciones y juicios de amparo, por considerar que la multa no guarda relación con la gravedad de la infracción, ni con el bien jurídico tutelado, vulnerando el primer párrafo de artículo 22 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

No obstante lo anterior, de considerar procedente establecer una multa ejemplar y la inmovilización de la aeronave, en los términos señalados, se propone el texto siguiente:

Artículo 86. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley cometidas por el concesionario o permisionario, según se trate, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

...

II Bis. Practicar el cabotaje en territorio nacional, siendo permisionario extranjero de servicios de transporte aéreo privado comercial, con una multa de diez mil a veinticinco mil salarios mínimos .

Cuando el cabotaje sea detectado por la autoridad aeronáutica en el momento en que se esté cometiendo o inmediatamente después de haberse cometido, la mencionada autoridad podrá decretar el aseguramiento de la aeronave, ante el riesgo inminente de que el permisionario extranjero realice cualquier maniobra tendente a evadir la imposición de la sanción, para lo cual deberá levantar acta circunstanciada en la que precise las razones para efectuarlo.

Dicho aseguramiento quedará sin efectos si la autoridad aeronáutica no emite la resolución correspondiente dentro de los seis meses siguientes a la fecha en que se levante el acta a que se refiere el párrafo anterior, o si el infractor garantiza por cualquier forma establecida en la legislación aplicable, su sujeción al procedimiento que se instaure en su contra.

Los gastos que genere el aseguramiento de la aeronave que realice el cabotaje correrán a cargo del permisionario extranjero infractor.

Toda práctica que se lleve a cabo dentro de los límites geográficos del territorio nacional, debe ser regulada con el fin de no dejar vacíos en la interpretación de las leyes y de otorgar seguridad a los usuarios. Además, una estructura de sanciones aplicables creíbles y de magnitud suficiente para reducir la incidencia de tales actos ilegales y que representan un riesgo a los usuarios de tales servicios.

Aunado a las reformas anteriores, el que suscribe la presente iniciativa también está preocupado por proponer reformas que simplifiquen los trámites en la aviación general, con el objeto de abatir la corrupción por parte de las autoridades, evitar la doble tramitación y homologar las regulaciones con nuestro principal socio comercial que es Estados Unidos.

Dentro de estas reformas, se propone que el Certificado de Aeronavegabilidad sea permanente, este certificado, es el documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo. Al día de hoy es un documento que se tiene que tramitar cada año y que bastaría con que fuera revisada en la inspección técnica anual que hacen las autoridades a las aeronaves que se encuentran en servicio, así se evitaría la sobrerregulación que hay en el sector.

Es necesario reformar el artículo 11 de la Ley de Aviación Civil con el objeto de que disminuir los costos a la aviación general, pues cada tripulación que realiza una capacitación en el extranjero, tiene el siguiente problema:

Cuando la tripulación va a concluir su curso inicial y va tener su examen en simulador y examen teórico; un Inspector de la autoridad mexicana "no calificado" tiene que asistir a dar FE, de que ha sido concluida y aprobada dicha capacitación.

Es ilógico que un sinodal no calificado tenga que asistir a los entrenamientos en el extranjero a solo dar FE de lo aprobado. Todo esto genera gastos extraordinarios a las empresas como sigue:

a) Avión (viaje redondo) = 1,000.00 dólares

b) Viáticos de 3 días = 1,350.00 dólares

c) Reservación de hotel (3 días) = 800.00 dólares

d) Total = 3,150 dólares

De esta manera, si tomamos en cuenta que en promedio cada piloto asiste 2 veces al año a capacitación, el gasto aproximado que hace cada empresa de aviación es de 6,300 dólares al año.

Se estima que el impacto al sector de la aviación general en México, conformado por un aproximado de 600 aeronaves es de 3,780,000 dólares al año, que son equivalentes 53,865,000 pesos al año. Lo anterior, sólo para ir a dar fe de una capacitación en el extranjero.

En este mismo sentido, se propone reformar el artículo 38 con el objetivo de que la licencia del personal técnico aeronáutico sea permanente y que quede sujeta a la vigencia del certificado médico y al curso recurrente en simulador, mismos requisitos que son establecidos en el Reglamento de Aviación Civil.

Se propone reformar el artículo 41 de la Ley de Aviación Civil para que el aterrizaje de la aeronave en la estación se considere como cierre de vuelo, con el objeto de disminuir la corrupción que hay en las comandancias al entregar el cierre de vuelo y porque se considera un trámite innecesario.

Por último, las reformas a la Ley de Aeropuertos son con el objeto de facilitar la tramitación de los permisos para tener un aeródromo civil en zonas alejadas, siempre y cuando su punto de referencia de aeródromo o helipuerto esté alejado al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano.

Derivado de lo anterior, someto a la consideración del pleno el siguiente proyecto de

Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil, y de la Ley de Aeropuertos

Primero. Se reforma el último párrafo del artículo 15; se adiciona un párrafo al artículo 27; un párrafo al artículo 32; un párrafo al artículo 38; un párrafo al artículo 41; y, una fracción VIII al artículo 86 de la Ley de Aviación Civil para quedar como sigue:

Artículo 11. Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:

- I. Nacional no regular;
- II. Internacional regular;
- III. Internacional no regular; y
- IV. Privado comercial.

Los permisos se otorgarán: a personas morales mexicanas en el caso de la fracción I; a sociedades extranjeras en el supuesto de la fracción II; a personas morales mexicanas o sociedades extranjeras en el caso de la fracción III; y a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras en el de la fracción IV.

Para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas, se estará a lo dispuesto en el artículo 9 de esta ley.

Asimismo, requerirá de permiso el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento, que podrá otorgarse a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras.

Los permisos se otorgarán por plazo indefinido.

En el reglamento correspondiente se precisarán los requisitos para la obtención de los permisos a que se refiere este artículo.

En el caso del permiso para el establecimiento de talleres aeronáuticos, estos pueden ser propios o contratados y deben cerciorarse de que el mantenimiento de las aeronaves se efectúe con sujeción a lo previsto en los

manuales del fabricante y a los programas de mantenimiento e inspección, y en su caso el programa de mantenimiento puente, aprobados por la Secretaría, a los boletines de servicio del fabricante y directivas de aeronavegabilidad, suplementos a los manuales e instrucciones de aeronavegabilidad continua, todos ellos de conformidad con las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativas correspondientes.

Los talleres aeronáuticos que estén ubicados en el extranjero deberán contar con la autorización previa de la Secretaría, para realizar trabajos de mantenimiento, inspección y reparación de sus aeronaves, motores, hélices y sus componentes

En el caso del permiso para los centros de capacitación, estos se otorgarán cuando se basen en planes y programas de estudio aprobados a una institución autorizada por la Autoridad Aeronáutica, con el objeto de adquirir o actualizar los conocimientos y habilidades requeridos para obtener, revalidar, convalidar y recuperar las licencias, permisos o certificados de capacidad.

Los centros de capacitación que estén ubicados en el extranjero, impartidos por algún concesionario, permisionario o institución educativa para la formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico deberán contar con la autorización previa de la Secretaría

Artículo 15. Las concesiones o los permisos se podrán revocar por:

I a VIII...

IX. Prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo;

X. a XIII...

La Secretaría revocará las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a V y VII anteriores. De igual forma procederá en el caso de las fracciones IX, tratándose de permisionarios extranjeros de servicios de transporte aéreo privado comercial que realicen prácticas de cabotaje en territorio nacional, y X, cuando a su juicio sea grave la infracción para la seguridad de la operación.

En los casos de las fracciones VIII, IX, excepto en el caso de permisionarios extranjeros de servicios de transporte aéreo privado comercial que realicen prácticas de cabotaje en territorio nacional, y XI, 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.

...

Artículo 27...

...

...

...

Los permisionarios extranjeros que presten el servicio de transporte aéreo privado comercial no podrán realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional.

Artículo 32. Toda aeronave, para realizar vuelos, deberá llevar a bordo la póliza de seguro o el documento que acredite que ésta se encuentra vigente, así como los certificados de aeronavegabilidad y de matrícula o copia certificada de este último, vigentes.

La obtención del certificado de aeronavegabilidad se sujetará a las pruebas, al control técnico y a los requisitos de mantenimiento que establezcan los reglamentos.

En todos los casos, las aeronaves tendrán que llevar a bordo los documentos y equipo que señalen los tratados, esta Ley y demás disposiciones aplicables.

La vigencia del certificado de aeronavegabilidad es permanente, siempre y cuando la aeronave cumpla, en todo momento, con los requerimientos de mantenimiento de la aeronavegabilidad. En caso de incumplimiento de los citados requerimientos establecidos en el Reglamento de esta Ley, la Secretaría podrá suspender, cancelar o establecer una vigencia determinada del certificado de aeronavegabilidad, según sea el caso.

La verificación de los requisitos del mantenimiento de la aeronavegabilidad se realizará conforme a los procedimientos establecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil

Artículo 38.- El personal técnico aeronáutico está constituido por el personal de vuelo que interviene directamente en la operación de la aeronave y por el personal de tierra, cuyas funciones se especifiquen en el reglamento correspondiente. Dicho personal deberá, además de ser mexicano por nacimiento que no adquiera otra nacionalidad, contar con las licencias respectivas, previa comprobación de los requisitos de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia, entre otros.

Para el caso de la aviación privada no comercial, los pilotos extranjeros y nacionales podrán convalidar u obtener la licencia de piloto privado, previo el cumplimiento de las disposiciones expresas en el reglamento correspondiente.

La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será indefinida salvo que:

I. El titular de la licencia, incumpla con lo dispuesto en la presente Ley y en la demás normatividad aplicable;

II. Se solicite la obtención de una licencia con motivo de la suspensión o cancelación de otra anterior, caso en que su vigencia será de un año, transcurrido el cual, de mediar una nueva solicitud, la Secretaría determinará si conforme al cumplimiento del interesado en el uso de la licencia, se le otorga con carácter indefinido o nuevamente por un año; ó

III. Se trate de la convalidación de licencia cuya vigencia no podrá exceder la que la Autoridad de Aviación Civil haya otorgado a la licencia extranjera.

Para que el personal técnico aeronáutico pueda dedicarse al ejercicio de su actividad deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica ser titular de una licencia vigente expedida por la Autoridad, contar con la constancia de aptitud psicofísica vigente correspondiente a su actividad.

Terminada la vigencia de la constancia de aptitud psicofísica, el interesado tendrá hasta 30 días posteriores para su renovación, periodo en el cual no podrá ejercer su actividad como personal técnico aeronáutico.

Artículo 41. La responsabilidad del comandante comprende desde el momento en que se hace cargo de la aeronave para iniciar el vuelo hasta su entrega a la autoridad competente o al representante del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, al propietario o poseedor de la aeronave, quienes serán solidariamente responsables con el comandante o piloto, por cualquier orden dictada en contravención a lo dispuesto por esta Ley.

La responsabilidad del comandante también comprenderá abrir su plan de vuelo. El aterrizaje de la aeronave en la estación se considerará como cierre de plan de vuelo.

Artículo 86. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley cometidas por el concesionario o permisionario, según se trate, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

...

VIII. Practicar el cabotaje en territorio nacional, siendo permisionario extranjero de servicios de transporte aéreo privado comercial, con una multa de diez mil a veinticinco mil salarios mínimos.

Cuando el cabotaje sea detectado por la autoridad aeronáutica en el momento en que se esté cometiendo o inmediatamente después de haberse cometido, la mencionada autoridad podrá decretar el aseguramiento de la aeronave, ante el riesgo inminente de que el permisionario extranjero realice cualquier maniobra tendente a evadir la imposición de la sanción, para lo cual, el comandante del aeropuerto, deberá levantar acta circunstanciada en la que precise las razones para efectuarlo.

Dicho aseguramiento quedará sin efectos si la autoridad aeronáutica no emite la resolución correspondiente dentro de los seis meses siguientes a la fecha en que se levante el acta a que se refiere el párrafo anterior, o si el infractor garantiza por cualquier forma establecida en la legislación aplicable, su sujeción al procedimiento que se instaure en su contra.

Los gastos que genere el aseguramiento de la aeronave que realice el cabotaje correrán a cargo del permisionario extranjero infractor.

Segundo. Se adicionan 2 párrafos al artículo 18; y, un artículo 18 BIS, ambos de la Ley de Aeropuertos para quedar como sigue:

Artículo 18. Los interesados en obtener permiso deberán acreditar, como mínimo, y según la naturaleza del aeródromo civil de que se trate, lo siguiente:

I. La capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera, para asegurar que se opere en condiciones de calidad y seguridad; y

II. La acreditación legal de la posibilidad de usar y aprovechar el terreno para establecer instalaciones necesarias para prestar los servicios, según se trate, que cumpla con requisitos técnicos de seguridad y disposiciones en materia ambiental y cuente con el personal técnico y administrativo capacitado.

La resolución de la Secretaría sobre el otorgamiento de permisos, deberá emitirse en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquel en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada; tratándose de aeródromos de servicio particular, una vez transcurrido dicho plazo se considerará autorizado el permiso si la Secretaría no hubiere comunicado resolución alguna al promovente; el permiso se entenderá otorgado por diez años.

Cuando la Secretaría resuelva negativamente sobre el otorgamiento de un permiso, ésta contará con 30 días naturales posteriores a la fecha de la resolución, para remitir al promovente un documento explicativo sobre los motivos para la negación del permiso.

Los interesados en obtener un permiso, no requerirán estudio operacional de trayectorias, cuando se trate de helipuertos, ni estudio de espacio aéreo, cuando se trate de aeródromos, ambos no controlados y de operación bajo reglas visuales de vuelo (VFR), siempre y cuando su punto de referencia de aeródromo o helipuerto esté alejado al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano.

Artículo 18 Bis. Un aeródromo de servicio particular que requiera emplazarse en un sitio de manera temporal para realizar operaciones bajo reglas de vuelo visual (VFR) en horario diurno, podrá obtener permiso expedido por la Secretaría, siempre y cuando se utilice por menos de 30 días, con no más de 10 operaciones por día.

Para obtener el referido permiso para el emplazamiento de estos aeródromos, únicamente deberá notificarse previamente por escrito a la autoridad aeroportuaria del aeropuerto más cercano, no exentándose de observar los aspectos jurídicos, técnicos, operacionales y de infraestructura necesarios para llevar a cabo operaciones aéreas con seguridad, sin perjuicio de las sanciones que en su caso procedan, de conformidad con las disposiciones aplicables.

El permiso a que se refiere el presente artículo podrá solicitarse hasta por tres ocasiones en el transcurso de un año, que no podrán ser consecutivas, por lo que, al término de la vigencia de la tercera, para seguir siendo utilizado el emplazamiento del aeródromo, deberá obtener el permiso correspondiente.

En caso de que se utilice por más tiempo o mayor número de operaciones de los contemplados en el primer párrafo que antecede, el interesado deberá obtener el permiso correspondiente.

Transitorio

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

1 Establecidas en el Convenio de Chicago de 1944, donde se definen las 9 libertades del aire.

2 49 USC § 41703 (c):US Code-Section 41703: Sobre navegación de aeronaves civiles extranjeras y §294.81 del Departamento de Transporte, excepto en ciertas circunstancias de emergencia con permiso explícito de la autoridad.

3 Memorandum D3-2-1: "2. A foreign non-tax paid aircraft involved in international commercial transportation is restricted to international flights from a point abroad to a point or points in Canada and return to a point abroad. The carriage of Canadian residents to, and their arrival from, foreign destinations is permitted provided the flight is limited to international service. Any foreign aircraft that ceases to be involved in international commercial transportation while in Canadian airspace must be immediately reported to the CBSA and formally accounted for as it is deemed to have been imported.

3. Under no circumstances may a foreign non-tax paid empty aircraft enter Canada for the sole purpose of carrying passengers or goods point-to-point in Canada.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 30 de abril de 2013.

Diputado Juan Manuel Carbajal Hernández (rúbrica)

Turnada a la Comisión de Transportes.

01-10-2013

Cámara de Diputados.

DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes de Aviación Civil, y de Aeropuertos.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 429 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 1 de octubre de 2013.

Discusión y votación, 1 de octubre de 2013.

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LAS LEYES DE AVIACIÓN CIVIL, Y DE AEROPUERTOS

El Secretario diputado Xavier Azuara Zúñiga: «Dictamen de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes de Aviación Civil, y de Aeropuertos

Honorable Asamblea:

La Comisión de Transportes, con las atribuciones que le confieren los artículos 39, numerales 1 y 2, y 45, numerales 6, incisos e) y f), y 7, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 80, numeral 1; 81, numeral 2; 82, numeral 1; 84, numeral 1; 85; 157; 158 y 167, numeral 4 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de los integrantes de esta honorable asamblea el presente dictamen, de acuerdo con lo siguiente:

Metodología

I. En el capítulo de “**Antecedentes**” se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo, del recibo de turno para el dictamen de la referida Iniciativa y del trabajo previo para su resolución de la comisión dictaminadora.

II. En el capítulo referido al “**Contenido de la iniciativa**”, se sintetiza el alcance de la propuesta de reforma en estudio.

III. En el capítulo de “**Consideraciones**”, se expresan los argumentos de valoración de la propuesta y de los motivos que sustentan la resolución de esta comisión dictaminadora.

I. Antecedentes

1. En sesión ordinaria de fecha 30 de abril de 2013, el diputado Juan Manuel Carbajal Hernández del Partido Revolucionario Institucional, sometió a consideración del pleno de la Cámara de Diputados de la LXII Legislatura, la Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

2. En la misma fecha, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 23, fracción f), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la Mesa Directiva acordó turnar la Iniciativa mencionada a la Comisión de Transportes, para su estudio y dictamen, mediante oficio D.G.P.L. 62-II-7-707, de fecha 30 de abril de 2013, expediente 1941.

II. Contenido de la iniciativa

El objetivo de la Iniciativa es evitar el que existan permisionarios extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo privado comercial en territorio mexicano y ofreciendo servicio a terceros por el cual reciben una compensación, en un escenario de competencia sin tratamiento regulatorio uniforme dado que en México, es relativamente más costoso operar el servicio de taxi aéreo debido todavía a la sobre regulación que existe en el sector y la carga administrativa de que exigen las autoridades correspondientes. La información pública indica que no existe una certificación para vigilar a los permisionarios extranjeros que ofrezcan el servicio de transporte

aéreo no regular o taxi aéreo que realizan cabotaje en México, por lo que se compromete la seguridad de sus usuarios potenciales.

Por lo anterior, el que suscribe la Iniciativa considera que dicha práctica también se tiene que regular a través de la Ley de Aviación Civil, estableciendo claramente la prohibición de las prácticas de cabotaje por parte de permisionarios extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo privado comercial en territorio nacional, imponiendo sanciones como la revocación del permiso, así como multas ejemplares y hasta la inmovilización de la aeronave como garantía del pago de la multa.

En este sentido, las principales reformas que propone el diputado para los permisionarios extranjeros de servicios de transporte aéreo privado comercial que realicen prácticas de cabotaje en territorio nacional son: la revocación inmediata de su permiso; poner su prohibición expresa en la ley; establecer una multa ejemplar para quienes realicen estas prácticas y la inmovilización de la aeronave.

Aunado a las reformas anteriores, el diputado que promueve la Iniciativa está preocupado por proponer reformas que simplifiquen los trámites en la aviación general, con el objeto de abatir la corrupción por parte de las autoridades, evitar la doble tramitación y homologar las regulaciones con nuestro principal socio comercial que es Estados Unidos.

Dentro de estas reformas, se propone que el Certificado de Aeronavegabilidad sea permanente, mismo documento que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo y que al día de hoy se tiene que tramitar cada año y que bastaría con que fuera revisada en la inspección técnica anual que hacen las autoridades a las aeronaves que se encuentran en servicio, de acuerdo a los estándares internacionales.

Asimismo, la referida Iniciativa establece la necesidad de que los talleres aeronáuticos y los centros de capacitación que estén ubicados en el extranjero, sean reconocidos por la autoridad aeronáutica mexicana con el objetivo de no causar más costos a la aviación general, esto porque cuando las tripulaciones mexicanas reciben una capacitación en el extranjero un inspector "no calificado" de la autoridad mexicana tiene que asistir a dar Fe de que ha sido concluida y aprobada dicha capacitación, lo que genera costos extraordinarios a la industria de la aviación general estimados en más de 50 millones de pesos al año.

Con el mismo sentido de simplificación y eficiencia en el sector, el diputado propone que las licencias del personal técnico aeronáutico sean permanentes; además, que el aterrizaje de la aeronave en la estación se considere como cierre de vuelo, pues se considera un trámite innecesario, ya que la autoridad tiene la información en el sistema, como sucede en los países desarrollados.

Por último, las reformas a la Ley de Aeropuertos son con el objeto de facilitar la tramitación de los permisos para obtener aeródromos civiles en zonas alejadas; y, disminución de trámites para los aeródromos o helipuertos alejados al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano, y así disminuir el alto nivel de corrupción al solicitar trámites innecesarios e inútiles.

III. Consideraciones de la comisión

Primera. La comisión dictaminadora expresa su interés en actualizar la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos, para plasmar nuevas realidades que faciliten este medio de transporte, fundamental para la movilidad. La aviación es un medio de transporte cuyo uso se ha democratizado con el paso de los años, pues de ser un medio de un alto costo y complejidad técnica, ha pasado al uso para la movilización masiva en aviones de gran capacidad como de uso más limitado en tamaño y usuarios.

Esta realidad demanda que la legislación sea modificada para facilitar la expansión y desarrollo de este medio de transporte.

Segunda. Esta comisión está de acuerdo en establecer en el artículo 11 de la Ley de Aviación Civil, el reconocimiento de los talleres aeronáuticos y de centros de capacitación cuando ambos se encuentren en el extranjero. Por ello, considera que los certificados, o documentación equivalente, expedidos por centros de capacitación y talleres aeronáuticos extranjeros, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando esos

talleres y centros estén acreditados por la autoridad aeronáutica de su país y obtengan su registro ante la propia Secretaría.

Considerando la relevancia en la preparación y actualización del personal que opera las naves de este medio de transporte, esta comisión acepta la propuesta de que los Centros de Capacitación ubicados en el extranjero puedan brindar este servicio a los connacionales, para lo cual deberán contar con la autorización y registro de la autoridad de su país como de la autoridad mexicana respectiva.

En este mismo sentido, la comisión dictaminadora reforma el artículo 39 de la ley para darle sentido a la propuesta del diputado, para que los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento deban contar con registro ante la Secretaría o ante el centro de capacitación extranjero para el cual presten sus servicios.

Las modificaciones que propone la comisión en este artículo fueron de redacción y de técnica legislativa para su mejor entendimiento en la Ley de Aviación Civil.

Tercera. La comisión que dictamina está de acuerdo en regular a través de la Ley de Aviación Civil, la prohibición de las prácticas de cabotaje por parte de permisionarios extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo privado comercial en territorio nacional, imponiendo sanciones como la revocación del permiso, así como multas ejemplares y hasta la inmovilización de la aeronave como garantía del pago de la multa.

En este sentido, la comisión está de acuerdo en que las reformas a la ley para regular a los permisionarios extranjeros de servicios de transporte aéreo privado comercial que realicen prácticas de cabotaje en territorio nacional sean: la revocación inmediata de su permiso; poner la prohibición expresa en la ley; y, establecer una multa ejemplar para quienes realicen estas prácticas, hasta la inmovilización de la aeronave.

La comisión propone reformar la Iniciativa del diputado, en el penúltimo párrafo al artículo 86, en donde se establece que cuando el cabotaje sea detectado por la autoridad aeronáutica en el momento en que se esté cometiendo o inmediatamente después de haberse cometido, la mencionada autoridad podrá decretar el aseguramiento de la aeronave. Asimismo, la reforma del diputado establece que el aseguramiento quedará sin efectos si la autoridad aeronáutica no emite la resolución correspondiente dentro de los seis meses siguientes a la fecha en que se levante el acta a que se refiere el párrafo anterior, o si el infractor garantiza por cualquier forma establecida en la legislación aplicable, su sujeción al procedimiento que se instaure en su contra.

De esta manera, la propuesta de la comisión es que el aseguramiento quede sin efectos si la autoridad aeronáutica no emite la resolución correspondiente dentro de los **60 días** siguientes a la fecha en que se levante el acta, pues parece excesivo el tiempo para emitir una resolución por parte de la autoridad.

Cuarta. La comisión dictaminadora no concuerda con la propuesta del diputado promovente para que la vigencia del Certificado de Aeronavegabilidad sea permanente, ya que se corre el riesgo de no llevar a cabo las facultades de la DGAC respecto a inspeccionar y controlar el mantenimiento de las aeronaves, lo anterior toda vez que la expedición del certificado de aeronavegabilidad es el instrumento por el cual esta autoridad vigila que se cumplan con las condiciones de seguridad

Sin embargo, considera conveniente extender la vigencia de dicho Certificado a 2 años, sujeto a que la aeronave cumpla plenamente los requerimientos de mantenimiento, así como las especificaciones para mantener a la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad.

De la misma manera, la comisión dictaminadora no está de acuerdo en que la vigencia de la licencia del personal técnico aeronáutico sea permanente, pues la revalidación periódica de la licencia es el principal medio de que dispone actualmente la autoridad aeronáutica mexicana para asegurarse del mantenimiento, de la competencia y del cumplimiento de los requisitos relativos a la experiencia reciente del titular de una licencia de piloto. Por ello, esta comisión dictaminadora considera conveniente extender la vigencia de la licencia del personal técnico aeronáutico a 2 años.

Esta comisión concuerda con el diputado promovente, en donde establece para que el personal técnico aeronáutico pueda dedicarse al ejercicio de su actividad deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, ser titular de una licencia vigente expedida por la Autoridad, contar con la constancia de aptitud psicofísica vigente correspondiente a su actividad.

Por lo anterior, terminada la vigencia de la constancia de aptitud psicofísica, el interesado tendrá hasta 30 días posteriores para su renovación, periodo en el cual no podrá ejercer su actividad como personal técnico aeronáutico, sin que esto implique el vencimiento de su licencia.

Por último, en el mismo sentido que las dos anteriores propuestas, la comisión que dictamina está de acuerdo en instrumentar a través de la ley, para que el aterrizaje de la aeronave sea considerado como el Cierre de Plan de Vuelo.

En las tres propuestas, la del Certificado de Aeronavegabilidad con vigencia de 2 años, las licencias del personal técnico aeronáutico con vigencia de 2 años, y el cierre del plan de vuelo, la comisión considera que son en beneficio de los usuarios de la Aviación General pues disminuyen trámites innecesarios, hacen eficiente al sector y disminuye las posibilidades de corrupción por parte de la autoridad.

Los cambios que propuso la comisión en el texto del artículo 38 fueron de redacción y de técnica legislativa para su mejor entendimiento en la Ley de Aviación Civil.

Por último, la comisión dictaminadora considera necesario reformar el artículo 16 de este mismo ordenamiento con la finalidad de que la Secretaría no pueda suspender las operaciones de las aeronaves por contraprestaciones pendientes de cumplimientos de los propietarios de las mismas, con concesionarios y/o permisionarios, esto porque en muchos casos la autoridad detiene las operaciones de las aeronaves provocando grandes pérdidas a los usuarios y afectando así operaciones de comercio, carga y turismo.

Quinta. Esta comisión dictaminadora considera que en concordancia con lo reformado, resulta jurídicamente procedente adicionar un Capítulo XV Bis con el objeto de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, establezca un Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), a fin de alcanzar un nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil.

La adición propuesta es acorde a lo publicado en el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018, que establece como parte de la estrategia 4.9.1. sobre la modernización, ampliación y conservación de la infraestructura de los diferentes modos de transporte y el mejoramiento de su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, por lo que respecta al sector aeroportuario: la supervisión del desempeño de las aerolíneas nacionales para garantizar altos estándares de seguridad, eficiencia y calidad en sus servicios, así como la continuación en la elaboración de normas básicas de seguridad y actualización de la reglamentación en temas de seguridad.

Asimismo, el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, establece en sus fracciones I y VI, que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la formulación y conducción de las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país, así como la administración de la operación de los servicios de seguridad de la navegación aérea.

De la misma manera, la adición va conforme a lo dispuesto en el artículo 6, fracciones I y V, 7, fracción V, 7 Bis, fracción IV, y 84 de la Ley de Aviación Civil, en el que se establece que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en materia de aviación civil y aeroportuaria, planear, formular y conducir las políticas y programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo; expedir y aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deben observarse en los servicios de transporte aéreo, así como verificar su cumplimiento, vigilar la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas y verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad y eficiencia en los servicios de transporte aéreo.

Además, el artículo 17 de esa ley establece que en la prestación de los servicios de transporte aéreo se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.

El inciso l) del Artículo 54 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, promulgado en México el 12 de septiembre de 1946, establece que, dentro de las funciones obligatorias del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), está la de adoptar, normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del referido Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, como Anexos a ese Convenio, así como la de notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas.

La adopción por el Consejo de los Anexos antes señalados, fue votada por el Consejo y, posteriormente sometida a México, por lo que los anexos y enmiendas a uno de ellos, surtió efectos a los tres meses de serle transmitido o a la expiración del periodo mayor establecido por el propio Consejo.

Como efecto de lo anterior, en términos de lo dispuesto en el artículo 37 del Convenio, México se comprometió a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativas a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea, para cuyo fin, la Organización de Aviación Civil Internacional ha adoptado y enmendado, en su oportunidad, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que tratan, entre otros temas, de cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

En particular, en la cuarta sesión de su 198º período de sesiones, celebrada el 25 de febrero de 2013, el Consejo adoptó las Normas y métodos recomendados internacionales sobre gestión de la seguridad operacional, que conforman el Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Al adoptar el Anexo 19, el Consejo fijó el 15 de julio de 2013, como fecha en que surtirá efecto, salvo en lo que se refiere a aquellas partes de la misma respecto a las cuales la mayoría de los Estados contratantes hiciera constar su desaprobación antes de dicha fecha. Además, el Consejo resolvió que el Anexo 19, en la medida en que surta efecto, sea aplicable a partir del 14 de noviembre de 2013.

Dentro de los beneficios del Anexo 19 se destaca el fortalecimiento de la gestión de la seguridad operacional a nivel estatal al consolidar en un solo Anexo las disposiciones sobre la misma que se aplican a múltiples campos de la aviación. Asimismo, se facilita la futura evolución de la regulación en la materia, se promueve la implantación armonizada de las del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, en inglés: Safety Management System (SMS) y del Programa estatal de seguridad operacional, en inglés: State Safety Programme (SSP), y se crea un proceso de recopilación y análisis de comentarios para la evaluación del SMS y el SSP.

El Anexo 19 lleva a cada Estado a facilitar y promover la notificación voluntaria de acontecimientos que podrían afectar a la seguridad operacional de la aviación, armonizando sus leyes, reglamentos y políticas aplicables, según sea necesario. Asimismo, orienta sobre los sistemas de notificación de incidentes, tanto obligatoria como voluntaria estableciendo como recomendación que los Estados no proporcionen o utilicen los datos sobre seguridad operacional para fines distintos de aquellos que se relacionan con la misma, a menos de que, en casos excepcionales, la autoridad competente determine que, de acuerdo con su legislación nacional, la ventaja de su divulgación o uso, en cualquier circunstancia particular, supera las repercusiones negativas que dicha acción pueda tener en la seguridad operacional de la aviación.

Lo anterior se basa en que la protección de la información sobre seguridad operacional es esencial para garantizar su continua disponibilidad, ya que el uso de la mencionada información para fines que no se relacionan con ésta puede impedir la disponibilidad futura de esa información y afectar en forma adversa dicha seguridad.

Sexta. La comisión que dictamina concuerda con la propuesta del diputado promovente en su reforma a la Ley de Aeropuertos, para que los interesados en obtener un permiso para tener un aeródromo, no requieran estudio operacional de trayectorias, cuando se trate de helipuertos, ni estudio de espacio aéreo, cuando se trate de aeródromos, ambos no controlados y de operación bajo reglas visuales de vuelo (VFR), siempre y cuando su punto de referencia de aeródromo o helipuerto esté alejado al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano.

Lo anterior, con el objeto de eliminar trámites innecesarios a los aeródromos que se encuentran en zonas alejadas a la ciudad, como ranchos y zonas rurales, que por su condición y naturaleza no necesitan estudios de trayectorias, ni estudios de espacios aéreos ya que se encuentran alejados de otros aeropuertos.

Séptima. La comisión que dictamina no está de acuerdo con la propuesta del diputado promovente en su adición de un artículo 18 bis a la Ley de Aeropuertos que establecía que un aeródromo de servicio particular que requiera emplazarse en un sitio de manera temporal, podrá obtener permiso expedido por la Secretaría, siempre y cuando se utilice por menos de 30 días, con no más de 10 operaciones por día.

El mismo artículo establecía que para obtener el referido permiso para el emplazamiento de estos aeródromos, únicamente deberá notificarse previamente por escrito a la autoridad aeroportuaria del aeropuerto más cercano. Se establecía que dicho permiso podría solicitarse hasta por tres ocasiones en el transcurso de un año, que no podrán ser consecutivas.

La opinión de la comisión es eliminar la propuesta, toda vez que con las pistas temporales se generaría una proliferación de pistas aéreas que no cumplan con los requerimientos de seguridad en cuanto a su construcción, equipamiento y operación; es decir, no habría un acreditamiento de las Capacidades Técnica, Jurídica, Administrativa y Financiera, para ostentar un Permiso de operación, en detrimento de la seguridad operacional de las aeronaves y personas que utilicen dichas pistas. Lo anterior generaría un aumento en el registro de accidentes e incidentes de aviación.

Octava. La comisión dictaminadora en un esfuerzo por regular eficientemente el sector aeroportuario y con el objeto de hacer más completo e integral el presente dictamen, considera necesario hacer modificaciones a tres artículos de la Ley de Aeropuertos. Las adiciones al artículo 27 de la ley, introducen como causas de revocación que el concesionario limite el número de prestadores de servicios complementarios o les niegue su operación mediante actos de simulación, por razones distintas a disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad, lo que permite la libre concurrencia en tales servicios.

La reforma al artículo 48, amplía la definición de los servicios complementarios que ofrecen los aeropuertos. Además también se traslada la modificación del artículo 27 al artículo 57, a efecto de generar congruencia en el cuerpo normativo de que se trata, por lo que el concesionario, además de proveer lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios, éste jamás podrá limitar, restringir y bloquear el número de empresas que quieran ofrecer estos servicios salvo por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad. Por ello, en el caso de que el grupo aeroportuario simule la no disponibilidad del espacio por razones de eficiencia y seguridad, será sancionado con la revocación de la concesión, como se establece en el artículo 27 de la misma ley.

En caso de que se niegue la entrada a una empresa que provee servicios complementarios por parte de un concesionario, esta puede inconformarse ante la autoridad, quien tendrá un plazo de 30 días para determinar si se autoriza la entrada de la empresa proveedora de servicios complementarios.

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, esta comisión dictaminadora, tiene a bien emitir el siguiente proyecto de decreto

Por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos

Artículo Primero. Se reforman los artículos 15, segundo y tercer párrafos; 39, segundo párrafo; y se adicionan los artículos 2, con las fracciones V, IX, X, XIII y XVII, recorriéndose en su orden las subsecuentes; 11, con un quinto párrafo; 15, con una fracción XIV, recorriéndose la actual en su orden; 16, con un último párrafo; 27, con un último párrafo; 32, con un cuarto, quinto y sexto párrafos; 38, con un tercer, cuarto y quinto párrafos; 41, con un segundo párrafo, un Capítulo XV Bis denominado "Seguridad Operacional", que comprende los artículos 78 Bis a 78 Bis 10; 86, con una fracción VIII y 88 Bis a la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 2. ...

I. a IV. ...

V. Cabotaje: el transporte aéreo mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa, de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, entre dos o más puntos en territorio nacional;

VI. a VIII. ...

IX. Programa Estatal de Seguridad Operacional: el programa establecido por la Secretaría mediante un sistema de gestión de seguridad operacional, a fin de alcanzar un nivel óptimo de seguridad operacional en la Aviación Civil;

X. Proveedores de servicio: Los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público y los aeroportuarios, el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, los permisionarios de talleres aeronáuticos, las organizaciones responsables del diseño de tipo y las responsables de la fabricación de aeronaves, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación o de capacitación y adiestramiento y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares.

XI. y XII. ...

XIII. Seguridad operacional: es el estado en que el riesgo en la prestación del servicio de transporte aéreo, de lesiones a las personas o daños a los bienes, se reduce y se mantiene en un nivel óptimo, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos;

XIV. y XV....

XVI. Servicio de transporte aéreo nacional: el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional;

XVII. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional: es un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que se establece como un proceso documentado de manejo del riesgo que es parte de un Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional, con el fin de minimizar los riesgos y realizar mejoras continuas de la seguridad operacional de la aviación para proteger el interés público, el cual integra operaciones y sistemas técnicos relacionados con la administración de los recursos humanos y financieros, inclusive las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios para la obtención de ese fin, y

XVIII. ...

Artículo 11. Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:

I. a IV. ...

...

...

...

Los certificados, o documentación equivalente, expedidos por centros de capacitación y talleres aeronáuticos extranjeros, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando esos talleres y centros estén acreditados por la autoridad aeronáutica de su país y obtengan su registro ante la propia Secretaría.

...

...

Artículo 15. Las concesiones o los permisos se podrán revocar por:

I. a XII. ...

XIII. Infringir las medidas y normas de higiene y de protección al ambiente;

XIV. Realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional, tratándose de permisionarios extranjeros de servicios de transporte aéreo privado comercial, y

XV. ...

La Secretaría revocará las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a V, VII y XIV anteriores. De igual forma procederá en el caso de la fracción X ,cuando a su juicio sea grave la infracción para la seguridad de la operación.

En los casos de las fracciones VI, VIII, IX , XI, XII y XIII 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.

...

Artículo 16. ...

...

La Secretaría no podrá suspender las operaciones de las aeronaves por contraprestaciones pendientes de cumplimientos de los propietarios de las mismas, con concesionarios y/o permisionarios.

Artículo 27. ...

...

...

Los permisionarios extranjeros que presten el servicio de transporte aéreo privado comercial no podrán realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional. Esta disposición no aplicara para personas que operen aeronaves de transporte aéreo privado no comercial.

Artículo 32. ...

...

...

La vigencia del certificado de aeronavegabilidad será de dos años, para lo cual la aeronave deberá cumplir plenamente los requerimientos y especificaciones establecidas en el reglamento de esta Ley y demás las disposiciones administrativas correspondientes.

Se otorgará el permiso de licencia de estación de la aeronave, que tendrá una vigencia indefinida, excepto cuando hayan cambiado las características del equipo o la matrícula de la aeronave.

La Secretaría podrá suspender o cancelar el certificado, ante el incumplimiento de los requerimientos y especificaciones mencionados en el párrafo anterior.

Artículo 38. ...

...

La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será de dos años, salvo que:

I. Se solicite la obtención de una licencia cuando previamente haya sido suspendida o cancelada una anterior, caso en el que su vigencia será de un año, transcurrido el cual, de mediar una nueva solicitud, la Secretaría determinará, si conforme al cumplimiento del interesado en el uso de la licencia, se le otorga por dos años o nuevamente por un año; o

II. Se trate de la convalidación de licencia, cuya vigencia no podrá exceder de aquella autoridad de aviación civil del país de que se trate haya otorgado a la misma.

Para que el personal técnico aeronáutico pueda dedicarse al ejercicio de su actividad deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica ser titular de una licencia vigente expedida por la Autoridad, contar con la constancia de aptitud psicofísica vigente correspondiente a su actividad.

Terminada la vigencia de la constancia de aptitud psicofísica, el interesado tendrá hasta 30 días naturales posteriores para su renovación, sin que esto implique el vencimiento de la respectiva licencia, periodo en el cual no podrá ejercer su actividad como personal técnico aeronáutico.

Artículo 39. ...

Los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento deberán contar con registro ante la Secretaría o ante el centro de capacitación extranjero para el cual presten sus servicios.

...

Artículo 41. ...

El aterrizaje de la aeronave en la estación se considerará como cierre de plan de vuelo.

Capítulo XV Bis Seguridad operacional

Artículo 78 Bis. La Secretaría establecerá un Programa Estatal de Seguridad Operacional destinado a la gestión de la seguridad operacional por los Estados Unidos Mexicanos, a fin de alcanzar un nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil, el cual incluirá como mínimo los siguientes componentes:

- I. Política y objetivos estatales de seguridad operacional;
- II. Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional;
- III. Aseguramiento estatal de la seguridad operacional;
- IV. Promoción estatal de la seguridad operacional, y
- V. Un sistema de supervisión de la seguridad operacional.

La Secretaría determinará el nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional, de conformidad con los Tratados, lineamientos internacionales y las disposiciones administrativas aplicables.

Artículo 78 Bis 1. En materia de seguridad operacional, la Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Manejar y mantener un sistema eficaz de supervisión de la seguridad operacional;
- II. Implantar, administrar y mantener el Programa Estatal de Seguridad Operacional eficaz para garantizar los niveles óptimos de seguridad operacional;
- III. Requerir a los proveedores de servicio que implementen y mantengan un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional eficaz, certificado de conformidad con las disposiciones de reglamentos y normas oficiales mexicanas aplicables;
- IV. Coordinar las actividades de las diversas organizaciones que participen en el Programa de Seguridad Operacional del Estado;

V. Establecer un sistema de notificación de incidentes obligatoria y otro de notificación voluntaria, para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, así como para promover las instalaciones y los servicios para recopilar, publicar y difundir la información de seguridad operacional y alcanzar acuerdos con individuos o entidades gubernamentales para el ejercicio de esos servicios, con la finalidad de que exista un flujo continuo e intercambio de datos sobre seguridad operacional entre la Secretaría y los proveedores de servicio;

VI. Conducir inspecciones, verificaciones y evaluaciones de las actividades aeronáuticas de los Proveedores de servicio;

VII. Requerir que los proveedores de servicio mejoren, enmienden o tomen acciones en su sistema de gestión de seguridad operacional, cuando se identifiquen deficiencias o carencias que representan un riesgo que podría comprometer la seguridad operacional de sus actividades;

VIII. Hacer uso de un procedimiento documentado para adoptar las medidas correctivas apropiadas las cuales eliminen las causas que generaron los hallazgos de seguridad operacional, incluyendo medidas para el cumplimiento, que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados;

IX. Asegurarse de que los hallazgos de seguridad operacional detectados se resuelvan de manera oportuna por medio de un sistema que permita observar y registrar el progreso, así como las medidas adoptadas por los proveedores de servicios, para solucionar los mismos.

X. Incluir los recursos financieros necesarios para la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional en su presupuesto.

Artículo 78 Bis 2. Los proveedores de servicio que a continuación se señalan deberán implementar y mantener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, como parte del Programa Estatal de Seguridad Operacional que establezca la Secretaría:

I. Concesionarios y permisionarios de transporte aéreo de servicio al público;

II. Los concesionarios y permisionarios aeroportuarios;

III. El organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares;

IV. El órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano;

V. Los permisionarios de talleres aeronáuticos;

VI. Las organizaciones responsables de diseño de tipo y las organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves;

VII. Los prestadores de servicio de tránsito aéreo;

VIII. Los centros de formación o de capacitación y adiestramiento con aeronaves, y

IX. Los operadores aéreos de aeronaves de estado distintas de las militares.

Artículo 78 Bis 3. El Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional deberá incluir, por lo menos:

I. Un proceso para identificar los peligros reales o potenciales para la seguridad operacional y evaluar los riesgos conexos;

II. Un proceso para definir y aplicar las acciones necesarias para mantener un nivel óptimo de seguridad operacional;

III. Disposiciones para observar continuamente y evaluar en forma regular la idoneidad y eficacia de las actividades de gestión de la seguridad operacional;

IV. Prever la supervisión continua y evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado, y

V. Mantener como la mejora continua del nivel global de seguridad operacional de la organización.

Artículo 78 Bis 4. La Secretaría expedirá, a petición de los proveedores de servicios, el certificado del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, el cual está sujeto a ser evaluado respecto de su conformidad con la norma oficial mexicana o disposición administrativa correspondiente, mediante la verificación de su funcionamiento, la cual tendrá como objetivo la revisión del manual y de su plan de implementación, políticas y objetivos de seguridad operacional.

Una vez que la Secretaría haya verificado la implementación del total de las fases del plan de implementación referido en el párrafo anterior, emitirá su aprobación, cuya vigencia estará sujeta a la conservación de las condiciones que la motivaron, asegurándose de su cumplimiento por medio de visitas de vigilancia estando, entonces, en posibilidad de expedir el certificado respectivo.

Los certificados, o documentación equivalente al establecido en este artículo, expedidos por instituciones de gobierno o particulares extranjeras, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando estén reconocidos por la autoridad aeronáutica de su país y las instituciones señaladas obtengan su registro ante la propia Secretaría.

Artículo 78 Bis 5. La información sobre seguridad operacional contenida en el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y demás sistemas de procesamiento y notificación, bases de datos, esquemas para intercambio de información e información registrada, comprende:

I. Registros pertenecientes a las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación;

II. Sistemas de notificación obligatoria de incidentes;

III. Sistemas de notificación voluntaria de incidentes, y

IV. Sistemas de autonotificación, incluidos los sistemas automáticos o manuales de captura de datos.

Artículo 78 Bis 6. La información sobre seguridad operacional precisada en el artículo anterior tiene carácter de reservada.

Artículo 78 Bis 7. La información sobre seguridad operacional que provenga de las fuentes señaladas en el artículo 78 Bis 4, así como los datos de las personas involucradas en los eventos relacionados con esa información, no se proporcionará para fines diferentes para los que fue recopilada, por lo que nadie puede ser requerido, en conexión con un proceso judicial, administrativo o disciplinario, a aportar evidencias concernientes a información de seguridad operacional proporcionada de manera voluntaria a la Secretaría, excepto en las siguientes circunstancias:

I. Por requerimiento expreso de una autoridad judicial o administrativa competente, que haya determinado que la autoridad aeronáutica tiene información que podría ser necesaria para la administración de justicia, para lo cual la autoridad requirente deberá proteger la información como reservada dentro del proceso correspondiente, y

II. Que una autoridad competente considere que, de acuerdo con las evidencias suficientes y las circunstancias que indiquen de manera razonable que un evento determinado pudo haber sido causado por una conducta dolosa o gravemente negligente.

Artículo 78 Bis 8. Los sujetos obligados a implementar y mantener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional no pueden utilizar la información contenida en el mismo para efectos distintos a procurar la seguridad operacional, ni en particular como base para tomar medidas que pudieran afectar las condiciones de

trabajo de sus empleados o utilizarlas con carácter disciplinario en su contra, o como represalia por revelar información sobre posibles acciones u omisiones que cometa el empleador u otra persona.

Artículo 78 Bis 9. Con el fin de promover la seguridad operacional, la Secretaría tiene la facultad de concertar acuerdos con el explotador aéreo, el proveedor de servicios aeronáuticos, o el fabricante de equipo aeronáutico, respecto de los sistemas que se implementarán para llevar a cabo la recopilación, análisis, uso y difusión de información de seguridad operacional.

Artículo 78 Bis 10. Con el fin de promover la seguridad operacional, la Secretaría tiene la facultad de concertar acuerdos con los proveedores de servicio respecto a la recopilación, análisis, uso y difusión de información de seguridad operacional.

Artículo 86. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley cometidas por el concesionario o permisionario, según se trate, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

I. a V. ...

VI. Impedir el tránsito o la circulación en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos por causas imputables a él, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;

VII. Negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos, y

VIII. Practicar el cabotaje en territorio nacional, siendo permisionario extranjero de servicios de transporte aéreo privado comercial, con una multa de diez mil a veinticinco mil salarios mínimos.

Cuando el cabotaje sea detectado por la autoridad aeronáutica en el momento en que se esté cometiendo o dentro de las siguientes veinticuatro horas de haberse cometido, la mencionada autoridad podrá decretar el aseguramiento de la aeronave, ante el riesgo inminente de que el permisionario extranjero realice cualquier maniobra tendente a evadir la imposición de la sanción, para lo cual, el comandante del aeropuerto, deberá levantar acta circunstanciada en la que precise las razones para efectuarlo.

Dicho aseguramiento quedará sin efectos si la autoridad aeronáutica no emite la resolución correspondiente dentro de los 60 días hábiles siguientes a la fecha en que se levante el acta a que se refiere el párrafo anterior, o si el infractor garantiza por cualquier forma establecida en la legislación aplicable, su sujeción al procedimiento que se instaure en su contra.

Los gastos que genere el aseguramiento de la aeronave correrán a cargo del permisionario extranjero infractor, salvo que la autoridad resuelva que no cometió el cabotaje.

Artículo 88 Bis. Por el incumplimiento con lo establecido en esta Ley, su reglamento y demás disposiciones aplicables en relación con la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional por parte de los proveedores de servicios, les será suspendido o revocado el certificado correspondiente, atendiendo a la gravedad de la infracción.

Artículo Segundo. Se reforman los artículos 27, segundo y tercer párrafos; 48, fracción II; y 57 y se adicionan los artículos 18, con un último párrafo; 27, con una fracción VII, recorriéndose en su orden las subsecuentes a la Ley de Aeropuertos, para quedar como sigue:

Artículo 18...

I. y II. ...

...

...

Los interesados en obtener un permiso, no requerirán estudio operacional de trayectorias, ni estudio de espacio aéreo, cuando se trate de aeródromos o helipuertos, ambos no controlados y de operación bajo reglas visuales de vuelo, siempre y cuando su punto de referencia de aeródromo o helipuerto esté alejado al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano.

Artículo 27. Serán causas de revocación de las concesiones y permisos, las siguientes:

I. a VI. ...

VII. Limitar el número de prestadores de servicios complementarios o negar su operación mediante actos de simulación, por razones distintas a las contempladas por el artículo 57 de esta Ley;

VIII. a XVI. ...

La Secretaría podrá revocar las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a VII anteriores.

En los casos de las fracciones VIII a XVI, la Secretaría sólo podrá revocar 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.

Artículo 48. ...

I. ...

II. Servicios complementarios: los que pueden ser prestados por los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, para sí mismos o para otros usuarios, o por terceros que aquéllos designen. Estos servicios incluyen, entre otros, los de rampa, tráfico, suministro de combustible a las aeronaves, avituallamiento, **operadores de base fija, recintos fiscales**, almacenamiento de carga y guarda, mantenimiento y reparación de aeronaves.

Para la prestación de estos servicios deberá suscribirse contrato con el concesionario o permisionario del aeródromo civil de que se trate, y

III. ...

Artículo 57.El concesionario proveerá lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios, **el número de estos no podrá ser limitado, salvo por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad. En caso de que se niegue la entrada a una empresa que provee servicios complementarios por parte de un concesionario, esta puede inconformarse ante la autoridad.**

La autoridad determinará en un plazo de 30 días si se autoriza la entrada de la empresa proveedora de servicios complementarios.

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. El Ejecutivo federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contarán con un plazo de 180 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar en el ámbito de su competencia, las adecuaciones y modificaciones a los reglamentos y a las demás disposiciones administrativas que posibiliten el cumplimiento del mismo.

Tercero. La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será de dos años y la Secretaría podrá ampliar la vigencia de las mismas, una vez que realice las adecuaciones y modificaciones necesarias que posibiliten su cumplimiento.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de septiembre de 2013.

La Comisión de Transportes, diputados: Juan Carlos Muñoz Márquez (rúbrica), presidente; Fernando Alfredo Maldonado Hernández (rúbrica), Jesús Tolentino Román Bojórquez (rúbrica), Miguel Sámano Peralta (rúbrica), María Rebeca Terán Guevara (rúbrica), Francisco Alberto Zepeda González (rúbrica), Jorge Rosiñol Abreu (rúbrica), Luis Manuel Arias Pallares (rúbrica), Valentín González Bautista, María del Rosario de Fátima Pariente Gavito (rúbrica), secretarios; Rafael Acosta Croda (rúbrica), José Angelino Caamal Mena (rúbrica), Marco Antonio Calzada Arroyo (rúbrica), Fernando Cuéllar Reyes (rúbrica), Catalino Duarte Ortuño, Raúl Santos Galván Villanueva (rúbrica), Víctor Rafael González Manríquez, Francisco Grajales Palacios (rúbrica), Abel Guerra Garza (rúbrica), Javier Filiberto Guevara González (rúbrica), María del Rosario Merlín García (rúbrica), Jesús Morales Flores, Mario Francisco Guillén Guillén (rúbrica), Jesús Oviedo Herrera, Germán Pacheco Díaz, Humberto Armando Prieto Herrera (rúbrica), Hugo Mauricio Pérez Anzueto, Francisco Tomás Rodríguez Montero (rúbrica), José Soto Martínez (rúbrica), Jorge Terán Juárez (rúbrica).»

01-10-2013

Cámara de Diputados.

DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes de Aviación Civil, y de Aeropuertos.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 429 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 1 de octubre de 2013.

Discusión y votación, 1 de octubre de 2013.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LAS LEYES DE AVIACIÓN CIVIL, Y DE AEROPUERTOS

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: El siguiente punto del orden del día es la discusión del dictamen con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Tiene el uso de la palabra el diputado Juan Carlos Muñoz Márquez, para fundamentar el dictamen, de conformidad con el artículo 104, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados.

El diputado Juan Carlos Muñoz Márquez: Con su permiso, señor presidente. Buenas tardes a todos, diputadas y diputados, compañeros, México tiene que buscar cada vez más la competitividad, tenemos que buscar esquemas que funcionen y dejen de ser obsoletos, y creo que el ramo aeroportuario, el ramo de la aviación civil no es la excepción, un ramo que al día de hoy se encuentra sobre regulado, que al día de hoy se encuentra con una serie de problemas que no le permiten despegar. Esto tiene serias afectaciones.

Haciendo un recuento de lo que acaba de suceder hace pocos días, si México no hubiera sido un país sobre regulado en el tema de aviación hubiésemos tenido más alternativas en Guerrero, más aeropuertos. Y temas como éste nos hubieran permitido tener mayor accesibilidad a zonas de desastre. Todo porque nunca quisimos afectar intereses de grupos en particular.

Hoy en la Cámara de Diputados dictaminamos por unanimidad una serie de reformas que van a permitir trabajar con una mayor concordancia con los estándares internacionales, donde vamos a romper con esa cerrazón y vamos a empezar primero con el tema de los certificadores.

Hasta hoy era imposible para una aerolínea mexicana o para una aeronave ir a certificarse a Estados Unidos de América, o a cualquier otra parte del mundo.

Con estas nuevas modificaciones nos vamos a abrir un espectro mucho más amplio, que va a permitir certificaciones más fáciles, y de mucha mayor calidad. Asimismo los talleres que den el servicio se van a poder certificar de una manera más fácil, van a poder hacer las certificaciones en el extranjero y van a tener mayores factibilidades.

Pero uno de los temas que más nos va a ayudar en el tema de aeronavegabilidad es el tema de cuidar el cabotaje. La simulación de los empresarios, o de aeronaves extranjeras, que de una manera ilegal prestaban los servicios, el servicio de taxi a nacionales y haciendo cabotajes en rutas internas. Cosa que está estrictamente fuera del Tratado de Libre Comercio.

Es un tema que está reservado por Estados Unidos de América para los norteamericanos y es un tema que estaba reservado. Hoy, por ley, las sanciones son mucho mayores e inclusive llegarán a la detención de la aeronave, si no se cubre primero la multa que le fuese impuesta.

Asimismo estamos modificando el tema de aeronavegabilidad en el tema de aeropuertos. Se puede invertir hoy con iniciativa privada en aeródromos de una manera más simple y más sencilla, de una manera que permita tener mayores alternativas, que permita tener menor regulación y que permita tener aeropuertos más cerca uno de otro.

Estamos reduciendo el rango a 10 millas. Eso te va a permitir tener vuelos visuales, tener aeropuertos, tener aeródromos que te permitan una mejor alternativa, que te permitan una mejor opción y, por ende, una disminución en los costos y una competitividad para el país.

Esta determinación en el seno de la Comisión de Transportes se logró por unanimidad. El diputado Juan Manuel Carbajal Hernández tuvo a bien presentarla y trabajarla de la mano con nosotros, representantes del Partido Revolucionario Institucional. Logramos llegar al acuerdo de que se pasara por unanimidad y que todos los partidos buscáramos el cómo sí se llega a la mejor productividad en todos los sectores de transporte en México. Muchas gracias. Es cuanto, señor presidente.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Muchas gracias a usted, diputado Juan Carlos Muñoz Márquez. Para fijar la postura del Grupo Parlamentario del Partido de Nueva Alianza tiene el uso de la palabra el diputado José Angelino Caamal Mena.

El diputado José Angelino Caamal Mena: Con su permiso, diputado presidente. El dictamen que hoy está a discusión contiene diversas reformas a la Ley de Aviación Civil y a la Ley de Aeropuertos, que pretenden aportar a la modernidad y productividad de este sector, que es de gran importancia para nuestro país.

El objetivo fundamental de esta iniciativa es favorecer la industria aérea nacional y evitar permisionarios sin un tratamiento regulatorio uniforme para los extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo privado comercial en territorio mexicano.

Asimismo se modernizan los mecanismos de reconocimiento de los talleres aeronáuticos y centros de capacitación que brindan sus servicios a aeronaves y a las tripulaciones mexicanas en el extranjero.

De igual forma, en la Comisión de Transportes aprobamos ampliar el plazo de la certificación de aeronavegabilidad y las licencias para técnicos aeronáuticos a dos años, con el propósito de garantizar la experiencia del personal en operaciones y condiciones eficientes de los aviones.

En lo concerniente a la Ley de Aeropuertos, la comisión acordó eliminar algunos requisitos de aquellos aeródromos y helipuertos que se encuentran a más de 10 millas náuticas del aeropuerto más cercano, con la finalidad de evitar el exceso de trámites en zonas alejadas a los aeropuertos, como zonas rurales y de difícil acceso.

Por último, queda establecido en la Ley de Aeropuertos que los prestadores de servicios complementarios tendrán la obligación de otorgar los servicios, sin ninguna distinción, a todas las empresas que así lo requieran. Con esta medida garantizamos una competencia justa y una mayor productividad dentro del sector.

Nueva Alianza está de acuerdo con las modificaciones que la Comisión de Transporte realizó a la iniciativa presentada, anteponiendo siempre el propósito de garantizar las óptimas condiciones de las aeronaves y la seguridad de los usuarios.

Con estas reformas el principal beneficiado será el consumidor final, es decir, los pasajeros que utilizamos los servicios de las aerolíneas, ya que se tendrán mejores condiciones para los viajes.

En conclusión, el resultado del análisis que está plasmado en el presente dictamen se realizó con toda la responsabilidad y conciencia, privilegiando —antes que nada— la seguridad de los usuarios y los tripulantes.

Por tales motivos, el Grupo Parlamentario Nueva Alianza votará a favor del presente dictamen. Es cuanto, gracias por su atención.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Gracias a usted, diputado José Angelino Caamal Mena. Para fijar la postura del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo tiene el uso de la palabra el diputado Ricardo Cantú Garza.

El diputado Ricardo Cantú Garza: Con la venia de la Presidencia. Compañeras y compañeros diputados, en días recientes la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha hecho declaraciones que tienen que ver con erradicar el pirataje en la prestación de servicios de cualquier tipo de transporte público.

En este sentido y para el caso que nos ocupa, este tipo de medidas deben estar claramente comprendidas — como bien lo señala este dictamen— incluyendo el transporte aéreo particular en nuestro territorio proveniente de otras naciones, como ocurre con los Estados Unidos de América.

Este dictamen prevé integrar un capítulo XV Bis a la Ley de Aeropuertos, para regular el cabotaje existente a lo largo y ancho de nuestro país. Con estas medidas será posible considerar la aplicación de multas derivadas de una mala práctica de estos servicios, toda vez que la intención de esta propuesta es precisamente terminar con los excesos que se hacen, derivados por la sobreregularización del sector y su carga administrativa.

De forma determinante, queremos expresar nuestro sincero reconocimiento a este tipo de medidas legislativas, pues es parte de la solución para acabar con un problema ya común. El hecho de contratar con los servicios de transportación aéreos de terceros y que en ocasiones proponen condiciones de usos abusivos, es en otras palabras servir como cómplices de una actividad ilegal.

Es pertinente señalar que las comodidades y el tipo de servicio de lujo para muchos de sus usuarios no deslindan de responsabilidades a los concesionarios extranjeros de las posibles fallas, anomalías administrativas, e inclusive accidentes que pudieran sufrir las aeronaves.

Por ello la obligatoriedad de estar certificados en sus países de origen, así como la obligación de hacerse reconocer por las autoridades mexicanas bajo el criterio de convalidación documental se hace un requisito indispensable para que este medio de transporte propuesto para ser regulado por la Comisión de Transporte pueda ser una práctica comprobada y eficiente.

Debemos tener claro que para todo concesionario la violación de cualquiera de las normas propuestas en este dictamen conlleva a las medidas severamente aplicadas, que en definitiva inhibirán la práctica de estos servicios de transporte público.

En el Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo coincidimos con el planteamiento hecho por la Comisión de Transportes. Dicho planteamiento nos parece acorde a las necesidades actuales de los usuarios de los servicios del transporte aéreo, y pensando en ellos consideramos que este dictamen debe ser aprobado por el pleno.

Por las consideraciones antes expuestas, votaremos a favor del presente. Es cuanto, diputado presidente.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Muchas gracias, don Ricardo Cantú Garza. Para fijar la postura del Grupo Parlamentario Movimiento Ciudadano tiene el uso de la palabra el diputado José Soto Martínez.

El diputado José Soto Martínez: Con su permiso, ciudadano presidente. Diputadas y diputados, en nuestro país el transporte de carga vía cabotaje es una práctica que comenzó a realizarse en los puertos y puntos marítimos situados en las zonas marinas y litorales mexicanos, aproximadamente desde la década de los setenta.

En México, el transporte de carga en cabotaje se ha reducido a su mínima expresión a consecuencia de diversos factores, entre los que destacan: la competencia desleal, su propio régimen y esquema fiscal, los altos costos portuarios y la desaparición de muelles de cabotaje en los puertos nacionales.

Como consecuencia, en la nación resulta excesivamente costosa la operación del servicio de taxis aéreos debido a la sobreregularización existente, por lo que se debe evitar que existan permisionarios extranjeros que presten servicio de transporte aéreo privado o comercial en territorio mexicano y ofreciendo servicios a terceros por el cual reciben una compensación.

El cabotaje se ha constituido como una práctica que ha perjudicado a la industria aeronáutica nacional, ya que ha provocado un trato diferenciado entre las aeronaves extranjeras y las nacionales, proporcionando a las

primeras un trato preferencial facilitando la operación de aeronaves extranjeras sin cumplir con las obligaciones asignadas a las locales.

En ese sentido, es claro que para fortalecer la industria aeronáutica nacional y evitar las prácticas que han afectado al desarrollo de esa actividad tan relevante en la nación se deben prohibir ese tipo de acciones, estableciendo las sanciones correspondientes que garanticen la prohibición implementada.

Actualmente, la seguridad y protección de los usuarios se encuentra vulnerada debido a que no existe una certificación que permita vigilar a los permisionarios extranjeros que ofrecen el servicio de transporte aéreo.

Es por lo anterior que dicha práctica se debe normar a través de la Ley de Aviación Civil, para lo cual es importante especificar la prohibición de las prácticas de cabotaje por parte de permisionarios extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo privado o comercial en territorio nacional.

Dentro de las acciones que se deben llevar a cabo, vale la pena mencionar que resulta menester la imposición de sanciones, la ejecución de multas y la inmovilización de aeronaves con el propósito de lograr un correcto funcionamiento del sector.

Derivado de lo anterior, aplaudimos el respaldo de la comisión a la propuesta de que los centros de capacitación ubicados en el extranjero puedan brindar este servicio a los nacionales, para lo cual deberán contar con la autorización y el registro de la autoridad de su país, como de la autoridad mexicana respectiva.

Asimismo coincidimos en que los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento deben contar con el registro ante la Secretaría o ante el centro de capacitación extranjero para el cual prestaron sus servicios.

De esta manera el Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano votará a favor de esta reforma. Es cuanto, señor presidente.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Muchas gracias, señor diputado José Soto Martínez. Para fijar la postura del Grupo Parlamentario Verde Ecologista de México, tiene el uso de la palabra el diputado Mario Francisco Guillén Guillén.

El diputado Mario Francisco Guillén Guillén: Con su venia, diputado presidente. Compañeras y compañeros diputados, el espacio aéreo es una plataforma estratégica que cumple con una función social muy importante en el transporte de pasajeros dentro y fuera del país, y facilita el comercio y el intercambio de mercancías.

En los últimos años, el peso estratégico de la aviación se ha acrecentado significativamente a raíz de la acelerada apertura de nuestro país hacia el exterior. Asimismo, la aviación se ha convertido en herramienta indispensable para la integración nacional, para el turismo, para la creación de negocios y el comercio nacional e internacional de mercancías con alto valor económico.

Dentro del proceso de globalización que vive el mundo contemporáneo, la conexión aérea de las ciudades turísticas y de negocios se ha convertido en factor determinante de la competitividad y el desarrollo. Hoy en día el sector aeronáutico –como ningún otro– constituye uno de los pilares más importantes de nuestra economía.

De acuerdo a los datos que ha emitido la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en 2012 se alcanzó un máximo histórico de 56.8 millones de pasajeros transportados, registrando altas tasas de crecimiento. En ése mismo año se operaron en servicio regular 618 rutas de origen y destino, 355 internacionales y 263 nacionales. Son 36 más que el año anterior, sin duda, aumentando la conectividad.

Es por ese motivo, compañeras diputadas y compañeros diputados, que la Comisión de Transportes al momento de entrar al estudio de la iniciativa por la que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos analizó la problemática para evitar la existencia de permisionarios extranjeros, los cuales prestan servicio de transporte aéreo privado o comercial en territorio nacional, ofreciendo servicios a terceros a cambio de una compensación, esto afecta sin duda directamente al sector nacional.

Por tal razón, es necesario prohibir a dichos permisionarios que realicen prácticas de cabotaje en territorio nacional, imponiendo sanciones a quienes no cumplan con esta disposición, revocando concesiones o permisos, así como una multa que va de los 10 mil a los 25 mil días de salario mínimo.

De igual manera, a fin de alcanzar un nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional en la Aviación Civil es menester que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca un programa estatal de seguridad operacional, además de planear, formular y conducir las políticas programáticas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo.

Es de observar que la Comisión de Transportes realizó un gran esfuerzo en el análisis, encaminado a regular el sector aeroportuario, con el objeto de erradicar trámites innecesarios a los aeródromos que se encuentran en zonas alejadas de las ciudades, ya que por su condición y naturaleza no necesitan estudios de trayectorias, ni estudios de espacios aéreos ya que se encuentran alejados de otros aeropuertos.

Hoy en día la aviación mexicana es una industria moderna y dinámica, creadora de nuevas oportunidades de negocios y empleos, que se ha superado en términos de calidad y seguridad. Sin embargo, ésta es también una industria que enfrentará enormes desafíos para consolidarse en el mercado interno y para sortear las turbulencias que se aprecian en el entorno externo.

El Partido Verde votará a favor de este dictamen, a fin de consolidar los esfuerzos para actualizar el marco jurídico y alcanzar un nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional y de competitividad en la Aviación Civil. Por su atención, muchas gracias. Es cuanto, diputado presidente.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Gracias a usted, señor diputado Mario Francisco Guillén Guillén.

Para fijar la postura del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, tiene el uso de la palabra el diputado Gerardo Gaudiano Rovirosa.

Esta Presidencia da la más cordial bienvenida al señor diputado local electo, al licenciado Manuel Andrés García Díaz. Asimismo a los señores presidentes municipales electos Enrique Méndez Jiménez, de Mazatlán; Porfirio Ruiz Ruiz, al presidente electo Javier Flores Castellanos, al señor presidente electo Isidro Camacho, al señor presidente electo Jorge Guerrero, al señor presidente electo Jaciel García Ruiz. Asimismo a Tomás González y Yuri Ramos Gómez. Sean todos ustedes bienvenidos. Ellos fueron invitados por la diputada Norma Ponce Orozco. Bienvenidos a esta Cámara de Diputados.

El diputado Gerardo Gaudiano Rovirosa: Con su venia, señor presidente. México es un país que aún tiene una gran deuda social con su población en materia de empleo formal.

Por ello no es lógico permitir la competencia desleal de empresas extranjeras, que no reinvierten en México para crear fuentes de empleo y obtienen grandes ganancias que les permiten los incentivos fiscales y las lagunas existentes en el marco jurídico que las regulan.

En concordancia con la línea política de nuestro partido y de la fracción del Partido de la Revolución Democrática en esta honorable Cámara de Diputados, rechazamos tajantemente seguir aceptando que las actuales leyes de aviación civil y de aeropuertos permitan las prácticas de cabotaje a permisionarios extranjeros privados que prestan servicios de transporte aéreo comercial en el territorio nacional.

Nuestra fracción parlamentaria está totalmente de acuerdo en discutir y aprobar las adecuaciones necesarias a estas leyes de aviación civil y de aeropuertos que impidan a estas empresas extranjeras continuar explotando el espacio aéreo nacional sin corresponder con inversiones productivas que creen fuentes de empleo para nuestros connacionales.

Actualmente en nuestro país tenemos registradas cerca de 1,600 aeronaves matriculadas como taxis aéreos, por lo que es necesario realizar una revisión a fondo, no solo de los permisionarios extranjeros, sino también de los nacionales para poder incorporarlos a la reglamentación modificada que se ha propuesto.

La iniciativa presentada por el compañero legislador Juan Manuel Carbajal Hernández representa, además, una buena oportunidad para revisar la antigüedad de la flota aérea comercial privada, y también la no comercial para incorporar la creación de figuras jurídicas que contemplen su renovación, como medida indispensable de seguridad para el espacio aéreo mexicano.

A nuestro grupo parlamentario le parece de suma importancia que se impongan sanciones ejemplares a los permisionarios extranjeros que practiquen el cabotaje en México, ya que muchas veces sus aviones tienen más de 20 años de servicio. Como en Estados Unidos de América sí tienen estrictos controles en ese sentido, se vienen a nuestro país ante la complacencia del actual marco jurídico que regula el uso del espacio aéreo a prestar este servicio, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, además de afectar al sector nacional por la diferencia en los precios.

Con esta propuesta, que impone sanciones ejemplares en caso de infringir la nueva ley, se estará protegiendo a todos los mexicanos. Anteriormente solo se les imponían multas muy significativas, por lo que nunca les importó infringir la ley.

Las prácticas llevadas a cabo por las empresas que ofrecen servicio de taxi aéreo han generado diversas tragedias en los últimos años, por lo cual su situación debe de ser revisada y su actuación regulada plenamente. Es una exigencia de los usuarios para salvaguardar su seguridad y la de la tripulación.

Las modificaciones que nuestra fracción propone son las siguientes: fomentar políticas públicas que impulsen el crecimiento de la aviación privada en México simplificando los procedimientos administrativos para el otorgamiento de permisos, ofreciendo certidumbre que elimine la corrupción. Readecuar los altos costos regulatorios. Evitar la doble tramitación y homologar las regulaciones con nuestro principal socio comercial que es Estados Unidos de América.

Además nuestra fracción sugiere que el certificado de aeronavegabilidad se amplíe a solo dos años de duración y no de forma permanente, ya que esto puede fomentar la corrupción, siempre y cuando se acredite que la o las aeronaves se encuentran en condiciones óptimas de funcionamiento para realizar operaciones de vuelo, acreditando los mantenimientos preventivos y correctivos que exige la ley, de acuerdo a los estándares internacionales vigentes.

De igual manera, la fracción del PRD se adhiere al punto presentado en la referida iniciativa, que establece la necesidad de que los talleres aeronáuticos y los centros de capacitación ubicados en el extranjero sean reconocidos por la autoridad aeronáutica mexicana con el objetivo de no causar más costos a la aviación en general, que actualmente se estiman en más de 50 millones al año.

También coincidimos en las reformas propuestas a la Ley de Aeropuertos con el objeto de facilitar la tramitación de los permisos para obtener aeródromos civiles en zonas alejadas, y la disminución de los trámites para los aeródromos o helipuertos alejados al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano, con el objetivo de disminuir el alto nivel de corrupción al solicitar trámites innecesarios e inútiles.

Sin embargo, no coincidimos en que la vigencia de la licencia del personal técnico aeronáutico sea permanente, pues la revalidación periódica de la licencia es el principal medio del que dispone actualmente la autoridad aeronáutica mexicana para asegurarse del mantenimiento de la competencia y del cumplimiento de los requisitos relativos a la experiencia reciente del titular de una licencia de piloto. Por estas razones creemos que la duración de la licencia debe de ser de dos años.

Los diputados del PRD consideramos que las sanciones propuestas en la iniciativa deben de imponer sanciones como la revocación de permiso, multas ejemplares, y que incluso la inmovilización de la aeronave pueda ser incluida en las reformas propuestas a las leyes de aviación civil y de aeropuertos. Muchas gracias, señor presidente.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Gracias, diputado. Tiene la palabra para fijar la posición del Grupo Parlamentario del PAN el diputado Rafael Acosta Croda.

El diputado Rafael Acosta Croda: Buenas tardes. Con su permiso, señor presidente. Compañeras diputadas y compañeros diputados, en representación de los diputados y diputadas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, me permito presentar ante ustedes el posicionamiento en sentido positivo a la iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos, presentada por el diputado Juan Manuel Carbajal Hernández, del Partido Revolucionario Institucional.

Los integrantes de la fracción manifestamos la necesidad de actualizar la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos para plasmar nuevas realidades que faciliten este medio de transporte fundamental para la movilidad.

La aviación es un medio de transporte cuyo uso se ha democratizado con el paso de los años, pues de ser un medio de alto costo, y de complejidad técnica, ha pasado al uso para la movilización masiva, en aviones de gran capacidad.

Esa realidad demanda que la legislación sea modificada para facilitar la expansión y el desarrollo de este medio de transporte, considerando la relevancia en la preparación, actualización del personal que opera las naves de este medio de transporte.

Las y los diputados del PAN estamos de acuerdo en la propuesta de que los centros de capacitación ubicados en el extranjero puedan brindar ese servicio a los connacionales, para lo cual deberán contar con la autorización y registro de la autoridad de su país, así como de la autoridad mexicana respectiva.

En este mismo sentido, nuestro grupo parlamentario considera que la reforma al artículo 39 de la ley garantiza que los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento cuenten con el registro ante la Secretaría o ante el centro de capacitación del extranjero para el cual presten sus servicios.

También consideramos necesario establecer penas superiores a los permisionarios extranjeros que prestan servicio de transporte aéreo privado o comercial en territorio nacional que realicen indebidamente servicios de cabotaje, imponiendo sanciones como la revocación del permiso, así como multas ejemplares y hasta la inmovilización de la aeronave como garantía del pago de la multa.

En relación con la vigencia del certificado de aeronavegabilidad es conveniente extender su vigencia a dos años, sujeto a que la aeronave cumpla plenamente los requisitos de mantenimiento. Lo anterior, toda vez que la expedición del certificado de aeronavegabilidad es el instrumento por el cual esta autoridad vigila que se cumplan con las condiciones de seguridad.

De la misma manera planteamos que la revalidación periódica de la licencia sea el principal medio del que disponga la autoridad aeronáutica mexicana para asegurarse del mantenimiento de la competencia y del cumplimiento de los requisitos relativos a la experiencia reciente del titular de una licencia de piloto. Por ello estamos de acuerdo con la comisión dictaminadora para extender la vigencia de la licencia del personal técnico-aeronáutico a dos años.

Además es fundamental establecer la obligación del personal aeronáutico de acreditar ante la autoridad aeronáutica ser titular de una licencia vigente expedida por ella, además de contar con la constancia de aptitud psicofísica vigente correspondiente a su actividad.

Por lo anterior, terminada la vigencia de la constancia de actitud psicofísica del interesado, tendrá hasta 30 días posteriores para su renovación, periodo en el cual no podrá ejercer su actividad como personal técnico aeronáutico sin que esto implique el vencimiento de su licencia.

Por último, y en el mismo sentido que las dos anteriores propuestas, avalamos el planteamiento de instrumentar a través de la ley que el aterrizaje de la aeronave sea considerado como el cierre de plan de vuelo.

Finalmente, nuestro grupo parlamentario considera necesario reformar el artículo 16 de este mismo ordenamiento, con la finalidad de que la Secretaría no pueda suspender las operaciones de las aeronaves por contraprestaciones pendientes de cumplimiento de los propietarios de las mismas con concesionarios y/o permisionarios.

Esto porque en muchos casos la autoridad detiene las operaciones de las aeronaves, provocando grandes pérdidas a los usuarios y afectando así operaciones de comercio, carga y turismo.

En concordancia con lo reformado es imprescindible adicionar un capítulo XV Bis, con el objeto de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca un programa estatal de seguridad operacional, a fin de alcanzar un nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil.

También coincidimos en la propuesta de reformar la Ley de Aeropuertos, para que los interesados en obtener un permiso para tener un aeródromo no requieran estudio operacional de trayectorias cuando se trate de helipuertos, ni estudios de espacio aéreo cuando se trate de aeródromos, ambos no controlados y de operación bajo reglas visuales de vuelo, siempre y cuando su punto de referencia de aeródromo o helipuerto esté alejado al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano.

Lo anterior con el objeto de eliminar trámites innecesarios a los aeródromos que se encuentran en zonas alejadas de la ciudad, como ranchos y zonas rurales, que por su condición y naturaleza no necesiten estudios de trayectoria ni estudios de espacios aéreos, ya que se encuentran alejados de otros aeropuertos.

Por otro lado, en un esfuerzo por regular eficientemente el sector aeroportuario y con el objeto de hacer más completo e integral el presente dictamen consideramos necesario hacer modificaciones a tres artículos de la Ley de Aeropuertos.

Las adiciones al artículo 27 de la ley introducen como causas de revocación que el concesionario limite el número de prestadores de servicios complementarios o les niegue su operación mediante actos de simulación por razones distintas a disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad, por lo que permite la libre concurrencia a tales servicios.

La reforma al artículo 48 amplía la definición de los servicios complementarios que ofrecen los aeropuertos. Además también se establece la modificación del artículo 2 al artículo 57, a efecto de generar congruencia en el cuerpo normativo de que se trata, por lo que el concesionario además de proveer lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios. Esto jamás podrá limitar ni restringir y bloquear el número de empresas que quieran ofrecer estos servicios, salvo por razones de disponibilidad, espacio, eficiencia y seguridad.

En virtud de lo anterior expuesto, las diputadas y los diputados del Grupo de Acción Nacional votaremos a favor del presente dictamen. Muchas gracias.

Presidencia del diputado José González Morfín

El Presidente diputado José González Morfín: Gracias, diputado. Tiene finalmente el uso de la voz el diputado Hugo Mauricio Pérez Anzueto, del Grupo Parlamentario del PRI.

El diputado Hugo Mauricio Pérez Anzueto: Compañeras y compañeros legisladores, el sector de la aviación se ha caracterizado por contar con un crecimiento dinámico que ha generado la existencia de una normatividad compleja y exhaustiva, la cual se ha tenido que ir ajustando de acuerdo a las necesidades de este importante sector.

Los diputados del Grupo Parlamentario del PRI reconocemos —en el dictamen que ahora se pone a nuestra consideración— un esfuerzo profesional y plural tendiente a regular una actividad crucial para el desarrollo nacional, procurando en todo momento la seguridad de los usuarios.

Con el reconocimiento de las certificaciones llevadas a cabo en el extranjero se facilitará la capacitación del personal técnico, mientras que con la expansión de la vigencia de la certificación de aeronavegabilidad a dos años se dará certeza jurídica a los usuarios y se contribuirá a terminar con prácticas de corrupción y burocratismo.

La prohibición de las prácticas de cabotaje realizadas por permisionarios extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo privado o comercial en territorio nacional protegerá a los prestadores nacionales de este servicio frente a la competencia, en muchas ocasiones desleal, proveniente de otros países. Pero sobre todo la

aplicación de sanciones, tales como la revocación de permisos, la imposición de multas y la inmovilización de las aeronaves garantizará el respeto a dicha resolución.

Finalmente, es importante precisar que con las reformas contenidas en el dictamen se implementará un programa estatal de seguridad operacional, el cual —como su nombre lo indica— tendrá como fin alcanzar un nivel óptimo en lo relativo a la seguridad en las operaciones aéreas.

Por lo anterior es que estimamos que las reformas a las leyes de aviación civil y de aeropuertos deben ser aprobadas por esta honorable Cámara, lo cual representaría un avance para las actividades de este sector. Es cuanto, señor presidente.

El Presidente diputado José González Morfín: Muchas gracias, señor diputado. Agotada la lista de oradores, ruego a la Secretaría abra el sistema de votación, por cinco minutos, para recoger la votación en lo general y en lo particular.

La Secretaria diputada Angelina Carreño Mijares: Háganse los avisos a que se refiere el artículo 144, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados. Ábrase el sistema electrónico, por cinco minutos, para proceder a la votación en lo general y en lo particular.

(Votación)

De viva voz.

La diputada María Eugenia de León Pérez (desde la curul): A favor.

La diputada Claudia Delgadillo González(desde la curul): A favor.

El diputado Raúl Macías Sandoval(desde la curul): A favor.

La Secretaria diputada Angelina Carreño Mijares: Ciérrase el sistema de votación electrónico. Señor presidente, se emitieron 429 votos a favor.

El Presidente diputado José González Morfín: Muchas gracias. Aprobado por unanimidad en lo general y en lo particular el proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos. **Pasa al Senado, para sus efectos constitucionales.**



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

MESA DIRECTIVA
LXI LEGISLATURA
OFICIO No.: D.G.P.L. 61-II-7-910
EXP. 1941

Secretarios de la
H. Cámara de Senadores,
Presentes.

Tenemos el honor de remitir a ustedes para sus efectos constitucionales, el expediente con la Minuta Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos, aprobado en esta fecha por la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión.

México, D. F., a 1 de octubre de 2013.



Dip. Xavier Azuara Zúñiga
Secretario

RECIBIDO

2013 OCT 2 PM 1 13

SECRETARÍA DE GOBIERNO
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

008189



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

M I N U T A
P R O Y E C T O
D E
D E C R E T O

POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y DE LA LEY DE AEROPUERTOS.

Artículo Primero. Se reforman los artículos 15, segundo y tercer párrafos; 39, segundo párrafo; y se adicionan los artículos 2, con las fracciones V, IX, X, XIII y XVII, recorriéndose en su orden las subsecuentes; 11, con un quinto párrafo; 15, con una fracción XIV, recorriéndose la actual en su orden; 16, con un último párrafo; 27, con un último párrafo; 32, con un cuarto, quinto y sexto párrafos; 38, con un tercer, cuarto y quinto párrafos; 41, con un segundo párrafo, un Capítulo XV Bis denominado "Seguridad Operacional", que comprende los artículos 78 Bis a 78 Bis 10; 86, con una fracción VIII y 88 Bis a la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 2. ...

I. a IV. ...

V. Cabotaje: el transporte aéreo mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa, de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, entre dos o más puntos en territorio nacional;

VI. a VIII. ...

IX. Programa Estatal de Seguridad Operacional: el programa establecido por la Secretaría mediante un sistema de gestión de seguridad operacional, a fin de alcanzar un nivel óptimo de seguridad operacional en la Aviación Civil;

X. Proveedores de servicio: los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público y los aeroportuarios, el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, los permisionarios de talleres aeronáuticos, las organizaciones responsables del diseño de tipo y las responsables de la fabricación de aeronaves, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación o de capacitación y adiestramiento y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares;

XI. y XII. ...





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

XIII. Seguridad operacional: es el estado en que el riesgo en la prestación del servicio de transporte aéreo, de lesiones a las personas o daños a los bienes, se reduce y se mantiene en un nivel óptimo, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos;

XIV. y XV. ...

XVI. Servicio de transporte aéreo nacional: el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional;

XVII. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional: es un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que se establece como un proceso documentado de manejo del riesgo que es parte de un Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional, con el fin de minimizar los riesgos y realizar mejoras continuas de la seguridad operacional de la aviación para proteger el interés público, el cual integra operaciones y sistemas técnicos relacionados con la administración de los recursos humanos y financieros, inclusive las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios para la obtención de ese fin, y

XVIII. ...

Artículo 11. Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:

I. a IV. ...

...

...

...





Los certificados, o documentación equivalente, expedidos por centros de capacitación y talleres aeronáuticos extranjeros, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando esos talleres y centros estén acreditados por la autoridad aeronáutica de su país y obtengan su registro ante la propia Secretaría.

...

...

Artículo 15. Las concesiones o los permisos se podrán revocar por:

I. a XII. ...

XIII. Infringir las medidas y normas de higiene y de protección al ambiente;

XIV. Realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional, tratándose de permisionarios extranjeros de servicios de transporte aéreo privado comercial, y

XV. ...

La Secretaría revocará las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a V, VII y **XIV** anteriores. De igual forma procederá en el caso de la fracción X, cuando a su juicio sea grave la infracción para la seguridad de la operación.

En los casos de las fracciones **VI**, VIII, IX, XI, **XII** y **XIII** 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.

...

Artículo 16. ...

...





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La Secretaría no podrá suspender las operaciones de las aeronaves por contraprestaciones pendientes de cumplimientos de los propietarios de las mismas, con concesionarios y/o permisionarios.

Artículo 27. ...

...

...

Los permisionarios extranjeros que presten el servicio de transporte aéreo privado comercial no podrán realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional. Esta disposición no aplicará para personas que operen aeronaves de transporte aéreo privado no comercial.

Artículo 32. ...

...

...

La vigencia del certificado de aeronavegabilidad será de dos años, para lo cual la aeronave deberá cumplir plenamente los requerimientos y especificaciones establecidas en el reglamento de esta Ley y demás las disposiciones administrativas correspondientes.

Se otorgará el permiso de licencia de estación de la aeronave, que tendrá una vigencia indefinida, excepto cuando hayan cambiado las características del equipo o la matrícula de la aeronave.

La Secretaría podrá suspender o cancelar el certificado, ante el incumplimiento de los requerimientos y especificaciones mencionados en el párrafo anterior.

Artículo 38. ...

...





La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será de dos años, salvo que:

I. Se solicite la obtención de una licencia cuando previamente haya sido suspendida o cancelada una anterior, caso en el que su vigencia será de un año, transcurrido el cual, de mediar una nueva solicitud, la Secretaría determinará, si conforme al cumplimiento del interesado en el uso de la licencia, se le otorga por dos años o nuevamente por un año, o

II. Se trate de la convalidación de licencia, cuya vigencia no podrá exceder de aquella autoridad de aviación civil del país de que se trate haya otorgado a la misma.

Para que el personal técnico aeronáutico pueda dedicarse al ejercicio de su actividad deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica ser titular de una licencia vigente expedida por la Autoridad, contar con la constancia de aptitud psicofísica vigente correspondiente a su actividad.

Terminada la vigencia de la constancia de aptitud psicofísica, el interesado tendrá hasta 30 días naturales posteriores para su renovación, sin que esto implique el vencimiento de la respectiva licencia, periodo en el cual no podrá ejercer su actividad como personal técnico aeronáutico.

Artículo 39. ...

Los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento deberán contar con registro ante la Secretaría o ante el centro de capacitación extranjero para el cual presten sus servicios.

...

Artículo 41. ...

El aterrizaje de la aeronave en la estación se considerará como cierre de plan de vuelo.





Capítulo XV Bis Seguridad operacional

Artículo 78 Bis. La Secretaría establecerá un Programa Estatal de Seguridad Operacional destinado a la gestión de la seguridad operacional por los Estados Unidos Mexicanos, a fin de alcanzar un nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil, el cual incluirá como mínimo los siguientes componentes:

- I.** Política y objetivos estatales de seguridad operacional;
- II.** Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional;
- III.** Aseguramiento estatal de la seguridad operacional;
- IV.** Promoción estatal de la seguridad operacional, y
- V.** Un sistema de supervisión de la seguridad operacional.

La Secretaría determinará el nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional, de conformidad con los Tratados, lineamientos internacionales y las disposiciones administrativas aplicables.

Artículo 78 Bis 1. En materia de seguridad operacional, la Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

- I.** Manejar y mantener un sistema eficaz de supervisión de la seguridad operacional;
- II.** Implantar, administrar y mantener el Programa Estatal de Seguridad Operacional eficaz para garantizar los niveles óptimos de seguridad operacional;
- III.** Requerir a los proveedores de servicio que implementen y mantengan un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional eficaz, certificado de conformidad con las disposiciones de reglamentos y normas oficiales mexicanas aplicables;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

IV. Coordinar las actividades de las diversas organizaciones que participen en el Programa de Seguridad Operacional del Estado;

V. Establecer un sistema de notificación de incidentes obligatoria y otro de notificación voluntaria, para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, así como para promover las instalaciones y los servicios para recopilar, publicar y difundir la información de seguridad operacional y alcanzar acuerdos con individuos o entidades gubernamentales para el ejercicio de esos servicios, con la finalidad de que exista un flujo continuo e intercambio de datos sobre seguridad operacional entre la Secretaría y los proveedores de servicio;

VI. Conducir inspecciones, verificaciones y evaluaciones de las actividades aeronáuticas de los proveedores de servicio;

VII. Requerir que los proveedores de servicio mejoren, enmienden o tomen acciones en su sistema de gestión de seguridad operacional, cuando se identifiquen deficiencias o carencias que representan un riesgo que podría comprometer la seguridad operacional de sus actividades;

VIII. Hacer uso de un procedimiento documentado para adoptar las medidas correctivas apropiadas las cuales eliminen las causas que generaron los hallazgos de seguridad operacional, incluyendo medidas para el cumplimiento, que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados;

IX. Asegurarse de que los hallazgos de seguridad operacional detectados se resuelvan de manera oportuna por medio de un sistema que permita observar y registrar el progreso, así como las medidas adoptadas por los proveedores de servicios, para solucionar los mismos, y

X. Incluir los recursos financieros necesarios para la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional en su presupuesto.

Artículo 78 Bis 2. Los proveedores de servicio que a continuación se señalan deberán implementar y mantener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, como parte del Programa Estatal de Seguridad Operacional que establezca la Secretaría:





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- I.** Concesionarios y permisionarios de transporte aéreo de servicio al público;
- II.** Los concesionarios y permisionarios aeroportuarios;
- III.** El organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares;
- IV.** El órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano;
- V.** Los permisionarios de talleres aeronáuticos;
- VI.** Las organizaciones responsables de diseño de tipo y las organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves;
- VII.** Los prestadores de servicio de tránsito aéreo;
- VIII.** Los centros de formación o de capacitación y adiestramiento con aeronaves, y
- IX.** Los operadores aéreos de aeronaves de estado distintas de las militares.

Artículo 78 Bis 3. El Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional deberá incluir, por lo menos:

- I.** Un proceso para identificar los peligros reales o potenciales para la seguridad operacional y evaluar los riesgos conexos;
- II.** Un proceso para definir y aplicar las acciones necesarias para mantener un nivel óptimo de seguridad operacional;
- III.** Disposiciones para observar continuamente y evaluar en forma regular la idoneidad y eficacia de las actividades de gestión de la seguridad operacional;
- IV.** Prever la supervisión continua y evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado, y
- V.** Mantener como la mejora continua del nivel global de seguridad operacional de la organización.





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Artículo 78 Bis 4. La Secretaría expedirá, a petición de los proveedores de servicios, el certificado del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, el cual está sujeto a ser evaluado respecto de su conformidad con la norma oficial mexicana o disposición administrativa correspondiente, mediante la verificación de su funcionamiento, la cual tendrá como objetivo la revisión del manual y de su plan de implementación, políticas y objetivos de seguridad operacional.

Una vez que la Secretaría haya verificado la implementación del total de las fases del plan de implementación referido en el párrafo anterior, emitirá su aprobación, cuya vigencia estará sujeta a la conservación de las condiciones que la motivaron, asegurándose de su cumplimiento por medio de visitas de vigilancia estando, entonces, en posibilidad de expedir el certificado respectivo.

Los certificados, o documentación equivalente al establecido en este artículo, expedidos por instituciones de gobierno o particulares extranjeras, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando estén reconocidos por la autoridad aeronáutica de su país y las instituciones señaladas obtengan su registro ante la propia Secretaría.

Artículo 78 Bis 5. La información sobre seguridad operacional contenida en el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y demás sistemas de procesamiento y notificación, bases de datos, esquemas para intercambio de información e información registrada, comprende:

- I. Registros pertenecientes a las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación;
- II. Sistemas de notificación obligatoria de incidentes;
- III. Sistemas de notificación voluntaria de incidentes, y
- IV. Sistemas de autonotificación, incluidos los sistemas automáticos o manuales de captura de datos.

Artículo 78 Bis 6. La información sobre seguridad operacional precisada en el artículo anterior tiene carácter de reservada.





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Artículo 78 Bis 7. La información sobre seguridad operacional que provenga de las fuentes señaladas en el artículo 78 Bis 4, así como los datos de las personas involucradas en los eventos relacionados con esa información, no se proporcionará para fines diferentes para los que fue recopilada, por lo que nadie puede ser requerido, en conexión con un proceso judicial, administrativo o disciplinario, a aportar evidencias concernientes a información de seguridad operacional proporcionada de manera voluntaria a la Secretaría, excepto en las siguientes circunstancias:

I. Por requerimiento expreso de una autoridad judicial o administrativa competente, que haya determinado que la autoridad aeronáutica tiene información que podría ser necesaria para la administración de justicia, para lo cual la autoridad requirente deberá proteger la información como reservada dentro del proceso correspondiente, y

II. Que una autoridad competente considere que, de acuerdo con las evidencias suficientes y las circunstancias que indiquen de manera razonable que un evento determinado pudo haber sido causado por una conducta dolosa o gravemente negligente.

Artículo 78 Bis 8. Los sujetos obligados a implementar y mantener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional no pueden utilizar la información contenida en el mismo para efectos distintos a procurar la seguridad operacional, ni en particular como base para tomar medidas que pudieran afectar las condiciones de trabajo de sus empleados o utilizarlas con carácter disciplinario en su contra, o como represalia por revelar información sobre posibles acciones u omisiones que cometa el empleador u otra persona.

Artículo 78 Bis 9. Con el fin de promover la seguridad operacional, la Secretaría tiene la facultad de concertar acuerdos con el explotador aéreo, el proveedor de servicios aeronáuticos, o el fabricante de equipo aeronáutico, respecto de los sistemas que se implementarán para llevar a cabo la recopilación, análisis, uso y difusión de información de seguridad operacional.

Artículo 78 Bis 10. Con el fin de promover la seguridad operacional, la Secretaría tiene la facultad de concertar acuerdos con los proveedores de servicio respecto a la recopilación, análisis, uso y difusión de información de seguridad operacional.





Artículo 86. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley cometidas por el concesionario o permisionario, según se trate, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

I. a V. ...

VI. Impedir el tránsito o la circulación en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos por causas imputables a él, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;

VII. Negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos, y

VIII. Practicar el cabotaje en territorio nacional, siendo permisionario extranjero de servicios de transporte aéreo privado comercial, con una multa de diez mil a veinticinco mil salarios mínimos.

Cuando el cabotaje sea detectado por la autoridad aeronáutica en el momento en que se esté cometiendo o dentro de las siguientes veinticuatro horas de haberse cometido, la mencionada autoridad podrá decretar el aseguramiento de la aeronave, ante el riesgo inminente de que el permisionario extranjero realice cualquier maniobra tendente a evadir la imposición de la sanción, para lo cual, el comandante del aeropuerto, deberá levantar acta circunstanciada en la que precise las razones para efectuarlo.

Dicho aseguramiento quedará sin efectos si la autoridad aeronáutica no emite la resolución correspondiente dentro de los 60 días hábiles siguientes a la fecha en que se levante el acta a que se refiere el párrafo anterior, o si el infractor garantiza por cualquier forma establecida en la legislación aplicable, su sujeción al procedimiento que se instaure en su contra.

Los gastos que genere el aseguramiento de la aeronave correrán a cargo del permisionario extranjero infractor, salvo que la autoridad resuelva que no cometió el cabotaje.





Artículo 88 Bis. Por el incumplimiento con lo establecido en esta Ley, su reglamento y demás disposiciones aplicables en relación con la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional por parte de los proveedores de servicios, les será suspendido o revocado el certificado correspondiente, atendiendo a la gravedad de la infracción.

Artículo Segundo. Se reforman los artículos 27, segundo y tercer párrafos; 48, fracción II; y 57 y se adicionan los artículos 18, con un último párrafo; 27, con una fracción VII, recorriéndose en su orden las subsecuentes a la Ley de Aeropuertos, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 18. ...

I. y II. ...

...

...

Los interesados en obtener un permiso, no requerirán estudio operacional de trayectorias, ni estudio de espacio aéreo, cuando se trate de aeródromos o helipuertos, ambos no controlados y de operación bajo reglas visuales de vuelo, siempre y cuando su punto de referencia de aeródromo o helipuerto esté alejado al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano.

ARTÍCULO 27. Serán causas de revocación de las concesiones y permisos, las siguientes:

I. a VI. ...

VII. Limitar el número de prestadores de servicios complementarios o negar su operación mediante actos de simulación, por razones distintas a las contempladas por el artículo 57 de esta Ley;

VIII. a XVI. ...





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La Secretaría podrá revocar las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones **I** a **VII** anteriores.

En los casos de las fracciones **VIII** a **XVI**, la Secretaría sólo podrá revocar 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.

ARTÍCULO 48. ...

I. ...

II. Servicios complementarios: los que pueden ser prestados por los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, para sí mismos o para otros usuarios, o por terceros que aquéllos designen. Estos servicios incluyen, entre otros, los de rampa, tráfico, suministro de combustible a las aeronaves, avituallamiento, **operadores de base fija, recintos fiscales**, almacenamiento de carga y guarda, mantenimiento y reparación de aeronaves.

Para la prestación de estos servicios deberá suscribirse contrato con el concesionario o permisionario del aeródromo civil de que se trate, y

III. ...

ARTÍCULO 57. El concesionario proveerá lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios, **el número de estos no podrá ser limitado, salvo por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad. En caso de que se niegue la entrada a una empresa que provee servicios complementarios por parte de un concesionario, esta puede inconformarse ante la autoridad.**

La autoridad determinará en un plazo de 30 días si se autoriza la entrada de la empresa proveedora de servicios complementarios.





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Transitorios

Primero. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. El Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contarán con un plazo de 180 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar en el ámbito de su competencia, las adecuaciones y modificaciones a los reglamentos y a las demás disposiciones administrativas que posibiliten el cumplimiento del mismo.

Tercero. La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será de dos años y la Secretaría podrá ampliar la vigencia de las mismas, una vez que realice las adecuaciones y modificaciones necesarias que posibiliten su cumplimiento.

S A L Ó N DE SESIONES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN.- México, D.F., a 1 de octubre de 2013.



Dip. Ricardo Anaya Cortés
Presidente

Dip. Xavier Azuara Zúñiga
Secretario

Se remite a la H. Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales.
México, D.F., a 1 de octubre de 2013.

Mtro. Mauricio Farah Gebara
Secretario General de la Cámara de Diputados

JJV/rqj



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Honorable Asamblea:

A las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos del Senado de la República, les fue turnada para su estudio y elaboración del dictamen, la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos, remitida por la Cámara de Diputados de la LXII Legislatura.

Estas Comisiones Unidas con fundamento en lo dispuesto por el artículo 72, y demás relativos y aplicables de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 86, 94 y demás relativos aplicables de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como por lo dispuesto por los artículos, 113, 117, 135, 166, 177, 178, 182, 190 y demás relativos y aplicables del Reglamento del Senado de la República, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, el presente dictamen, al tenor de la siguiente:

METODOLOGÍA

Las Comisiones encargadas del análisis y dictamen de la minuta con proyecto de decreto en comento, desarrollaron su trabajo conforme al procedimiento que a continuación se describe:

- I.** En el capítulo de "**Antecedentes**" se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo y del recibo de turno para emitir el dictamen correspondiente.
- II.** En el capítulo referente al "**Contenido de la Minuta**" se sintetiza el alcance de la propuesta en estudio.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

III. En el capítulo de "**Consideraciones**", las Comisiones expresan los argumentos de valoración de la minuta y de los motivos que sustentan la resolución de las que Dictaminan.

I. ANTECEDENTES

1.- En sesión ordinaria de la Cámara de Diputados de 30 de abril de 2013, el Diputado Juan Manuel Carbajal Hernández del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presentó iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos y en la misma fecha fue turnada a la Comisión de Transportes para su estudio y dictamen correspondiente.

2.- En sesión ordinaria de la Cámara de Diputados de 1 de octubre de 2013, se sometió a consideración del Pleno, un dictamen de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos, mismo que fue aprobado por unanimidad, y se turnó a la Cámara de Senadores para los efectos constitucionales.

3.- En sesión ordinaria de fecha 3 de octubre de 2013, la Mesa Directiva del Senado de la República dio cuenta de la recepción de una minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos, y en la misma fecha la turnó a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, para su estudio y dictamen correspondiente.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Las Comisiones Unidas que suscriben el presente dictamen, realizaron diversos trabajos con el propósito de revisar el contenido de la minuta que ha quedado precisada, integrando sus observaciones y comentarios en el presente dictamen.

II. CONTENIDO DE LA MINUTA

1.- La minuta objeto de estudio se desprende de la iniciativa presentada por el Diputado Juan Manuel Carbajal Hernández del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, cuyo objetivo, según la exposición de motivos, es evitar que existan permisionarios extranjeros que presten servicios de transporte aéreo privado comercial en territorio mexicano, ofreciendo servicio a terceros por el cual reciben una compensación, en un escenario de competencia sin tratamiento regulatorio.

Señala que en México es relativamente más costoso operar el servicio de taxi aéreo debido a la sobre regulación que existe en el sector. La iniciativa indica que no existe una certificación para vigilar a los permisionarios extranjeros que ofrecen el servicio de transporte aéreo no regular o taxi aéreo que realizan cabotaje en México, por lo que se compromete la seguridad de sus usuarios potenciales.

Asimismo, el autor de la iniciativa refiere que en el artículo 32 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, ya se dispone que los permisionarios extranjeros no puedan realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional; únicamente el permisionario mexicano que preste servicio de transporte aéreo privado comercial bajo la modalidad de taxi aéreo o de fletamento, puede transportar entre dos o más puntos en territorio nacional a los pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos que hayan embarcado en un punto en el extranjero.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

En este sentido, considera que dicha práctica también se tiene que regular a través de la Ley de Aviación Civil, estableciendo claramente la prohibición de las prácticas de cabotaje por parte de permisionarios extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo privado comercial en territorio nacional, imponiendo sanciones como la revocación del permiso, multas ejemplares y hasta la inmovilización de la aeronave.

Señala el iniciante, que la revocación de los permisos y concesiones por prestar servicios distintos a los señalados en éstos, ya están previstos en la Ley de Aviación Civil, sin embargo, para efectuar la mencionada revocación, se requiere haber sido sancionado previamente tres veces por el mismo motivo. En tal sentido, el objeto de las modificaciones es establecer la revocación inmediata del referido permiso, para los permisionarios extranjeros de transporte aéreo privado comercial que realicen prácticas de cabotaje en territorio nacional, lo que traería como consecuencia que su titular no pueda obtener, directa o indirectamente otro permiso dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

Adicionalmente, la iniciativa propone otras reformas a Ley de Aviación Civil a efecto de que:

- a) Se simplifiquen los trámites en la aviación general, con el objeto de abatir la corrupción por parte de las autoridades, evitar la doble tramitación y homologar las regulaciones con nuestro principal socio comercial que es Estados Unidos de América.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

b) Se establezca que el Certificado de Aeronavegabilidad sea permanente, documento que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo y que bastaría con que fuera revisada en la inspección técnica anual que hacen las autoridades a las aeronaves que se encuentran en servicio, de acuerdo a los estándares internacionales.

c) Se determine la necesidad de que los talleres aeronáuticos y los centros de capacitación que estén ubicados en el extranjero, sean reconocidos por la autoridad aeronáutica mexicana con el objetivo de no causar más costos a la aviación general.

d) Se disponga que las licencias del personal técnico aeronáutico sean permanentes; además, que el aterrizaje de la aeronave en la estación se considere como cierre de vuelo, pues se considera un trámite innecesario, ya que la autoridad tiene la información en el sistema, como sucede en los países desarrollados.

Por su parte, respecto a las reformas que propone a la Ley de Aeropuertos, éstas son con el objeto de facilitar la tramitación de los permisos para obtener aeródromos civiles en zonas alejadas, así como reducir los trámites para los aeródromos o helipuertos alejados al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano y así disminuir el alto nivel de corrupción al solicitar trámites innecesarios e inútiles.

2.- La Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, dentro del dictamen respectivo a la iniciativa, realizó las siguientes consideraciones:



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

a) Manifestó su interés en actualizar la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos, para plasmar nuevas realidades y facilitar la expansión y desarrollo de este medio de transporte.

b) Expresó su conformidad de establecer en el artículo 11 de la Ley de Aviación Civil, el reconocimiento de los talleres aeronáuticos y de centros de capacitación cuando ambos se encuentren en el extranjero, siempre y cuando esos talleres y centros estén acreditados por la autoridad aeronáutica de su país y obtengan su registro ante la propia autoridad mexicana. Asimismo, aceptó la propuesta de que los centros de capacitación ubicados en el extranjero puedan brindar este servicio a los connacionales, para lo cual deberán contar con la autorización y registro de la autoridad de su país como de la autoridad mexicana respectiva.

c) Estimó necesario incorporar una modificación al artículo 16 de la Ley de Aviación Civil, con la finalidad de que la autoridad no pueda suspender las operaciones de las aeronaves por contraprestaciones pendientes de cumplimiento, toda vez que en muchos casos la autoridad detiene las operaciones de las aeronaves provocando grandes pérdidas a usuarios y operaciones de comercio.

d) Incorporó al dictamen una modificación al artículo 39 de la Ley de Aviación Civil para darle sentido a la propuesta del Diputado promovente, con el objeto de que los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento deban contar con registro ante la autoridad mexicana o ante el centro de capacitación extranjero para el cual presten sus servicios.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

e) Coincidió en regular a través de la Ley de Aviación Civil, la prohibición de las prácticas de cabotaje por parte de permisionarios extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo privado comercial en territorio nacional, imponiendo sanciones como la revocación del permiso, así como multas ejemplares y hasta la inmovilización de la aeronave como garantía del pago de la multa.

f) Propuso modificar la propuesta del Diputado iniciante respecto del penúltimo párrafo del artículo 86 de la Ley de Aviación Civil, estableciendo que el aseguramiento de la aeronave quede sin efectos si la autoridad aeronáutica no emite la resolución correspondiente dentro de los 60 días siguientes a la fecha en que se levante el acta.

g) Modificó la propuesta del autor de la iniciativa de la Ley de Aviación Civil, respecto a la vigencia permanente del Certificado de Aeronavegabilidad, proponiendo extender la vigencia de dicho certificado a 2 años.

h) No estuvo de acuerdo en la propuesta de la iniciativa relativa a que la vigencia de la licencia del personal técnico aeronáutico sea permanente, por lo que consideró conveniente extender la vigencia de la licencia del personal técnico aeronáutico a 2 años, pues la revalidación periódica de la licencia es el principal medio de que dispone actualmente la autoridad para asegurarse del cumplimiento de los requisitos exigidos.

i) Coincidió en la necesidad de establecer que, para que el personal técnico aeronáutico pueda dedicarse al ejercicio de su actividad, deberá acreditar ante la autoridad aeronáutica ser titular de una licencia vigente y contar con la constancia de aptitud psicofísica respectiva.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

j) Asimismo, coincidió en instrumentar a través de la Ley de Aviación Civil que el aterrizaje de la aeronave sea considerado como el Cierre de Plan de Vuelo.

k) Propuso cambios en el texto de la propuesta del artículo 38 de Ley de Aviación Civil, de redacción y de técnica legislativa para su mejor entendimiento.

l) Consideró necesario adicionar un Capítulo XV Bis con el objeto de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, establezca un Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), a fin de alcanzar un nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil. Lo anterior, acorde a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018, y a lo dispuesto por el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, respecto a las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en cuanto a la administración de la operación de los servicios de seguridad de la navegación aérea.

m) Se manifestó a favor de la propuesta de reforma a la Ley de Aeropuertos, para que los interesados en obtener un permiso para un aeródromo o helipuerto, no requieran estudio operacional de trayectorias, cuando se trate de helipuertos, ni estudio de espacio aéreo, cuando se trate de aeródromos, ambos no controlados y de operación bajo reglas visuales de vuelo (VFR), siempre y cuando su punto de referencia de aeródromo o helipuerto esté alejado al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano. Lo anterior, con el objeto de eliminar trámites innecesarios a los aeródromos que se encuentran en zonas alejadas a la ciudad.

n) Eliminó la propuesta de adicionar un artículo 18 bis a la Ley de Aeropuertos, para establecer que un aeródromo de servicio particular que requiera emplazarse



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

en un sitio de manera temporal, podrá obtener permiso expedido por la autoridad, siempre y cuando se utilice por menos de 30 días, con no más de 10 operaciones por día. Toda vez que con las pistas temporales se generaría una proliferación de pistas aéreas que no cumplan con los requerimientos de seguridad en cuanto a su construcción, equipamiento y operación.

ñ) Consideró necesario hacer modificaciones a tres artículos de la Ley de Aeropuertos. Las adiciones al artículo 27 de la ley, introducen como causas de revocación que el concesionario limite el número de prestadores de servicios complementarios o les niegue su operación mediante actos de simulación, por razones distintas a disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad, lo que permite la libre concurrencia en tales servicios.

o) Propuso incorporar modificaciones al artículo 48 Ley de Aeropuertos, para ampliar la definición de los servicios complementarios que ofrecen los aeropuertos. Además también se traslada la modificación del artículo 27 al artículo 57 de la citada ley, a efecto de generar congruencia en el cuerpo normativo, por lo que el concesionario, además de proveer lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios, éste jamás podrá limitar, restringir y bloquear el número de empresas que quieran ofrecer estos servicios salvo por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad. Por ello, en el caso de que el grupo aeroportuario simule la no disponibilidad del espacio, será sancionado con la revocación de la concesión, como se establece en el artículo 27 de la misma ley.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Por lo anterior, se propuso el proyecto de decreto que se reproduce a continuación:

Por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos

Artículo Primero. *Se reforman los artículos 15, segundo y tercer párrafos; 39, segundo párrafo; y se adicionan los artículos 2, con las fracciones V, IX, X, XIII y XVII, recorriéndose en su orden las subsecuentes; 11, con un quinto párrafo; 15, con una fracción XIV, recorriéndose la actual en su orden; 16, con un último párrafo; 27, con un último párrafo; 32, con un cuarto, quinto y sexto párrafos; 38, con un tercer, cuarto y quinto párrafos; 41, con un segundo párrafo, un Capítulo XV Bis denominado "Seguridad Operacional", que comprende los artículos 78 Bis a 78 Bis 10; 86, con una fracción VIII y 88 Bis a la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:*

Artículo 2. ...

I. a IV. ...

V. Cabotaje: *el transporte aéreo mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa, de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, entre dos o más puntos en territorio nacional;*

VI. a VIII. ...

IX. Programa Estatal de Seguridad Operacional: *el programa establecido por la Secretaría mediante un sistema de gestión de seguridad operacional, a fin de alcanzar un nivel óptimo de seguridad operacional en la Aviación Civil;*

X. Proveedores de servicio: **Los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público y los aeroportuarios, el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, los permisionarios de talleres aeronáuticos, las organizaciones responsables del diseño de tipo y las responsables de la fabricación de aeronaves, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación o de capacitación y adiestramiento y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares.**

XI. y XII. ...



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

XIII. *Seguridad operacional: es el estado en que el riesgo en la prestación del servicio de transporte aéreo, de lesiones a las personas o daños a los bienes, se reduce y se mantiene en un nivel óptimo, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos;*

XIV. y XV. ...

XVI. *Servicio de transporte aéreo nacional: el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional;*

XVII. *Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional: es un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que se establece como un proceso documentado de manejo del riesgo que es parte de un Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional, con el fin de minimizar los riesgos y realizar mejoras continuas de la seguridad operacional de la aviación para proteger el interés público, el cual integra operaciones y sistemas técnicos relacionados con la administración de los recursos humanos y financieros, inclusive las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios para la obtención de ese fin, y*

XVIII. ...

Artículo 11. *Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:*

I. a IV. ...

...

...

...

Los certificados, o documentación equivalente, expedidos por centros de capacitación y talleres aeronáuticos extranjeros, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando esos talleres y centros estén acreditados por la autoridad aeronáutica de su país y obtengan su registro ante la propia Secretaría.

...

...



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Artículo 15. *Las concesiones o los permisos se podrán revocar por:*

I. a XII. ...

XIII. *Infringir las medidas y normas de higiene y de protección al ambiente;*

XIV. *Realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional, tratándose de permisionarios extranjeros de servicios de transporte aéreo privado comercial, y*

XV. ...

La Secretaría revocará las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a V, VII y XIV anteriores. De igual forma procederá en el caso de la fracción X, cuando a su juicio sea grave la infracción para la seguridad de la operación.

En los casos de las fracciones VI, VIII, IX, XI, XII y XIII 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.

...

Artículo 16. ...

...

La Secretaría no podrá suspender las operaciones de las aeronaves por contraprestaciones pendientes de cumplimientos de los propietarios de las mismas, con concesionarios y/o permisionarios.

Artículo 27. ...

...

...

Los permisionarios extranjeros que presten el servicio de transporte aéreo privado comercial no podrán realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional. Esta disposición no aplicara para personas que operen aeronaves de transporte aéreo privado no comercial.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Artículo 32. ...

...

...

La vigencia del certificado de aeronavegabilidad será de dos años, para lo cual la aeronave deberá cumplir plenamente los requerimientos y especificaciones establecidas en el reglamento de esta Ley y demás las disposiciones administrativas correspondientes.

Se otorgará el permiso de licencia de estación de la aeronave, que tendrá una vigencia indefinida, excepto cuando hayan cambiado las características del equipo o la matrícula de la aeronave.

La Secretaría podrá suspender o cancelar el certificado, ante el incumplimiento de los requerimientos y especificaciones mencionados en el párrafo anterior.

Artículo 38. ...

...

La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será de dos años, salvo que:

I. Se solicite la obtención de una licencia cuando previamente haya sido suspendida o cancelada una anterior, caso en el que su vigencia será de un año, transcurrido el cual, de mediar una nueva solicitud, la Secretaría determinará, si conforme al cumplimiento del interesado en el uso de la licencia, se le otorga por dos años o nuevamente por un año; o

II. Se trate de la convalidación de licencia, cuya vigencia no podrá exceder de aquella autoridad de aviación civil del país de que se trate haya otorgado a la misma.

Para que el personal técnico aeronáutico pueda dedicarse al ejercicio de su actividad deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica ser titular de una licencia vigente expedida por la Autoridad, contar con la constancia de aptitud psicofísica vigente correspondiente a su actividad.

Terminada la vigencia de la constancia de aptitud psicofísica, el interesado tendrá hasta 30 días naturales posteriores para su renovación, sin que esto implique el vencimiento de la respectiva



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

licencia, periodo en el cual no podrá ejercer su actividad como personal técnico aeronáutico.

Artículo 39. ...

Los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento deberán contar con registro ante la Secretaría o ante el centro de capacitación extranjero para el cual presten sus servicios.

...

Artículo 41. ...

El aterrizaje de la aeronave en la estación se considerará como cierre de plan de vuelo.

**Capítulo XV Bis
Seguridad operacional**

Artículo 78 Bis. *La Secretaría establecerá un Programa Estatal de Seguridad Operacional destinado a la gestión de la seguridad operacional por los Estados Unidos Mexicanos, a fin de alcanzar un nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil, el cual incluirá como mínimo los siguientes componentes:*

- I.** *Política y objetivos estatales de seguridad operacional;*
- II.** *Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional;*
- III.** *Aseguramiento estatal de la seguridad operacional;*
- IV.** *Promoción estatal de la seguridad operacional, y*
- V.** *Un sistema de supervisión de la seguridad operacional.*

La Secretaría determinará el nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional, de conformidad con los Tratados, lineamientos internacionales y las disposiciones administrativas aplicables.

Artículo 78 Bis 1. *En materia de seguridad operacional, la Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:*



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

- I.*** Manejar y mantener un sistema eficaz de supervisión de la seguridad operacional;
- II.*** Implantar, administrar y mantener el Programa Estatal de Seguridad Operacional eficaz para garantizar los niveles óptimos de seguridad operacional;
- III.*** Requerir a los proveedores de servicio que implementen y mantengan un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional eficaz, certificado de conformidad con las disposiciones de reglamentos y normas oficiales mexicanas aplicables;
- IV.*** Coordinar las actividades de las diversas organizaciones que participen en el Programa de Seguridad Operacional del Estado;
- V.*** Establecer un sistema de notificación de incidentes obligatoria y otro de notificación voluntaria, para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, así como para promover las instalaciones y los servicios para recopilar, publicar y difundir la información de seguridad operacional y alcanzar acuerdos con individuos o entidades gubernamentales para el ejercicio de esos servicios, con la finalidad de que exista un flujo continuo e intercambio de datos sobre seguridad operacional entre la Secretaría y los proveedores de servicio;
- VI.*** Conducir inspecciones, verificaciones y evaluaciones de las actividades aeronáuticas de los Proveedores de servicio;
- VII.*** Requerir que los proveedores de servicio mejoren, enmienden o tomen acciones en su sistema de gestión de seguridad operacional, cuando se identifiquen deficiencias o carencias que representan un riesgo que podría comprometer la seguridad operacional de sus actividades;
- VIII.*** Hacer uso de un procedimiento documentado para adoptar las medidas correctivas apropiadas las cuales eliminan las causas que generaron los hallazgos de seguridad operacional, incluyendo medidas para el cumplimiento, que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados;
- IX.*** Asegurarse de que los hallazgos de seguridad operacional detectados se resuelvan de manera oportuna por medio de un sistema que permita observar y registrar el progreso, así como las medidas adoptadas por los proveedores de servicios, para solucionar los mismos.
- X.*** Incluir los recursos financieros necesarios para la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional en su presupuesto.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Artículo 78 Bis 2. Los proveedores de servicio que a continuación se señalan deberán implementar y mantener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, como parte del Programa Estatal de Seguridad Operacional que establezca la Secretaría:

- I.** Concesionarios y permisionarios de transporte aéreo de servicio al público;
- II.** Los concesionarios y permisionarios aeroportuarios;
- III.** El organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares;
- IV.** El órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano;
- V.** Los permisionarios de talleres aeronáuticos;
- VI.** Las organizaciones responsables de diseño de tipo y las organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves;
- VII.** Los prestadores de servicio de tránsito aéreo;
- VIII.** Los centros de formación o de capacitación y adiestramiento con aeronaves, y
- IX.** Los operadores aéreos de aeronaves de estado distintas de las militares.

Artículo 78 Bis 3. El Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional deberá incluir, por lo menos:

- I.** Un proceso para identificar los peligros reales o potenciales para la seguridad operacional y evaluar los riesgos conexos;
- II.** Un proceso para definir y aplicar las acciones necesarias para mantener un nivel óptimo de seguridad operacional;
- III.** Disposiciones para observar continuamente y evaluar en forma regular la idoneidad y eficacia de las actividades de gestión de la seguridad operacional;
- IV.** Prever la supervisión continua y evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado, y
- V.** Mantener como la mejora continua del nivel global de seguridad operacional de la organización.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Artículo 78 Bis 4. *La Secretaría expedirá, a petición de los proveedores de servicios, el certificado del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, el cual está sujeto a ser evaluado respecto de su conformidad con la norma oficial mexicana o disposición administrativa correspondiente, mediante la verificación de su funcionamiento, la cual tendrá como objetivo la revisión del manual y de su plan de implementación, políticas y objetivos de seguridad operacional.*

Una vez que la Secretaría haya verificado la implementación del total de las fases del plan de implementación referido en el párrafo anterior, emitirá su aprobación, cuya vigencia estará sujeta a la conservación de las condiciones que la motivaron, asegurándose de su cumplimiento por medio de visitas de vigilancia estando, entonces, en posibilidad de expedir el certificado respectivo.

Los certificados, o documentación equivalente al establecido en este artículo, expedidos por instituciones de gobierno o particulares extranjeras, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando estén reconocidos por la autoridad aeronáutica de su país y las instituciones señaladas obtengan su registro ante la propia Secretaría.

Artículo 78 Bis 5. *La información sobre seguridad operacional contenida en el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y demás sistemas de procesamiento y notificación, bases de datos, esquemas para intercambio de información e información registrada, comprende:*

I. *Registros pertenecientes a las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación;*

II. *Sistemas de notificación obligatoria de incidentes;*

III. *Sistemas de notificación voluntaria de incidentes, y*

IV. *Sistemas de autonotificación, incluidos los sistemas automáticos o manuales de captura de datos.*

Artículo 78 Bis 6. *La información sobre seguridad operacional precisada en el artículo anterior tiene carácter de reservada.*

Artículo 78 Bis 7. *La información sobre seguridad operacional que provenga de las fuentes señaladas en el artículo 78 Bis 4, así como los datos de las personas involucradas en los eventos relacionados con esa información, no se proporcionará para fines diferentes para los que fue recopilada, por lo que nadie puede ser requerido, en conexión con un proceso judicial, administrativo o disciplinario, a aportar evidencias concernientes a información de seguridad operacional proporcionada de manera voluntaria a la Secretaría, excepto en las siguientes circunstancias:*



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

I. Por requerimiento expreso de una autoridad judicial o administrativa competente, que haya determinado que la autoridad aeronáutica tiene información que podría ser necesaria para la administración de justicia, para lo cual la autoridad requirente deberá proteger la información como reservada dentro del proceso correspondiente, y

II. Que una autoridad competente considere que, de acuerdo con las evidencias suficientes y las circunstancias que indiquen de manera razonable que un evento determinado pudo haber sido causado por una conducta dolosa o gravemente negligente.

Artículo 78 Bis 8. Los sujetos obligados a implementar y mantener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional no pueden utilizar la información contenida en el mismo para efectos distintos a procurar la seguridad operacional, ni en particular como base para tomar medidas que pudieran afectar las condiciones de trabajo de sus empleados o utilizarlas con carácter disciplinario en su contra, o como represalia por revelar información sobre posibles acciones u omisiones que cometa el empleador u otra persona.

Artículo 78 Bis 9. Con el fin de promover la seguridad operacional, la Secretaría tiene la facultad de concertar acuerdos con el explotador aéreo, el proveedor de servicios aeronáuticos, o el fabricante de equipo aeronáutico, respecto de los sistemas que se implementarán para llevar a cabo la recopilación, análisis, uso y difusión de información de seguridad operacional.

Artículo 78 Bis 10. Con el fin de promover la seguridad operacional, la Secretaría tiene la facultad de concertar acuerdos con los proveedores de servicio respecto a la recopilación, análisis, uso y difusión de información de seguridad operacional.

Artículo 86. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley cometidas por el concesionario o permisionario, según se trate, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

I. a V. ...

VI. Impedir el tránsito o la circulación en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos por causas imputables a él, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;

VII. Negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos, y



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

VIII. Practicar el cabotaje en territorio nacional, siendo permisionario extranjero de servicios de transporte aéreo privado comercial, con una multa de diez mil a veinticinco mil salarios mínimos.

Cuando el cabotaje sea detectado por la autoridad aeronáutica en el momento en que se esté cometiendo o dentro de las siguientes veinticuatro horas de haberse cometido, la mencionada autoridad podrá decretar el aseguramiento de la aeronave, ante el riesgo inminente de que el permisionario extranjero realice cualquier maniobra tendente a evadir la imposición de la sanción, para lo cual, el comandante del aeropuerto, deberá levantar acta circunstanciada en la que precise las razones para efectuarlo.

Dicho aseguramiento quedará sin efectos si la autoridad aeronáutica no emite la resolución correspondiente dentro de los 60 días hábiles siguientes a la fecha en que se levante el acta a que se refiere el párrafo anterior, o si el infractor garantiza por cualquier forma establecida en la legislación aplicable, su sujeción al procedimiento que se instaure en su contra.

Los gastos que genere el aseguramiento de la aeronave correrán a cargo del permisionario extranjero infractor, salvo que la autoridad resuelva que no cometió el cabotaje.

Artículo 88 Bis. *Por el incumplimiento con lo establecido en esta Ley, su reglamento y demás disposiciones aplicables en relación con la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional por parte de los proveedores de servicios, les será suspendido o revocado el certificado correspondiente, atendiendo a la gravedad de la infracción.*

Artículo Segundo. *Se reforman los artículos 27, segundo y tercer párrafos; 48, fracción II; y 57 y se adicionan los artículos 18, con un último párrafo; 27, con una fracción VII, recorriéndose en su orden las subsecuentes a la Ley de Aeropuertos, para quedar como sigue:*

Artículo 18...

I. y II. ...

...

...



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Los interesados en obtener un permiso, no requerirán estudio operacional de trayectorias, ni estudio de espacio aéreo, cuando se trate de aeródromos o helipuertos, ambos no controlados y de operación bajo reglas visuales de vuelo, siempre y cuando su punto de referencia de aeródromo o helipuerto esté alejado al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano.

Artículo 27. Serán causas de revocación de las concesiones y permisos, las siguientes:

I. a VI. ...

VII. Limitar el número de prestadores de servicios complementarios o negar su operación mediante actos de simulación, por razones distintas a las contempladas por el artículo 57 de esta Ley;

VIII. a XVI. ...

La Secretaría podrá revocar las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones **I** a **VII** anteriores.

En los casos de las fracciones **VIII** a **XVI**, la Secretaría sólo podrá revocar 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.

Artículo 48....

I. ...

II. Servicios complementarios: los que pueden ser prestados por los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, para sí mismos o para otros usuarios, o por terceros que aquéllos designen. Estos servicios incluyen, entre otros, los de rampa, tráfico, suministro de combustible a las aeronaves, avituallamiento, **operadores de base fija, recintos fiscales**, almacenamiento de carga y guarda, mantenimiento y reparación de aeronaves.

Para la prestación de estos servicios deberá suscribirse contrato con el concesionario o permisionario del aeródromo civil de que se trate, y

III. ...



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Artículo 57. *El concesionario proveerá lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios, **el número de estos no podrá ser limitado, salvo por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad. En caso de que se niegue la entrada a una empresa que provee servicios complementarios por parte de un concesionario, esta puede inconformarse ante la autoridad.***

La autoridad determinará en un plazo de 30 días si se autoriza la entrada de la empresa proveedora de servicios complementarios.

Transitorios

Primero. *El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.*

Segundo. *El Ejecutivo federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contarán con un plazo de 180 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar en el ámbito de su competencia, las adecuaciones y modificaciones a los reglamentos y a las demás disposiciones administrativas que posibiliten el cumplimiento del mismo.*

Tercero. *La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será de dos años y la Secretaría podrá ampliar la vigencia de las mismas, una vez que realice las adecuaciones y modificaciones necesarias que posibiliten su cumplimiento.*

III. CONSIDERACIONES

A. Estas Comisiones dictaminadoras, coinciden con la colegisladora respecto a la necesidad de actualizar la legislación en materia de aviación civil y de aeropuertos, con el objeto de enfrentar, con un marco jurídico avanzado, las nuevas circunstancias que se presentan actualmente en el sector del transporte aéreo.

En efecto, la intención de las reformas a dicho marco normativo es favorecer a la industria aérea nacional, estableciendo normas acorde a los estándares internacionales, para garantizar una competencia justa e impulsar el desarrollo de este importante sector del transporte.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

La importancia de este sector en el sistema económico y social radica en que se facilita la movilidad de las personas y los intercambios de bienes, haciendo posible el acceso de las materias primas, mercancías y personas hacia los centros de producción, de trabajo, de ocio o de prestación de servicios.

Un marco normativo adecuado a las necesidades del sector, potenciará la oferta económica al provocar una importante reducción de los costos productivos de las empresas. Por el contrario las deficiencias en los servicios de transporte pueden dificultar el crecimiento de la economía y producir desajustes.

La situación de la aviación comercial en estos últimos años se caracteriza por la aparición del factor de la desregulación. En este contexto, la política de liberalización no debe ser confundida con la desregulación, entendida en un sentido amplio, como política tendente a la eliminación de las normas que ordenan un sector o la desaparición de la intervención del Estado en la economía.

La liberalización significa, por el contrario, la limitación o reducción de la intervención normativa del Estado a la que debe ser su verdadera función a saber: la tutela del interés público, por ejemplo, la seguridad, la salud o el bienestar de los ciudadanos; en este sentido resultan plenamente justificadas las normas sobre seguridad del tráfico aéreo, inspección y control técnico de las aeronaves, protección del medio ambiente, capacitación técnica de los pilotos o reguladoras de la jornada laboral y los descansos de estos pilotos.

Las adecuaciones propuestas al marco normativo pretenden establecer una política de competencia orientada a la protección contra la competencia desleal, especialmente en el tema de prácticas de cabotaje por parte de permisionarios



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo privado comercial en territorio nacional.

Asimismo, se pretende armonizar las modificaciones propuestas con el tema de seguridad operacional en la aviación civil, ya que el reforzamiento de la seguridad de transporte aéreo constituye un objetivo estratégico para nuestro país.

Las adiciones a la legislación en materia de seguridad operacional permitirán contar con reglas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de las aeronaves y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios, de sus bienes, así como la de terceros.

B. Por lo que respecta a las modificaciones al Artículo 2 de la Ley de Aviación Civil, estas dictaminadoras coinciden con la Colegisladora en adicionar y precisar los siguientes términos: cabotaje, Programa Estatal de Seguridad Operacional, seguridad operacional, servicio de transporte aéreo nacional y Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional. Lo anterior, a efecto de lograr una mejor interpretación de la terminología y, en consecuencia, de los alcances de la ley en comento, además de estar acorde con las modificaciones propuestas en estos rubros.

No obstante, en el caso de la propuesta de definición de "Prestadores de Servicio" que se establece en una nueva fracción X, del artículo 2 de la Ley de Aviación Civil, se sugieren algunas precisiones para puntualizar dicha definición y evitar vaguedades y ambigüedades en el concepto. En este sentido, estas dictaminadoras proponen la siguiente modificación a la redacción de esta fracción, a efecto de dar mayor claridad a este precepto y mejorar su nivel de interpretación.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

X. Proveedores de servicio: Entre otros, los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio **al público y los concesionarios y permisionarios aeroportuarios,** el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, los permisionarios de talleres aeronáuticos, las organizaciones responsables del diseño de tipo y las responsables de la fabricación de aeronaves, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación, **capacitación** y adiestramiento y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares.

C. En cuanto a la adición al Artículo 11 de la de la Ley de Aviación Civil, relativo a que los certificados, o documentación equivalente, expedidos por centros de capacitación y talleres aeronáuticos extranjeros, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando esos talleres y centros estén acreditados por la autoridad aeronáutica de su país y obtengan su registro ante la propia Secretaría, estas Comisiones consideran que dicha adición permitirá dar plena certeza jurídica a los usuarios de estos centros de capacitación, al otorgarles pleno reconocimiento a sus actividades, además de que se tendrá un control más estricto de estos centros y talleres y tener la seguridad de que están plenamente acreditadas en cuanto a los servicios que prestan. No obstante lo anterior, para dar mayor certeza a esta adición contenida en la minuta, se siguiere precisar que el país en donde se encuentran estos centros de capacitación y talleres de que se trate, cumplan con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o Administración Federal de Aviación y, en consecuencia, se recomienda suprimir el registro ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en tal sentido, estas dictaminadoras determina la siguiente modificación:

Artículo 11. ...

I. a IV. ...

...



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

...

...

*Los certificados, o documentación equivalente, expedidos por centros de capacitación y talleres aeronáuticos extranjeros, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando esos talleres y centros estén acreditados por la autoridad aeronáutica de su país, **y ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o Administración Federal de Aviación.***

...

...

Lo anterior, permitirá tener congruencia con la adición al artículo 39 de la citada ley, para que los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento, deban contar con registro ante la Secretaría o ante el centro de capacitación extranjero, y con ellos se podrá tener plenamente acreditados a dichos instructores para garantizar que los servicios que prestan, cubran con los estándares de la materia.

Cabe precisar que la colegisladora equivocadamente señala en el Artículo Primero del Decreto por el que se reforma y adiciona la Ley de Aviación Civil, que se adiciona el artículo 11, con un quinto párrafo, cuando lo correcto es un cuarto párrafo recorriéndose los subsecuentes, situación que estás dictaminadoras corregirán en el texto correspondiente.

D. Estas Comisiones están de acuerdo con las adiciones a los artículos 15 y 27 de la Ley de Aviación Civil, por medio de las cuales se establece la prohibición de las prácticas de cabotaje por parte de permisionarios extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo privado comercial en territorio nacional.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

En este sentido, la adición propuesta impone sanciones como la revocación inmediata del permiso, así como multas ejemplares y hasta la inmovilización de la aeronave como garantía del pago de la multa.

De esta manera, la autoridad podrá actuar de inmediato ante las infracciones que cometan los permisionarios extranjeros, revocando de inmediato los permisos otorgados, ya que legislación vigente, aunque ya prevé la revocación de los permisos y concesiones, esta sanción se encuentra supeditada a que el permisionario haya sido sancionado previamente tres veces por el mismo motivo, por lo que se evitará que los permisionarios evadan su responsabilidad por los vacíos que la ley pueda contener.

En este caso, estas dictaminadoras sugieren cambiar la redacción de la fracción XIV adicionada al artículo 15, para una mejor interpretación del precepto, ya que la sanción no va dirigida estrictamente a los permisionarios extranjeros, sino a aquellos permisionarios nacionales o extranjeros que utilicen aeronaves extranjeras no autorizadas quedar como sigue:

Artículo 15 ...

...

XIV. Realizar cabotaje en territorio nacional, utilizando aeronaves extranjeras no autorizadas para tal fin, y

...

En consecuencia, también resulta pertinente hacer una modificación a la fracción VIII adicionada al artículo 86 de la minuta, relativa a la imposición de sanciones pecuniarias al permisionario extranjero que practique el cabotaje en territorio nacional, ello en correspondencia con los artículos 15 y 27 antes señalados.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Conforme a lo anterior, estas Comisiones sugieren se eliminar la mención de “privado comercial” que calificaba a los servicios de transporte aéreo, ya que resulta redundante esa mención, por lo que la fracción queda de la siguiente manera:

Artículo 86. ...

...

VIII. Practicar el cabotaje en territorio nacional, siendo permisionario extranjero de servicios de transporte aéreo, con una multa de diez mil a veinticinco mil salarios mínimos.

...

E. Respecto a las adiciones al artículo 16 de la Ley de Aviación Civil que pretende establecer que la autoridad no pueda suspender las operaciones de las aeronaves por contraprestaciones pendientes de cumplimientos, ya que detiene las operaciones de las aeronaves provocando grandes pérdidas a los usuarios y afectando así operaciones de comercio, carga y turismo, estas Colegisladoras consideran que no resultan procedentes, debido a que el texto vigente del artículo 16 en comento, se refiere a la cesión total o parcial de concesiones y permisos, por lo que el texto adicionado no guarda relación alguna con este tema en particular.

Adicionalmente, es de señalarse que el tema de las contraprestaciones entre concesionarios aeroportuarios y concesionarios del transporte aéreo es un asunto entre particulares.

En consecuencia, éstas dictaminadoras determinan rechazar la adición de un tercer párrafo al artículo 16 de la Ley de Aviación Civil y quede sin modificación.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

F. Por lo que respecta a las modificaciones al artículo 32 de la Ley de Aviación Civil, estas Comisiones coinciden plenamente en los argumentos vertidos por la Colegisladora de extender la vigencia de dicho Certificado de Aeronavegabilidad a 2 años, ya que el hecho de que sea permanente como lo propuso el diputado promovente, se corre el riesgo de no llevar a cabo las facultades de la autoridad aeronáutica respecto de inspeccionar y controlar el mantenimiento de las aeronaves.

Igualmente, estas dictaminadoras coinciden plenamente con los argumentos contenidos en el dictamen de la Colegisladora, respecto a que la vigencia de la licencia del personal técnico aeronáutico no sea de carácter permanente, pues la revalidación periódica de dicha licencia, es el principal medio del cual dispone la autoridad aeronáutica mexicana para asegurarse del cumplimiento de los requisitos relativos a la experiencia del titular de una licencia y, por ello, se considera conveniente extender la vigencia de la licencia del personal técnico aeronáutico sólo a 2 años.

Ahora bien, estas Comisiones consideran que los dos últimos párrafos adicionados por la Colegisladora al artículo 32, se encuentran mal ubicados, ello toda vez que el último párrafo que se refiere a que la Secretaría podrá suspender o cancelar el certificado, hace mención a que dicha cancelación derivará del incumplimiento de los requerimientos mencionados en el párrafo anterior, sin embargo dicho párrafo trata sobre el otorgamiento del permiso de licencia de la aeronave, situación que no tiene relación. En este sentido, para corregir esta inconsistencia y lograr una mejor comprensión de los alcances de dicho precepto, se sugiere invertir dichos párrafos conforme a lo siguiente:



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Artículo 32. ...

...

...

La vigencia del certificado de aeronavegabilidad será de dos años, para lo cual la aeronave deberá cumplir plenamente los requerimientos y especificaciones establecidas en el reglamento de esta Ley y demás las disposiciones administrativas correspondientes.

La Secretaría podrá suspender o cancelar el certificado, ante el incumplimiento de los requerimientos y especificaciones mencionados en el párrafo anterior.

Se otorgará el permiso de licencia de estación de la aeronave, que tendrá una vigencia indefinida, excepto cuando hayan cambiado las características del equipo o la matrícula de la aeronave.

G. Por lo que respecta a las modificaciones aprobadas por la Colegisladora en el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, si bien estas dictaminadoras coinciden en que la vigencia de la licencia del personal técnico aeronáutico no sea permanente, estiman prudente extender la vigencia de la licencia del personal técnico aeronáutico a tres años, permitiendo una revalidación periódica adecuada de la citada licencia.

Asimismo, para el caso del citado artículo 38, estas dictaminadores sugieren una pequeña modificación a la fracción II adicionada por Colegisladora, ello con el propósito de mejorar su redacción, quedando como sigue:

Artículo 38. ...

...

*La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será de **tres** años, salvo que:*

I. Se solicite la obtención de una licencia cuando previamente haya sido suspendida o cancelada una anterior, caso en el que su vigencia será de un año, transcurrido el cual, de mediar una nueva solicitud, la Secretaría determinará, si



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

conforme al cumplimiento del interesado en el uso de la licencia, se le otorga por dos años o nuevamente por un año; o

*II. Se trate de la convalidación de licencia, cuya vigencia no podrá exceder de aquella **otorgada por la** autoridad de aviación civil del país de que se trate haya otorgado a la misma.*

Para que el personal técnico aeronáutico pueda dedicarse al ejercicio de su actividad deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica ser titular de una licencia vigente expedida por la Autoridad, contar con la constancia de aptitud psicofísica vigente correspondiente a su actividad.

Terminada la vigencia de la constancia de aptitud psicofísica, el interesado tendrá hasta 30 días naturales posteriores para su renovación, sin que esto implique el vencimiento de la respectiva licencia, periodo en el cual no podrá ejercer su actividad como personal técnico aeronáutico.

H. En cuanto al artículo 41 de la Ley de Aviación Civil, estas dictaminadoras también consideran procedente el determinar que el aterrizaje de la aeronave sea considerado como el "Cierre de Plan de Vuelo", ya que con ello se disminuyen trámites innecesarios, costos operacionales y económicos adicionales a la operación de las aeronaves. Lo anterior, ya que los requerimientos para el cierre de plan de vuelo se considera que son redundantes puesto que la mayoría de ellos ya están contenidos en el "Formato de Plan de Vuelo" que se presenta previo a la realización del vuelo ante los servicios de control de tránsito aéreo, la Comandancia de Aeropuerto y al Administrador aeroportuario.

I. Se coincide con la Colegisladora en adicionar un Capítulo XV Bis a la Ley de Aviación Civil, que contiene los artículos 78 Bis, 78 Bis 1 al 78 Bis 10, ello con objeto de que se establezca un Programa Estatal de Seguridad Operacional, destinado a la gestión de la seguridad operacional, a fin de alcanzar un nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil, el cual incluirá como mínimo los siguientes componentes: política y objetivos estatales de seguridad operacional; gestión estatal de los riesgos de seguridad



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

operacional; aseguramiento estatal de la seguridad operacional; promoción estatal de la seguridad operacional, y un sistema de supervisión de la seguridad operacional.

Este programa permitirá contar con reglas claras que garanticen condiciones máximas de seguridad de las aeronaves y de su operación, con la finalidad de proteger la integridad física de los usuarios, de sus bienes y de terceros.

A este respecto, se sugiere una modificación de redacción a la fracción V, del artículo 78 BIS 3, una modificación al último párrafo del artículo 78 BIS 4, con el propósito de que sea congruente con la modificación que se realizó por parte de estas dictaminadoras al artículo 11 de esta ley relativo a que los centros de capacitación y talleres de que se trate, cumplan con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o Administración Federal de Aviación y, en consecuencia, se recomienda suprimir el registro ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dichos artículos quedarían con la siguiente redacción:

Artículo 78 Bis 3. *El Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional deberá incluir, por lo menos:*

I. a IV

*V. Mantener **la mejora** continua del nivel global de seguridad operacional de la organización.*

Artículo 78 Bis 4. *La Secretaría expedirá, a petición de los proveedores de servicios, el certificado del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, el cual está sujeto a ser evaluado respecto de su conformidad con la norma oficial mexicana o disposición administrativa correspondiente, mediante la verificación de*



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

su funcionamiento, la cual tendrá como objetivo la revisión del manual y de su plan de implementación, políticas y objetivos de seguridad operacional.

Una vez que la Secretaría haya verificado la implementación del total de las fases del plan de implementación referido en el párrafo anterior, emitirá su aprobación, cuya vigencia estará sujeta a la conservación de las condiciones que la motivaron, asegurándose de su cumplimiento por medio de visitas de vigilancia estando, entonces, en posibilidad de expedir el certificado respectivo.

*Los certificados, o documentación equivalente al establecido en este artículo, expedidos por instituciones de gobierno o particulares extranjeras, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando **ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o Administración Federal de Aviación.***

J. En atención a la adición de un artículo 88 Bis, estas Comisiones coinciden plenamente en incorporarlo, con el objeto de fijar las sanciones por el incumplimiento con lo establecido en esta Ley, su reglamento y demás disposiciones aplicables en relación con la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.

K. Respecto a la adición de un párrafo al artículo 18 de la Ley de Aeropuertos estas comisiones dictaminadoras coinciden con la Colegisladora en eliminar trámites innecesarios a los aeródromos que se encuentran en zonas alejadas a la ciudad, que por su condición y naturaleza no necesitan estudios de trayectorias, ni estudios de espacios aéreos ya que se encuentran alejados de otros aeropuertos, y por ello no será necesario que requieran estudio operacional de trayectorias, cuando se trate de helipuertos, ni estudio de espacio aéreo, cuando se trate de aeródromos.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

J. Estas dictaminadoras después de un análisis exhaustivo de la propuesta de modificación al artículo 27 de la Ley de Aeropuertos aprobada por la Colegisladora, estima que en primer lugar no se toma en cuenta que el esquema de la Ley de Aeropuertos vigente solo contempla la revocación inmediata respecto a las infracciones relacionadas con los servicios aeroportuarios y no de los complementarios.

En este sentido, si bien es cierto que la intención es sancionar a los concesionarios y permisionarios que incurran en las hipótesis señaladas en las fracciones del referido artículo 27, también lo es que este artículo distingue claramente cuales hipótesis se sancionan con la revocación inmediata y cuales requieren por lo menos de tres sanciones previas por las causas previstas en la misma fracción, para revocar la concesión o permiso.

Derivado de lo anterior, se considera excesivo aplicar la sanción de revocación inmediata en el caso previsto en la fracción VII adicionada relativa a *"Limitar el número de prestadores de servicios complementarios o negar su operación mediante actos de simulación, por razones distintas a las contempladas por el artículo 57 de esta Ley"*.

En consecuencia, estas dictaminadoras consideran que este supuesto previsto en la fracción VII adicionada al artículo 27 de la Ley de Aeropuertos, sea considerada dentro de las hipótesis que requieren tres sanciones previas por las causas previstas en la misma fracción y, para ello, el texto de la citada fracción VII adicionada se ubicaría en una nueva fracción XV, recorriendo la fracción XV vigente a una fracción XVI.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Lo anterior, con el objeto de que el último párrafo del artículo 27 disponga que la sanción de revocación inmediata a la infracción planteada en la hipótesis de la nueva fracción XV, requiera de las referidas tres sanciones previas, pero estas dictaminadoras siguieren agregar que sea dentro de un periodo de cinco años para no dejar tan ambiguo el término en que se presentan dichas infracciones, quedando como sigue:

Artículo 27. ...

I. a XIV. ...

XV. Limitar el número de prestadores de servicios complementarios o negar su operación mediante actos de simulación, por razones distintas a las contempladas por el artículo 57 de esta Ley, y

XVI. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, 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.

...

*En los casos de las fracciones VII a XVI, la Secretaría sólo podrá revocar 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 **dentro de un periodo de cinco años.***

K. En relación a la modificación a la fracción II, del artículo 48 de la Ley de Aeropuertos, donde se incorpora la figura de operadores de base fija y los recintos fiscales como parte de los servicios complementarios, éstas dictaminadoras se allegaron de los elementos técnicos y el asesoramiento respectivo de especialistas en el tema, a efecto de conocer qué son los “operadores de base fija”.

En este sentido, especialistas en el tema coinciden en que dicha figura de “operadores de base fija” como tal no existe, ya que lo correcto es hacer mención a la Base Fija de Operaciones, la cual se define como una instalación a través de la



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

cual un tercero brinda y proporciona dentro de la misma, la prestación de determinados servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales a favor de transportistas y operadores aéreos, nacionales o extranjeros a que se refieren los artículos 27 y 28 de la Ley de Aviación Civil relativos a la aviación privada no comercial y privada comercial, incluyendo al Taxi Aéreo que reúna los requisitos y condiciones establecidas en el artículo 23 de la Ley de Aviación Civil.

Por lo tanto, para una mejor técnica legislativa estás dictaminadoras sugieren que dicha definición se incorpore en una nueva fracción X al artículo 2, de la Ley de Aeropuertos, con el objeto de definir lo que es una Base Fija de Operaciones, y en consecuencia se recorrería en su orden la subsecuente, conforme a lo siguiente:

Artículo 2. ...

I. al VIII. ...

IX. Servicios: comprenden los aeroportuarios, complementarios y comerciales;

X. Base fija de Operaciones: Es la instalación a través de la cual un tercero brinda y proporciona dentro de la misma, la prestación de determinados servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales a favor de transportistas y operadores aéreos, nacionales o extranjeros a que se refieren los artículos 27 y 28 de la Ley de Aviación Civil relativos a la aviación privada no comercial y privada comercial, incluyendo al Taxi Aéreo que reúna los requisitos y condiciones establecidas en el artículo 23 de la Ley de Aviación Civil, y

XI. Zona de protección: espacio aéreo de dimensiones definidas, destinado a proteger los procedimientos de aproximación y salida de las aeronaves en los aeródromos civiles.

Ahora bien, una vez definido lo que debe entenderse por Base Fija de Operaciones, se sugiere primero, eliminar la referencia de "operadores de base fija" de la fracción II del artículo 48 de la Ley de Aeropuertos, tal y como lo contemplaba la Minuta de la Colegisladora ya que ha quedado precisado que dicha figura no existe



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

como tal y, segundo, eliminar de la citada fracción II el término de “recintos fiscales” como parte de los servicios complementarios, ya que la actividad que realizan tales recintos no se circunscribe como un servicio de esta naturaleza.

No obstante lo anterior, estas Comisiones convienen en adicionar un párrafo al artículo 48, para precisar que los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales podrán ser proporcionados de manera conjunta por un tercero, exclusivamente cuando se trate de una instalación denominada Base Fija de Operaciones o FBO y a favor de prestadores de servicios de transporte aéreo no regular (Taxi Aéreo) y no comercial, bajo condiciones equitativas y no discriminatoria y sujetándose a las disposiciones relativas contenidas en la presente Ley y su Reglamento, para lo cual deberá de celebrar los contratos respectivos con el Concesionario o Permisionario aeroportuario en los espacios destinados para tal fin en el Programa Maestro de Desarrollo. Adicionalmente, se agrega un segundo párrafo al citado artículo 48, para reafirmar lo que se entiende por Base Fija de Operaciones. En tal sentido, dicho artículo quedaría de la siguiente manera.

ARTÍCULO 48. ...

I. ...

II. ...

III. ...

Los Servicios a que se refieren las fracciones anteriores podrán ser proporcionados de manera conjunta por un tercero, exclusivamente cuando se trate de una instalación denominada Base Fija de Operaciones y a favor de prestadores de servicios de transporte aéreo no regular y no comercial, bajo condiciones equitativas y no discriminatoria y sujetándose a las disposiciones relativas contenidas en la presente Ley y su Reglamento, para lo cual deberá de celebrar los contratos respectivos



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

con el Concesionario o Permisionario aeroportuario en los espacios destinados para tal fin en el Programa Maestro de Desarrollo.

Para efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, una Base Fija de Operaciones se define como una instalación a través de la cual un tercero brinda y proporciona dentro de la misma, la prestación de determinados servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales a favor de transportistas y operadores aéreos, nacionales o extranjeros a que se refieren los artículos 27 y 28 de la Ley de Aviación Civil relativos a la aviación privada no comercial y privada comercial, incluyendo al Taxi Aéreo que reúna los requisitos y condiciones establecidas en el artículo 23 de la Ley de Aviación Civil.

Lo anterior, de conformidad con las reglas y lineamientos que en su caso expida la Secretaría.

L. Finalmente, para dar certeza jurídica a los prestadores de servicios complementarios, estas dictaminadoras proponen una modificación al artículo 57 de la Ley de Aeropuertos, contenido en la Minuta de la legisladora, para también incorporar el término de Base Fija de Operaciones a este precepto, además de ampliar el plazo a 60 días el término en que la autoridad determinará si se autoriza la entrada de la empresa proveedora de servicios complementarios y base fija de operaciones

ARTÍCULO 57. *El concesionario proveerá lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios y **base fija de operaciones**. El número de estos no podrá ser limitado, salvo por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad.*

En caso de que se niegue la entrada a una empresa que provee servicios complementarios por parte de un concesionario, ésta podrá inconformarse ante la Secretaría.

*La autoridad determinará en un plazo de **60 días** si se autoriza la entrada de la empresa proveedora de servicios complementarios y base fija de operaciones.*

Con base en las consideraciones expuestas, los integrantes de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, para los efectos de lo dispuesto en el inciso E del artículo 72 constitucional, someten a



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

consideración del Pleno y, en su caso, a su aprobación, el siguiente Proyecto de decreto:

Por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos:

Artículo Primero. *Se reforman los artículos 15, segundo y tercer párrafos; 39, segundo párrafo; y se adicionan los artículos 2, con las fracciones V, IX, X, XIII y XVII, recorriéndose en su orden las subsecuentes; 11, con un cuarto párrafo recorriéndose los subsecuentes; 15, con una fracción XIV, recorriéndose la actual en su orden; 27, con un último párrafo; 32, con un cuarto, quinto y sexto párrafos; 38, con un tercer, cuarto y quinto párrafos; 41, con un segundo párrafo, un Capítulo XV Bis denominado "Seguridad Operacional", que comprende los artículos 78 Bis a 78 Bis 10; 86, con una fracción VIII y 88 Bis a la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:*

Artículo 2. ...

I. a IV. ...

V. Cabotaje: *el transporte aéreo mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa, de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, entre dos o más puntos en territorio nacional;*

VI. a VIII. ...

IX. Programa Estatal de Seguridad Operacional: *el programa establecido por la Secretaría mediante un sistema de gestión de seguridad operacional, a fin de alcanzar un nivel óptimo de seguridad operacional en la Aviación Civil;*

X. Proveedores de servicio: **Entre otros,** *los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio **al público y los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el***



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

*órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, los permisionarios de talleres aeronáuticos, las organizaciones responsables del diseño de tipo y las responsables de la fabricación de aeronaves, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación, **capacitación** y adiestramiento y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares.*

XI. y XII. ...

XIII. *Seguridad operacional: es el estado en que el riesgo en la prestación del servicio de transporte aéreo, de lesiones a las personas o daños a los bienes, se reduce y se mantiene en un nivel óptimo, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos;*

XIV. y XV. ...

XVI. *Servicio de transporte aéreo nacional: el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional;*

XVII. *Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional: es un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que se establece como un proceso documentado de manejo del riesgo que es parte de un Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional, con el fin de minimizar los riesgos y realizar mejoras continuas de la seguridad operacional de la aviación para proteger el interés público, el cual integra operaciones y sistemas técnicos relacionados con la administración de los recursos humanos y financieros, inclusive las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios para la obtención de ese fin, y*

XVIII. ...



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Artículo 11. *Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:*

I. a IV. ...

...

...

...

*Los certificados, o documentación equivalente, expedidos por centros de capacitación y talleres aeronáuticos extranjeros, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando esos talleres y centros estén acreditados por la autoridad aeronáutica de su país, **y ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o Administración Federal de Aviación.***

...

...

Artículo 15. *Las concesiones o los permisos se podrán revocar por:*

I. a XII. ...

XIII. *Infringir las medidas y normas de higiene y de protección al ambiente;*

XIV. *Realizar cabotaje en territorio nacional, utilizando aeronaves extranjeras no autorizadas para tal fin, y*

XV. ...

La Secretaría revocará las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a V, VII y XIV anteriores. De



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

igual forma procederá en el caso de la fracción X, cuando a su juicio sea grave la infracción para la seguridad de la operación.

*En los casos de las fracciones **VI**, **VIII**, **IX**, **XI**, **XII** y **XIII** 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.*

...

Artículo 27. ...

...

...

Los permisionarios extranjeros que presten el servicio de transporte aéreo privado comercial no podrán realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional. Esta disposición no aplicará para personas que operen aeronaves de transporte aéreo privado no comercial.

Artículo 32. ...

...

...

La vigencia del certificado de aeronavegabilidad será de dos años, para lo cual la aeronave deberá cumplir plenamente los requerimientos y especificaciones establecidas en el reglamento de esta Ley y demás las disposiciones administrativas correspondientes.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

La Secretaría podrá suspender o cancelar el certificado, ante el incumplimiento de los requerimientos y especificaciones mencionados en el párrafo anterior.

Se otorgará el permiso de licencia de estación de la aeronave, que tendrá una vigencia indefinida, excepto cuando hayan cambiado las características del equipo o la matrícula de la aeronave.

Artículo 38. ...

...

*La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será de **tres** años, salvo que:*

I. Se solicite la obtención de una licencia cuando previamente haya sido suspendida o cancelada una anterior, caso en el que su vigencia será de un año, transcurrido el cual, de mediar una nueva solicitud, la Secretaría determinará, si conforme al cumplimiento del interesado en el uso de la licencia, se le otorga por dos años o nuevamente por un año; o

*II. Se trate de la convalidación de licencia, cuya vigencia no podrá exceder de aquella **otorgada por la** autoridad de aviación civil del país de que se trate haya otorgado a la misma.*

Para que el personal técnico aeronáutico pueda dedicarse al ejercicio de su actividad deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica ser titular de una licencia vigente expedida por la Autoridad, contar con la constancia de aptitud psicofísica vigente correspondiente a su actividad.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Terminada la vigencia de la constancia de aptitud psicofísica, el interesado tendrá hasta 30 días naturales posteriores para su renovación, sin que esto implique el vencimiento de la respectiva licencia, periodo en el cual no podrá ejercer su actividad como personal técnico aeronáutico.

Artículo 39. ...

Los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento deberán contar con registro ante la Secretaría o ante el centro de capacitación extranjero para el cual presten sus servicios .

...

Artículo 41. ...

El aterrizaje de la aeronave en la estación se considerará como cierre de plan de vuelo.

***Capítulo XV Bis
Seguridad operacional***

Artículo 78 Bis. *La Secretaría establecerá un Programa Estatal de Seguridad Operacional destinado a la gestión de la seguridad operacional por los Estados Unidos Mexicanos, a fin de alcanzar un nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil, el cual incluirá como mínimo los siguientes componentes:*

I. *Política y objetivos estatales de seguridad operacional;*

II. *Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional;*

III. *Aseguramiento estatal de la seguridad operacional;*



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

IV. Promoción estatal de la seguridad operacional, y

V. Un sistema de supervisión de la seguridad operacional.

La Secretaría determinará el nivel óptimo de rendimiento en materia de seguridad operacional, de conformidad con los Tratados, lineamientos internacionales y las disposiciones administrativas aplicables.

Artículo 78 Bis 1. *En materia de seguridad operacional, la Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:*

I. *Manejar y mantener un sistema eficaz de supervisión de la seguridad operacional;*

II. *Implantar, administrar y mantener el Programa Estatal de Seguridad Operacional eficaz para garantizar los niveles óptimos de seguridad operacional;*

III. *Requerir a los proveedores de servicio que implementen y mantengan un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional eficaz, certificado de conformidad con las disposiciones de reglamentos y normas oficiales mexicanas aplicables;*

IV. *Coordinar las actividades de las diversas organizaciones que participen en el Programa de Seguridad Operacional del Estado;*

V. *Establecer un sistema de notificación de incidentes obligatoria y otro de notificación voluntaria, para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, así como para promover las instalaciones y los servicios para recopilar, publicar y difundir la información de seguridad operacional y alcanzar acuerdos con individuos o entidades gubernamentales para el ejercicio de esos servicios, con la finalidad de que exista un flujo continuo e intercambio de datos sobre seguridad operacional entre la Secretaría y los proveedores de servicio;*



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

VI. Conducir inspecciones, verificaciones y evaluaciones de las actividades aeronáuticas de los Proveedores de servicio;

VII. Requerir que los proveedores de servicio mejoren, enmienden o tomen acciones en su sistema de gestión de seguridad operacional, cuando se identifiquen deficiencias o carencias que representan un riesgo que podría comprometer la seguridad operacional de sus actividades;

VIII. Hacer uso de un procedimiento documentado para adoptar las medidas correctivas apropiadas las cuales eliminen las causas que generaron los hallazgos de seguridad operacional, incluyendo medidas para el cumplimiento, que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados;

IX. Asegurarse de que los hallazgos de seguridad operacional detectados se resuelvan de manera oportuna por medio de un sistema que permita observar y registrar el progreso, así como las medidas adoptadas por los proveedores de servicios, para solucionar los mismos.

X. Incluir los recursos financieros necesarios para la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional en su presupuesto.

Artículo 78 Bis 2. Los proveedores de servicio que a continuación se señalan deberán implementar y mantener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, como parte del Programa Estatal de Seguridad Operacional que establezca la Secretaría:

I. Concesionarios y permisionarios de transporte aéreo de servicio al público;

II. Los concesionarios y permisionarios aeroportuarios;

III. El organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

IV. El órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano;

V. Los permisionarios de talleres aeronáuticos;

VI. Las organizaciones responsables de diseño de tipo y las organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves;

VII. Los prestadores de servicio de tránsito aéreo;

VIII. Los centros de formación o de capacitación y adiestramiento con aeronaves, y

IX. Los operadores aéreos de aeronaves de estado distintas de las militares.

Artículo 78 Bis 3. El Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional deberá incluir, por lo menos:

I. Un proceso para identificar los peligros reales o potenciales para la seguridad operacional y evaluar los riesgos conexos;

II. Un proceso para definir y aplicar las acciones necesarias para mantener un nivel óptimo de seguridad operacional;

III. Disposiciones para observar continuamente y evaluar en forma regular la idoneidad y eficacia de las actividades de gestión de la seguridad operacional;

IV. Prever la supervisión continua y evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado, y

V. Mantener **la mejora** continua del nivel global de seguridad operacional de la organización.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Artículo 78 Bis 4. *La Secretaría expedirá, a petición de los proveedores de servicios, el certificado del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, el cual está sujeto a ser evaluado respecto de su conformidad con la norma oficial mexicana o disposición administrativa correspondiente, mediante la verificación de su funcionamiento, la cual tendrá como objetivo la revisión del manual y de su plan de implementación, políticas y objetivos de seguridad operacional.*

Una vez que la Secretaría haya verificado la implementación del total de las fases del plan de implementación referido en el párrafo anterior, emitirá su aprobación, cuya vigencia estará sujeta a la conservación de las condiciones que la motivaron, asegurándose de su cumplimiento por medio de visitas de vigilancia estando, entonces, en posibilidad de expedir el certificado respectivo.

*Los certificados, o documentación equivalente al establecido en este artículo, expedidos por instituciones de gobierno o particulares extranjeras, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando **ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o Administración Federal de Aviación.***

Artículo 78 Bis 5. *La información sobre seguridad operacional contenida en el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y demás sistemas de procesamiento y notificación, bases de datos, esquemas para intercambio de información e información registrada, comprende:*

I. *Registros pertenecientes a las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación;*

II. *Sistemas de notificación obligatoria de incidentes;*

III. *Sistemas de notificación voluntaria de incidentes, y*

IV. *Sistemas de autonotificación, incluidos los sistemas automáticos o manuales de captura de datos.*



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Artículo 78 Bis 6. *La información sobre seguridad operacional precisada en el artículo anterior tiene carácter de reservada.*

Artículo 78 Bis 7. *La información sobre seguridad operacional que provenga de las fuentes señaladas en el artículo 78 Bis 4, así como los datos de las personas involucradas en los eventos relacionados con esa información, no se proporcionará para fines diferentes para los que fue recopilada, por lo que nadie puede ser requerido, en conexión con un proceso judicial, administrativo o disciplinario, a aportar evidencias concernientes a información de seguridad operacional proporcionada de manera voluntaria a la Secretaría, excepto en las siguientes circunstancias:*

I. *Por requerimiento expreso de una autoridad judicial o administrativa competente, que haya determinado que la autoridad aeronáutica tiene información que podría ser necesaria para la administración de justicia, para lo cual la autoridad requirente deberá proteger la información como reservada dentro del proceso correspondiente, y*

II. *Que una autoridad competente considere que, de acuerdo con las evidencias suficientes y las circunstancias que indiquen de manera razonable que un evento determinado pudo haber sido causado por una conducta dolosa o gravemente negligente.*

Artículo 78 Bis 8. *Los sujetos obligados a implementar y mantener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional no pueden utilizar la información contenida en el mismo para efectos distintos a procurar la seguridad operacional, ni en particular como base para tomar medidas que pudieran afectar las condiciones de trabajo de sus empleados o utilizarlas con carácter disciplinario en su contra, o como represalia por revelar información sobre posibles acciones u omisiones que cometa el empleador u otra persona.*



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Artículo 78 Bis 9. *Con el fin de promover la seguridad operacional, la Secretaría tiene la facultad de concertar acuerdos con el explotador aéreo, el proveedor de servicios aeronáuticos, o el fabricante de equipo aeronáutico, respecto de los sistemas que se implementarán para llevar a cabo la recopilación, análisis, uso y difusión de información de seguridad operacional.*

Artículo 78 Bis 10. *Con el fin de promover la seguridad operacional, la Secretaría tiene la facultad de concertar acuerdos con los proveedores de servicio respecto a la recopilación, análisis, uso y difusión de información de seguridad operacional.*

Artículo 86. *Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley cometidas por el concesionario o permisionario, según se trate, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:*

I. a V. ...

VI. *Impedir el tránsito o la circulación en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos por causas imputables a él, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;*

VII. *Negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos, y*

VIII. *Practicar el cabotaje en territorio nacional, siendo permisionario extranjero de servicios de transporte aéreo, con una multa de diez mil a veinticinco mil salarios mínimos.*

Cuando el cabotaje sea detectado por la autoridad aeronáutica en el momento en que se esté cometiendo o dentro de las siguientes veinticuatro horas de haberse cometido, la mencionada autoridad podrá decretar el aseguramiento de la aeronave, ante el riesgo inminente de que el permisionario extranjero realice cualquier maniobra tendente a



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

evadir la imposición de la sanción, para lo cual, el comandante del aeropuerto, deberá levantar acta circunstanciada en la que precise las razones para efectuarlo.

Dicho aseguramiento quedará sin efectos si la autoridad aeronáutica no emite la resolución correspondiente dentro de los 60 días hábiles siguientes a la fecha en que se levante el acta a que se refiere el párrafo anterior, o si el infractor garantiza por cualquier forma establecida en la legislación aplicable, su sujeción al procedimiento que se instaure en su contra.

Los gastos que genere el aseguramiento de la aeronave correrán a cargo del permisionario extranjero infractor, salvo que la autoridad resuelva que no cometió el cabotaje.

Artículo 88 Bis. *Por el incumplimiento con lo establecido en esta Ley, su reglamento y demás disposiciones aplicables en relación con la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional por parte de los proveedores de servicios, les será suspendido o revocado el certificado correspondiente, atendiendo a la gravedad de la infracción.*

Artículo Segundo. *Se reforman los artículos 27, tercer párrafo, y 57, y se adicionan los artículos 2, con una fracción X recorriéndose en su orden la subsecuente; los artículos 18, con un último párrafo; 27, con una fracción XV, recorriéndose en su orden la subsecuente a la Ley de Aeropuertos, y 48, con tres párrafos, para quedar como sigue:*

Artículo 2. ...

I. al VIII. ...

IX. Servicios: comprenden los aeroportuarios, complementarios y comerciales;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

X. Base fija de operaciones: Es la instalación a través de la cual un tercero brinda y proporciona dentro de la misma, la prestación de determinados servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales a favor de transportistas y operadores aéreos, nacionales o extranjeros a que se refieren los artículos 27 y 28 de la Ley de Aviación Civil relativos a la aviación privada no comercial y privada comercial, incluyendo al Taxi Aéreo que reúna los requisitos y condiciones establecidas en el artículo 23 de la Ley de Aviación Civil. Lo anterior, de conformidad con las Reglas y Lineamientos que en su caso expida la Secretaría, y

XI. Zona de protección: espacio aéreo de dimensiones definidas, destinado a proteger los procedimientos de aproximación y salida de las aeronaves en los aeródromos civiles.

Artículo 18. ...

I. y II. ...

...

...

Los interesados en obtener un permiso, no requerirán estudio operacional de trayectorias, ni estudio de espacio aéreo, cuando se trate de aeródromos o helipuertos, ambos no controlados y de operación bajo reglas visuales de vuelo, siempre y cuando su punto de referencia de aeródromo o helipuerto esté alejado al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano.

Artículo 27. ...

I. a XIV. ...



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

XV. Limitar el número de prestadores de servicios complementarios o negar su operación mediante actos de simulación, por razones distintas a las contempladas por el artículo 57 de esta Ley, y

XVI. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, 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.

...

*En los casos de las fracciones VII a XVI, la Secretaría sólo podrá revocar 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 dentro **de un periodo de cinco años.***

ARTÍCULO 48. ...

I. ...

II. ...

III. ...

Los Servicios a que se refieren las fracciones anteriores podrán ser proporcionados de manera conjunta por un tercero, exclusivamente cuando se trate de una instalación denominada Base Fija de Operaciones y a favor de prestadores de servicios de transporte aéreo no regular y no comercial, bajo condiciones equitativas y no discriminatoria y sujetándose a las disposiciones relativas contenidas en la presente Ley y su Reglamento, para lo cual deberá de celebrar los contratos respectivos con el Concesionario o Permisionario aeroportuario en los espacios destinados para tal fin en el Programa Maestro de Desarrollo.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Para efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, una Base Fija de Operaciones se define como una instalación a través de la cual un tercero brinda y proporciona dentro de la misma, la prestación de determinados servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales a favor de transportistas y operadores aéreos, nacionales o extranjeros a que se refieren los artículos 27 y 28 de la Ley de Aviación Civil relativos a la aviación privada no comercial y privada comercial, incluyendo al Taxi Aéreo que reúna los requisitos y condiciones establecidas en el artículo 23 de la Ley de Aviación Civil.

Lo anterior, de conformidad con las reglas y lineamientos que en su caso expida la Secretaría.

ARTÍCULO 57. *El concesionario proveerá lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios y **base fija de operaciones**, el número de estos no podrá ser limitado, salvo por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad.*

En caso de que se niegue la entrada a una empresa que provee servicios complementarios por parte de un concesionario, ésta puede inconformarse ante la Secretaría.

*La autoridad determinará en un plazo de **60 días** si se autoriza la entrada de la empresa proveedora de servicios complementarios y base fija de operaciones.*

Transitorios

Primero. *El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.*

Segundo. *El Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contarán con un plazo de 180 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar en el ámbito de su*



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

competencia, las adecuaciones y modificaciones a los reglamentos y a las demás disposiciones administrativas que posibiliten el cumplimiento del mismo.

Tercero. *La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será de dos años y la Secretaría podrá ampliar la vigencia de las mismas, una vez que realice las adecuaciones y modificaciones necesarias que posibiliten su cumplimiento.*




Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

**Hoja de Firmas
Comisión de Comunicaciones y Transportes**

LEGISLADOR	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 Senador Javier Lozano Alarcón Presidente			
 Senadora Claudia Artemiza Pavlovich Arellano Secretaria			
 Senadora Iris Vianey Mendoza Mendoza Secretaria			
 Senador Juan Gerardo Flores Ramírez Secretario			
 Senador Marco Antonio Blásquez Salinas Secretario			



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

LEGISLADOR	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 Senador Omar Fayad Meneses Integrante			
 Senador Ismael Hernández Deras Integrante			
 Senadora Mely Romero Celis Integrante			
 Senador Héctor Yunes Landa Integrante			
 Senador Raúl Aarón Pozos Lanz Integrante			





Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

LEGISLADOR	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 Senador Francisco García Cabeza de Vaca Integrante			
 Senadora María del Pilar Ortega Martínez Integrante			
 Senador Jorge Luis Lavalle Maury Integrante			
 Senador Rabindranath Salazar Solorio Integrante			
 Senador Fidel Demédicis Hidalgo Integrante			



Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

**Hoja de Firmas
Comisión de Estudios Legislativos**

LEGISLADOR	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 Senadora Graciela Ortiz González Presidente			
 Senador Fernando Torres Graciano Secretaria			
 Senador Ángel Benjamín Robles Montoya Secretaria			
 Senador Fernando Yunes Márquez Integrante			
 Senador Manuel Cavazos Lerma Integrante			

14-12-2014

Cámara de Senadores.

DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 92 votos en pro, 7 en contra y 1 abstención.

Se turnó a la Cámara de Diputados para los efectos de lo dispuesto por el inciso e) del artículo 72 constitucional.

Diario de los Debates, 11 de diciembre de 2014.

Discusión y votación, 14 de diciembre de 2014.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y DE LA LEY DE AEROPUERTOS

(Dictamen de segunda lectura)

Debido a que este dictamen se encuentra publicado en la Gaceta Parlamentaria de este día, consulte la Secretaría a la Asamblea, en votación económica, si se omite su lectura.

La Secretaria Palafox Gutiérrez: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se omite la lectura del dictamen. Quienes estén porque se omita, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén porque no se omita, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se omite la lectura, señor Presidente.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Senadora Secretaria. En consecuencia, está a discusión el dictamen.

Se le concede, en primer término, el uso de la palabra al Senador Javier Lozano Alarcón, Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para presentar el dictamen.

El Senador Javier Lozano Alarcón: Gracias, señor Presidente. Miren, compañeras y compañeros...

El Presidente Aispuro Torres: Un momento, nada más pido a la Asamblea, por favor, pongamos atención al orador.

Senadoras y Senadores, por favor, atención al presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

Adelante, Senador Javier Lozano Alarcón.

El Senador Javier Lozano Alarcón: Gracias, señor Presidente.

Miren, esta reforma o este Decreto con reformas a la Ley de Aviación Civil y a la Ley de Aeropuertos, proviene de una minuta que nos llegó en octubre del año pasado, por parte de la Colegisladora.

Y busca modernizar el sector en su conjunto, en la parte de infraestructura, operación, servicios, y particularmente en materia de la aviación en general.

De lo que se trata es de que en el caso de la... bueno, y aquí también, al igual que en Ferrocarriles, hubo necesidad de armonizar las posiciones, porque en una primera instancia, y si bien venía votada por unanimidad en la Cámara de Diputados, cuando se hizo una revisión un poco más puntual del asunto, se detectaron algunos problemas y algunos... pues intereses que estaban en juego, entre quienes utilizan los aeropuertos y se sirven de la aviación comercial, pero para vuelos, digamos, privados, y los concesionarios de los grupos aeroportuarios.

Aquí afortunadamente también se logró hacer una conciliación entre unos y otros, y con la propia Cámara de Diputados.

Y en materia de aviación civil, yo les puedo decir, en resumen, de qué se trata de este dictamen.

Se trata que cuando se tengan certificados para centros de capacitación, que sean validados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pero que provengan del extranjero, estos hayan sido previamente validados, ya sea por la OACI, por la Aviación Internacional de Aviación Civil, o por la FAA, de los Estados Unidos. Esto es para darle mucha mayor certidumbre jurídica y pues para también darle validez a estos certificados de capacitación y talleres aeronáuticos provenientes del exterior.

Segundo, para dejar con todas sus letras claro, que está prohibido el servicio de cabotaje en nuestro país para la aviación comercial; aún siendo vuelos privados.

El cabotaje, como ustedes saben, es el que se realiza en operaciones o vuelos cuyo origen y destino estén dentro de territorio nacional.

Entonces, esto queda ya totalmente claro.

Y, bueno, se prevén sanciones muy drásticas, incluida la revocación de concesiones sobre el particular.

Tercero. Los certificados de habilidad van a ser de dos años y la licencia de personal del Servicio Aeronáutico, de tres años.

Estamos ahí dando también, nuevamente, pues no solo mayor certidumbre, sino también simplificando trámites para hacer de ésta, una actividad mucho, digamos, más moderna y fortalecida.

Y quizá lo más destacado de la Ley de Aviación Civil, es que se agrega, completamente, un nuevo artículo que tiene que ver con el programa estatal de seguridad operacional. Lo que se está fortaleciendo es la seguridad en las operaciones, entendida con la seguridad como safety, para efectos de distinguir el security, perdón por el anglicismo, pero es necesario hacer esta distinción.

En cuanto a aeropuertos se refiere, se simplifica en la legislación el tipo de requisitos que se exigen para los aeródromos que están verdaderamente alejados de las ciudades, y que no representan un peligro para efectos de la operación o las operaciones que se realicen en dichos aeródromos; para efecto de las trayectorias, de los espacios, de las aproximaciones, en fin.

En segundo término, como les había dicho... ah, bueno, también está previsto, que sea causal de revocación para un titular de la concesión de un grupo aeroportuario, si se niega a que un tercero pueda prestar servicios, pueda prestar servicios complementarios o negar su operación; pero claro, también se define muy claramente, de qué se tratan esos servicios complementarios, a lo que es la operación fundamental de los aeropuertos.

Y esto tiene que ver con servicios aeroportuarios comerciales, los que decíamos complementarios, pero también los que se proporcionan necesariamente dentro de la FOB, es decir, de lo que conoce comúnmente como la base fija de operaciones.

De tal manera que con esto se está facilitando la operación de la aviación general, de los vuelos privados comerciales. Se da mucha mayor certidumbre jurídica a los certificados técnicos que se tengan para los talleres y de capacitación, provenientes del exterior.

Queda clarísima la prohibición de operaciones de cabotaje en nuestro país. Y también un programa nuevo estatal de seguridad operacional de la aviación civil en nuestro país.

De tal manera que, los invito, al igual que en el caso de Ferrocarriles, a que votemos a favor, insisto, ya las posiciones de todas las partes involucradas y también el diálogo que hemos tenido con la Colegisladora, estamos hablando de que tenemos un acuerdo sobre el particular.

Por su atención, que es un decir, pues muchas gracias.

**PRESIDENCIA DEL SENADOR
ARTURO ZAMORA JIMENEZ**

El Presidente Arturo Zamora Jiménez: Gracias, Senador Lozano Alarcón.

Una vez que se ha presentado por parte del Senador Javier Lozano, a nombre de las comisiones, el dictamen correspondiente.

Se concede el uso de la palabra a la Senadora Alejandra Barrales Magdaleno, del grupo parlamentario del PRD, para que exponga sus argumentos, a favor del presente dictamen.

La Senadora Alejandra Barrales Magdaleno: Muchas gracias. Con su venia, señor Presidente. Compañeras y compañeros Senadores:

Vengo a esta tribuna a respaldar el dictamen del que se acaba de dar cuenta, de parte del presidente de esta comisión.

Porque como ya se explicó, genera una serie de modificaciones que representa, si no un avance de fondo, sí un avance importante para la aviación en nuestro país.

Hay que señalar, por ejemplo, que algunas de estas modificaciones ya se encuentran en el Reglamento de Aviación actual, lo que estamos haciendo es adecuarlas, ponerlas en la Ley de Aviación Civil, como en el caso del cabotaje, que ya se explicó.

Esto ya está prohibido desde el Reglamento, sin embargo, queda legalmente firme a partir de que esto se especifica en la ley, y nos parece por ello que es conveniente el apoyar esta propuesta de dictamen.

Ya se explicó aquí a detalle, cuáles son esas modificaciones.

Y yo lo que quisiera es, sobre todo, referirme a la importancia de abordar el tema de la aviación, aquí en este Senado de la República.

Lo que estamos conociendo de manera aislada, de manera fragmentada, es repentinamente tocar el tema, por ejemplo, de estas modificaciones a la Ley de Aviación Civil; pero también nos encontramos discutiendo sobre el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; estamos discutiendo también sobre el tema de cielos abiertos; está también discutiéndose sobre convenios bilaterales, que están pendientes por ratificar.

Y lo que nos parece que es importante es, de nueva cuenta, hacer un llamado al Secretario de Comunicaciones y Transportes, para que podamos, de una vez por todas, discutir, establecer una mesa de trabajo con todos los actores involucrados en este sector y que podamos revisar de fondo la política aeronáutica de nuestro país.

Nosotros insistimos, vemos positivo este dictamen, estamos a favor de que se apruebe, pero nos parece importante reconocer que es un paliativo, es un parche, nuevamente, a toda la problemática de aviación y que lo importante es esa visión completa, integral de toda la problemática que el espacio aéreo mexicano está exigiendo en este momento.

Por ello nos sumamos a este dictamen y hacemos un llamado para que este Pleno lo revise y en su consideración también lo apruebe.

Es cuanto, señor Presidente.

Gracias.

El Presidente Zamora Jiménez: Muchas gracias, Senadora Barrales Magdaleno.

En virtud de que no hay más oradores registrados ni artículos reservados, ábrase el sistema electrónico de votación por tres minutos para recoger la votación nominal en lo general y en lo particular del proyecto de Decreto. Háganse los avisos a que se refiere el artículo 58 del Reglamento para informar del resultado de la votación en su momento.

VER VOTACION

La Secretaria Palafox Gutiérrez: Señor Presidente, conforme al registro en el sistema electrónico, se emitieron 92 votos a favor, 7 en contra y 1 abstención.

El Presidente Zamora Jiménez: Muchas gracias. Está aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos. **Se devuelve con las modificaciones correspondientes a la Cámara de los Diputados para los efectos de lo dispuesto por el inciso e) del artículo 72 constitucional.**



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Gaceta Parlamentaria

Año XVIII

Palacio Legislativo de San Lázaro, lunes 15 de diciembre de 2014

Número 4176-XII

CONTENIDO

Minutas

Con proyecto de decreto, por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos, para los efectos de lo dispuesto en la fracción e) del artículo 72 constitucional

Anexo XII

Lunes 15 de diciembre



"2014, Año de Octavio Paz".

MESA DIRECTIVA

OFICIO No. DGPL-1P3A.-6426.

México, D. F., 14 de diciembre de 2014.

**CC. SECRETARIOS DE LA
CÁMARA DE DIPUTADOS
P R E S E N T E**

Para los efectos de lo dispuesto en la fracción e) del artículo 72 constitucional, me permito devolver a Ustedes el expediente que contiene **PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y DE LA LEY DE AEROPUERTOS.**

Atentamente

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Luis Sánchez Jiménez".

SEN. LUIS SÁNCHEZ JIMÉNEZ
Vicepresidente





PROYECTO DE DECRETO

POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y DE LA LEY DE AEROPUERTOS

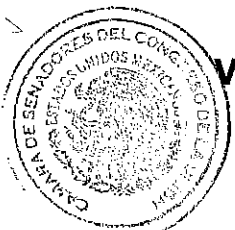
Artículo Primero. Se reforman los artículos 15, segundo y tercer párrafos; 39, segundo párrafo; y se adicionan los artículos 2, con las fracciones V, IX, X, XIII y XVII, recorriéndose en su orden las subsecuentes; 11, con un quinto párrafo recorriéndose los subsecuentes; 15, con una fracción XIV, recorriéndose la actual en su orden; 27, con un último párrafo; 32, con un cuarto, quinto y sexto párrafos; 38, con un tercer, cuarto y quinto párrafos; 41, con un segundo párrafo, un Capítulo XV Bis denominado "Seguridad operacional", que comprende los artículos 78 Bis a 78 Bis 10; 86, con una fracción VIII y 88 Bis a la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 2. ...

I. a IV. ...

- V.** Cabotaje: el transporte aéreo mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa, de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, entre dos o más puntos en territorio nacional;

VI. a VIII. ...





IX. Programa estatal de seguridad operacional: el programa establecido por la Secretaría mediante un Sistema de gestión de seguridad operacional, a fin de alcanzar un nivel óptimo de Seguridad operacional en la aviación civil;

X. Proveedores de servicio: entre otros, los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público y los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, los permisionarios de talleres aeronáuticos, las organizaciones responsables del diseño de tipo y las responsables de la fabricación de aeronaves, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación, capacitación y adiestramiento y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares;

XI. y XII. ...

XIII. Seguridad operacional: es el estado en que el riesgo en la prestación del servicio de transporte aéreo, de lesiones a las personas o daños a los bienes, se reduce y se mantiene en un nivel óptimo, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos;



XIV. y XV. ...



XVI. Servicio de transporte aéreo nacional: el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional;

XVII. Sistema de gestión de la seguridad operacional: es un enfoque sistemático para la gestión de la Seguridad operacional que se establece como un proceso documentado de manejo del riesgo que es parte de un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre Seguridad operacional, con el fin de minimizar los riesgos y realizar mejoras continuas de la Seguridad operacional de la aviación para proteger el interés público, el cual integra operaciones y sistemas técnicos relacionados con la administración de los recursos humanos y financieros, inclusive las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios para la obtención de ese fin, y

XVIII. ...

Artículo 11. Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:

I. a IV. ...

...





Los certificados, o documentación equivalente, expedidos por centros de capacitación y talleres aeronáuticos extranjeros, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando esos talleres y centros estén acreditados por la autoridad aeronáutica de su país, y ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o Administración Federal de Aviación.

...

...

Artículo 15. Las concesiones o los permisos se podrán revocar por:

I. a XII. ...

XIII. Infringir las medidas y normas de higiene y de protección al ambiente;

XIV. Realizar cabotaje en territorio nacional, utilizando aeronaves extranjeras no autorizadas para tal fin, y

XV. ...

La Secretaría revocará las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a V, VII y XIV anteriores. De igual forma procederá en el caso de la fracción X, cuando a su juicio sea grave la infracción para la seguridad de la operación.





En los casos de las fracciones VI, VIII, IX, XI, XII y XIII 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.

...

Artículo 27. ...

...

...

Los permisionarios extranjeros que presten el servicio de transporte aéreo privado comercial no podrán realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional. Esta disposición no aplicará para personas que operen aeronaves de transporte aéreo privado no comercial.

Artículo 32. ...

...

...

La vigencia del certificado de aeronavegabilidad será de dos años, para lo cual la aeronave deberá cumplir plenamente los requerimientos y especificaciones establecidas en el reglamento de esta Ley y demás disposiciones administrativas correspondientes.





La Secretaría podrá suspender o cancelar el certificado, ante el incumplimiento de los requerimientos y especificaciones mencionados en el párrafo anterior.

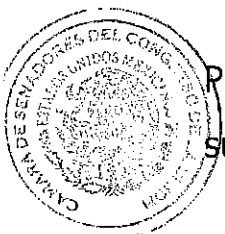
Se otorgará el permiso de licencia de estación de la aeronave, que tendrá una vigencia indefinida, excepto cuando hayan cambiado las características del equipo o la matrícula de la aeronave.

Artículo 38. ...

...

La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será de tres años, salvo que:

- I.** Se solicite la obtención de una licencia cuando previamente haya sido suspendida o cancelada una anterior, caso en el que su vigencia será de un año, transcurrido el cual, de mediar una nueva solicitud, la Secretaría determinará, si conforme al cumplimiento del interesado en el uso de la licencia, se le otorga por dos años o nuevamente por un año, o
- II.** Se trate de la convalidación de licencia, cuya vigencia no podrá exceder de aquella otorgada por la autoridad de aviación civil del país de que se trate haya otorgado a la misma.



Para que el personal técnico aeronáutico pueda dedicarse al ejercicio de su actividad deberá acreditar ante la autoridad aeronáutica ser titular de



una licencia vigente expedida por la autoridad, contar con la constancia de aptitud psicofísica vigente correspondiente a su actividad.

Terminada la vigencia de la constancia de aptitud psicofísica, el interesado tendrá hasta 30 días naturales posteriores para su renovación, sin que esto implique el vencimiento de la respectiva licencia, periodo en el cual no podrá ejercer su actividad como personal técnico aeronáutico.

Artículo 39. ...

Los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento deberán contar con registro ante la Secretaría o ante el centro de capacitación extranjero para el cual presten sus servicios.

...

Artículo 41. ...

El aterrizaje de la aeronave en la estación se considerará como cierre de plan de vuelo.

Capítulo XV Bis Seguridad operacional

Artículo 78 Bis. La Secretaría establecerá un Programa estatal de seguridad operacional destinado a la gestión de la Seguridad operacional por los Estados Unidos Mexicanos, a fin de alcanzar un nivel óptimo de





rendimiento en materia de Seguridad operacional en la aviación civil, el cual incluirá como mínimo los siguientes componentes:

- I. Política y objetivos estatales de Seguridad operacional;
- II. Gestión estatal de los riesgos de Seguridad operacional;
- III. Aseguramiento estatal de la Seguridad operacional;
- IV. Promoción estatal de la Seguridad operacional, y
- V. Un sistema de supervisión de la Seguridad operacional.

La Secretaría determinará el nivel óptimo de rendimiento en materia de Seguridad operacional, de conformidad con los Tratados, lineamientos internacionales y las disposiciones administrativas aplicables.

Artículo 78 Bis 1. En materia de Seguridad operacional, la Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Manejar y mantener un sistema eficaz de supervisión de la Seguridad operacional;
- II. Implantar, administrar y mantener el Programa estatal de seguridad operacional eficaz para garantizar los niveles óptimos de Seguridad operacional;
- III. Requerir a los proveedores de servicio que implementen y mantengan un Sistema de gestión de la seguridad operacional





eficaz, certificado de conformidad con las disposiciones de reglamentos y normas oficiales mexicanas aplicables;

- IV.** Coordinar las actividades de las diversas organizaciones que participen en el Programa estatal de seguridad operacional;
- V.** Establecer un sistema de notificación de incidentes obligatoria y otro de notificación voluntaria, para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de Seguridad operacional reales o posibles, así como para promover las instalaciones y los servicios para recopilar, publicar y difundir la información de Seguridad operacional y alcanzar acuerdos con individuos o entidades gubernamentales para el ejercicio de esos servicios, con la finalidad de que exista un flujo continuo e intercambio de datos sobre Seguridad operacional entre la Secretaría y los proveedores de servicio;
- VI.** Conducir inspecciones, verificaciones y evaluaciones de las actividades aeronáuticas de los proveedores de servicio;
- VII.** Requerir que los proveedores de servicio mejoren, enmienden o tomen acciones en su Sistema de gestión de la seguridad operacional, cuando se identifiquen deficiencias o carencias que representan un riesgo que podría comprometer la Seguridad operacional de sus actividades;





- VIII.** Hacer uso de un procedimiento documentado para adoptar las medidas correctivas apropiadas las cuales eliminen las causas que generaron los hallazgos de Seguridad operacional, incluyendo medidas para el cumplimiento, que permitan resolver los problemas de Seguridad operacional detectados;
- IX.** Asegurarse de que los hallazgos de Seguridad operacional detectados se resuelvan de manera oportuna por medio de un sistema que permita observar y registrar el progreso, así como las medidas adoptadas por los proveedores de servicios, para solucionar los mismos.
- X.** Incluir los recursos financieros necesarios para la implementación del Programa estatal de seguridad operacional en su presupuesto.

Artículo 78 Bis 2. Los proveedores de servicio que a continuación se señalan deberán implementar y mantener un Sistema de gestión de la seguridad operacional, como parte del Programa estatal de seguridad operacional que establezca la Secretaría:

- I.** Concesionarios y permisionarios de transporte aéreo de servicio al público;
- II.** Los concesionarios y permisionarios aeroportuarios;
- III.** El organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares;





- IV.** El órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano;
- V.** Los permisionarios de talleres aeronáuticos;
- VI.** Las organizaciones responsables de diseño de tipo y las organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves;
- VII.** Los prestadores de servicio de tránsito aéreo;
- VIII.** Los centros de formación o de capacitación y adiestramiento con aeronaves, y
- IX.** Los operadores aéreos de aeronaves de estado distintas de las militares.

Artículo 78 Bis 3. El Sistema de gestión de la seguridad operacional deberá incluir, por lo menos:

- I.** Un proceso para identificar los peligros reales o potenciales para la Seguridad operacional y evaluar los riesgos conexos;
- II.** Un proceso para definir y aplicar las acciones necesarias para mantener un nivel óptimo de Seguridad operacional;
- III.** Disposiciones para observar continuamente y evaluar en forma regular la idoneidad y eficacia de las actividades de gestión de la Seguridad operacional;



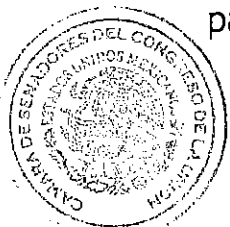


- IV. Prever la supervisión continua y evaluación periódica del nivel de Seguridad operacional logrado, y
- V. Mantener la mejora continua del nivel global de Seguridad operacional de la organización.

Artículo 78 Bis 4. La Secretaría expedirá, a petición de los proveedores de servicios, el certificado del Sistema de gestión de la seguridad operacional, el cual está sujeto a ser evaluado respecto de su conformidad con la norma oficial mexicana o disposición administrativa correspondiente, mediante la verificación de su funcionamiento, la cual tendrá como objetivo la revisión del manual y de su plan de implementación, políticas y objetivos de Seguridad operacional.

Una vez que la Secretaría haya verificado la implementación del total de las fases del plan de implementación referido en el párrafo anterior, emitirá su aprobación, cuya vigencia estará sujeta a la conservación de las condiciones que la motivaron, asegurándose de su cumplimiento por medio de visitas de vigilancia estando, entonces, en posibilidad de expedir el certificado respectivo.

Los certificados, o documentación equivalente al establecido en este artículo, expedidos por instituciones de gobierno o particulares extranjeras, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la





Organización de Aviación Civil Internacional y/o Administración Federal de Aviación.

Artículo 78 Bis 5. La información sobre Seguridad operacional contenida en el Sistema de gestión de la seguridad operacional y demás sistemas de procesamiento y notificación, bases de datos, esquemas para intercambio de información e información registrada, comprende:

- I.** Registros pertenecientes a las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación;
- II.** Sistemas de notificación obligatoria de incidentes;
- III.** Sistemas de notificación voluntaria de incidentes, y
- IV.** Sistemas de autonotificación, incluidos los sistemas automáticos o manuales de captura de datos.

Artículo 78 Bis 6. La información sobre Seguridad operacional precisada en el artículo anterior tiene carácter de reservada.

Artículo 78 Bis 7. La información sobre Seguridad operacional que provenga de las fuentes señaladas en el artículo 78 Bis 4, así como los datos de las personas involucradas en los eventos relacionados con esa información, no se proporcionará para fines diferentes para los que fue recopilada, por lo que nadie puede ser requerido, en conexión con un proceso judicial, administrativo o disciplinario, a aportar evidencias concernientes a información de Seguridad operacional proporcionada de





manera voluntaria a la Secretaría, excepto en las siguientes circunstancias:

- I. Por requerimiento expreso de una autoridad judicial o administrativa competente, que haya determinado que la autoridad aeronáutica tiene información que podría ser necesaria para la administración de justicia, para lo cual la autoridad requirente deberá proteger la información como reservada dentro del proceso correspondiente, y
- II. Que una autoridad competente considere que, de acuerdo con las evidencias suficientes y las circunstancias que indiquen de manera razonable que un evento determinado pudo haber sido causado por una conducta dolosa o gravemente negligente.

Artículo 78 Bis 8. Los sujetos obligados a implementar y mantener un Sistema de gestión de la seguridad operacional no pueden utilizar la información contenida en el mismo para efectos distintos a procurar la Seguridad operacional, ni en particular como base para tomar medidas que pudieran afectar las condiciones de trabajo de sus empleados o utilizarlas con carácter disciplinario en su contra, o como represalia por revelar información sobre posibles acciones u omisiones que cometa el empleador u otra persona.



Artículo 78 Bis 9. Con el fin de promover la Seguridad operacional, la Secretaría tiene la facultad de concertar acuerdos con el explotador



aéreo, el proveedor de servicios aeronáuticos, o el fabricante de equipo aeronáutico, respecto de los sistemas que se implementarán para llevar a cabo la recopilación, análisis, uso y difusión de información de Seguridad operacional.

Artículo 78 Bis 10. Con el fin de promover la Seguridad operacional, la Secretaría tiene la facultad de concertar acuerdos con los proveedores de servicio respecto a la recopilación, análisis, uso y difusión de información de Seguridad operacional.

Artículo 86. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley cometidas por el concesionario o permisionario, según se trate, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

I. a V. ...

VI. Impedir el tránsito o la circulación en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos por causas imputables a él, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;

VII. Negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos, y

VIII. Practicar el cabotaje en territorio nacional, siendo permisionario extranjero de servicios de transporte aéreo, con una multa de diez mil a veinticinco mil salarios mínimos.



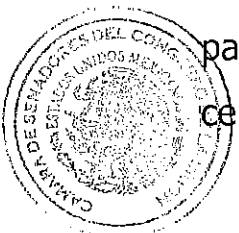


Cuando el cabotaje sea detectado por la autoridad aeronáutica en el momento en que se esté cometiendo o dentro de las siguientes veinticuatro horas de haberse cometido, la mencionada autoridad podrá decretar el aseguramiento de la aeronave, ante el riesgo inminente de que el permisionario extranjero realice cualquier maniobra tendente a evadir la imposición de la sanción, para lo cual, el comandante del aeropuerto, deberá levantar acta circunstanciada en la que precise las razones para efectuarlo.

Dicho aseguramiento quedará sin efectos si la autoridad aeronáutica no emite la resolución correspondiente dentro de los 60 días hábiles siguientes a la fecha en que se levante el acta a que se refiere el párrafo anterior, o si el infractor garantiza por cualquier forma establecida en la legislación aplicable, su sujeción al procedimiento que se instaure en su contra.

Los gastos que genere el aseguramiento de la aeronave correrán a cargo del permisionario extranjero infractor, salvo que la autoridad resuelva que no cometió el cabotaje.

Artículo 88 Bis. Por el incumplimiento con lo establecido en esta Ley, su reglamento y demás disposiciones aplicables en relación con la implementación del Sistema de gestión de la seguridad operacional por parte de los proveedores de servicios, les será suspendido o revocado el certificado correspondiente, atendiendo a la gravedad de la infracción.





Artículo Segundo. Se reforman los artículos 27, tercer párrafo, y 57, y se adicionan los artículos 2, con una fracción X recorriéndose en su orden la subsecuente; los artículos 18, con un último párrafo; 27, con una fracción XV, recorriéndose en su orden la subsecuente y 48, con tres párrafos, todos de la Ley de Aeropuertos, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 2. ...

I. a VIII. ...

IX. Servicios: comprenden los aeroportuarios, complementarios y comerciales;

X. Base fija de operaciones: es la instalación a través de la cual un tercero brinda y proporciona dentro de la misma, la prestación de determinados servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales a favor de transportistas y operadores aéreos, nacionales o extranjeros a que se refieren los artículos 27 y 28 de la Ley de Aviación Civil relativos a la aviación privada no comercial y privada comercial, incluyendo al taxi aéreo que reúna los requisitos y condiciones establecidas en el artículo 23 de la Ley de Aviación Civil. Lo anterior, de conformidad con las reglas y lineamientos que en su caso expida la Secretaría, y

XI. Zona de protección: espacio aéreo de dimensiones definidas, destinado a proteger los procedimientos de aproximación y salida de las aeronaves en los aeródromos civiles.





ARTÍCULO 18. ...

I. y II. ...

...

...

Los interesados en obtener un permiso, no requerirán estudio operacional de trayectorias, ni estudio de espacio aéreo, cuando se trate de aeródromos o helipuertos, ambos no controlados y de operación bajo reglas visuales de vuelo, siempre y cuando su punto de referencia de aeródromo o helipuerto esté alejado al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano.

ARTÍCULO 27. ...

I. a XIII. ...

XIV. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios que tengan derecho a ello, así como la de autoridades que ejerzan atribuciones dentro del aeródromo civil;

XV. Limitar el número de prestadores de servicios complementarios o negar su operación mediante actos de simulación, por razones distintas a las contempladas por el artículo 57 de esta Ley, y





XVI. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, 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.

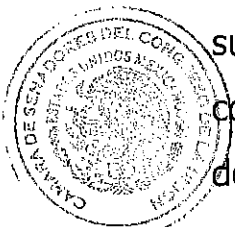
...

En los casos de las fracciones VII a XVI, la Secretaría sólo podrá revocar 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 dentro de un periodo de cinco años.

ARTÍCULO 48. ...

I. a III. ...

Los Servicios a que se refieren las fracciones anteriores podrán ser proporcionados de manera conjunta por un tercero, exclusivamente cuando se trate de una instalación denominada Base Fija de Operaciones y a favor de prestadores de servicios de transporte aéreo no regular y no comercial, bajo condiciones equitativas y no discriminatoria y sujetándose a las disposiciones relativas contenidas en la presente Ley y su Reglamento, para lo cual deberá de celebrar los contratos respectivos con el concesionario o permisionario aeroportuario en los espacios destinados para tal fin en el programa maestro de desarrollo.





Para efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, una Base Fija de Operaciones se define como una instalación a través de la cual un tercero brinda y proporciona dentro de la misma, la prestación de determinados servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales a favor de transportistas y operadores aéreos, nacionales o extranjeros a que se refieren los artículos 27 y 28 de la Ley de Aviación Civil relativos a la aviación privada no comercial y privada comercial, incluyendo al taxi aéreo que reúna los requisitos y condiciones establecidas en el artículo 23 de la Ley de Aviación Civil.

Lo anterior, de conformidad con las reglas y lineamientos que en su caso expida la Secretaría.

ARTÍCULO 57. El concesionario proveerá lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios y base fija de operaciones, el número de estos no podrá ser limitado, salvo por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad.

En caso de que se niegue la entrada a una empresa que provee servicios complementarios por parte de un concesionario, ésta puede inconformarse ante la Secretaría.

La autoridad determinará en un plazo de 60 días si se autoriza la entrada de la empresa proveedora de servicios complementarios y base fija de operaciones.





Transitorios

Primero. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. El Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contarán con un plazo de 180 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar en el ámbito de su competencia, las adecuaciones y modificaciones a los reglamentos y a las demás disposiciones administrativas que posibiliten el cumplimiento del mismo.

Tercero. La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será de dos años y la Secretaría podrá ampliar la vigencia de las mismas, una vez que realice las adecuaciones y modificaciones necesarias que posibiliten su cumplimiento.

SALÓN DE SESIONES DE LA HONORABLE CÁMARA DE SENADORES.-
México, D.F., a 14 de diciembre de 2014.

SEN. LUIS SÁNCHEZ JIMÉNEZ
Vicepresidente

SEN. LILIA GUADALUPE MERODIO REZA
Secretaria

Se devuelve a la Honorable Cámara de Diputados,
para los efectos de lo dispuesto en la fracción e) del
artículo 72 constitucional.- México, D. F., a 14 de
diciembre de 2014.

DR. ARTURO GARITA
Secretario General de Servicios Parlamentarios





LA SUSCRITA, SENADORA LILIA GUADALUPE MERODIO REZA, SECRETARIA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE SENADORES, CORRESPONDIENTE AL TERCER AÑO DE EJERCICIO DE LA SEXAGÉSIMA SEGUNDA LEGISLATURA, CON FUNDAMENTO EN EL ARTÍCULO 220.4 DEL REGLAMENTO DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, HACE CONSTAR QUE ESTE ES EL EXPEDIENTE ORIGINAL DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y DE LA LEY DE AEROPUERTOS Y QUE SE REMITE A LA CÁMARA DE DIPUTADOS PARA LOS EFECTOS DE LO DISPUESTO EN LA FRACCIÓN E) DEL ARTÍCULO 72 CONSTITUCIONAL, EN CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 220 DEL REGLAMENTO DEL SENADO PARA LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 72 CONSTITUCIONAL.

SEN. LILIA GUADALUPE MERODIO REZA
Secretaria



15-12-2014

Cámara de Diputados.

MINUTA con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

En votación económica se le dispensan todos los trámites y se someten a discusión y votación de inmediato

Aprobado en lo general y en lo particular, por 370 votos en pro, 0 en contra y 4 abstenciones.

Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales.

Gaceta Parlamentaria, 15 de diciembre de 2014.

DISCUSIÓN DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y DE LA LEY DE AEROPUERTOS

La Secretaria diputada Laura Barrera Fortoul: Minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos, para los efectos de la fracción e) del artículo 72 constitucional.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Consulte la Secretaría a la asamblea, con fundamento en el artículo 82, numeral 2, del Reglamento de esta honorable Cámara de Diputados, si se les dispensan todos los trámites y se someten a discusión y votación de inmediato.

La Secretaria diputada Laura Barrera Fortoul: Por instrucciones de la Presidencia, con fundamento en el artículo 82, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, en votación económica, se consulta a la asamblea si se les dispensan todos los trámites y se someten a discusión y votación de inmediato. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Honorable asamblea, el siguiente punto del orden del día es la discusión de la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos(*), devuelta por la Cámara de Senadores con modificaciones a la que, como todos ustedes saben, hace un buen rato le dispensamos los trámites.

Para explicar el contenido de la minuta tiene el uso de la voz don Fernando Maldonado Hernández. Esta Presidencia advierte que sólo se pueden abordar los artículos 2, 11, 15, 38, 78 Bis Uno, 78 Bis Dos, 78 Bis Cuatro y 86 de la Ley de Aviación Civil y los artículos 2, 27, 48 y 57 de la Ley de Aeropuertos, tal y como lo establece el artículo 78 constitucional. Adelante, diputado.

El diputado Fernando Alfredo Maldonado Hernández: Muchas gracias presidente, con su venia. Compañeras y compañeros legisladores: durante la sesión celebrada el 30 de abril del 2013, nuestro compañero diputado Juan Manuel Carvajal Hernández presentó una iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos a efecto de evitar que existan permisionarios extranjeros que presten servicios de transporte aéreo privado o comercial en territorio mexicano, ofreciendo servicios a terceros por el cual reciben una compensación en un escenario de competencia irregular y sin tratamiento.

Dicha iniciativa recibió el apoyo y fue aprobada por unanimidad en la Comisión de Transportes, toda vez que consideramos los 30 integrantes de la misma necesario establecer una regulación dirigida a fortalecer nuestra soberanía en el espacio aéreo y evitar prácticas de transporte al margen de acuerdos internacionales y que vulneran la seguridad y la operación del sector.

De igual manera, se desregulan diversos aspectos de la operación aeronáutica para elevar su eficiencia a niveles internacionales, siendo éste el mayor avance en simplificación de procedimientos en las últimas cuatro décadas, adoptando tecnologías de información para evitar costos innecesarios y abatir prácticas de corrupción.

De igual forma, se eliminan barreras a la entrada en la concurrencia de nuevos aeródromos, lo que eleva la competencia e incrementa la oferta de infraestructura disponible para recibir un creciente volumen de tráfico aéreo, así como se avanza en la consolidación de la competencia al interior de los aeropuertos. Estamos

convencidos que existen oportunidades de elevar la competitividad del sector por medio de la desregulación de las operaciones y la competencia entre aeropuertos, así como al interior de éstos.

Las diputadas y los diputados integrantes de esta comisión, nos hemos impuesto del contenido de la minuta enviada por el Senado, y vemos con agrado las modificaciones por ellas realizadas al dictamen referido, las cuales se hacen consistir en lo siguiente.

Primero, se suprime el registro ante la SCT de los centros de capacitación y talleres aeronáuticos extranjeros y sólo se les obliga a cumplir con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o la Administración Federal de Aviación.

Se cambia la redacción del artículo 15 para una mejor interpretación del precepto, ya que las sanciones consistentes en revocación de permiso, multas e inmovilización de las aeronaves, no van dirigidas a los permisionarios extranjeros, sino a los nacionales o extranjeros que utilicen aeronaves extranjeras no autorizadas para operaciones de cabotaje dentro de nuestro espacio aéreo.

Se extiende la vigencia de la licencia del personal técnico aeronáutico a tres años, permitiendo una revalidación periódica de la misma. Se determina que el aterrizaje de la aeronave será considerado como el cierre del plan de vuelo, ya que con ello se disminuirán trámites innecesarios, costos operacionales y económicos adicionales a la operación de las aeronaves.

Se eliminan trámites innecesarios a los aeródromos que se encuentran en zonas alejadas a la ciudad que, por su condición y naturaleza no necesitan de estudios de trayectorias ni estudios de espacios aéreos, ya que se encuentran alejados de otros aeropuertos.

Se precisa, además, que los servicios aeroportuarios complementarios y comerciales podrán ser proporcionados de manera conjunta por un tercero exclusivamente cuando se trate de una instalación denominada base fija de operaciones y a favor de prestadores de servicio de taxis aéreo y no comercial bajo condiciones equitativas y no discriminatorias, para lo cual deberá de celebrar los contratos respectivos con el concesionario o permisionario aeroportuario.

Para dar certeza jurídica a los prestadores de servicios complementarios se incorpora el término de base fija de operaciones, además de ampliar a 60 días el término en que la autoridad determinará si se autoriza la entrada de la empresa proveedora de servicios complementarios y base fija de operaciones.

Compañeras legisladoras y compañeros legisladores, al presentar su iniciativa y al aprobar las modificaciones al marco regulatorio en materia de aviación, este cuerpo legislativo expresó su interés por actualizar la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos para sí promover la expansión y desarrollo del transporte aéreo.

Y en virtud de que la minuta proveniente del Senado es consistente con tales propósitos las legisladoras y los legisladores de esta Comisión de Transportes otorgamos nuestro voto favorable al dictamen que nos ocupa. Es cuanto, señor presidente.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Muchas gracias. Tiene el uso de la voz don Fernando Cuéllar Reyes, del PRD, para fijar posición. ¿Está el diputado Cuéllar? No está el diputado Cuéllar. Luego entonces, don Jesús Oviedo.

El diputado J. Jesús Oviedo Herrera: Gracias, señor presidente. Señoras legisladoras y señores legisladores, la aviación es una industria global que se desarrolla bajo criterios mundiales, por lo que existe una regulación internacional rígida para que las aeronaves puedan surcar los cielos.

Es así que el futuro de este sector se encuentra en construir una regulación que permita mejorar la seguridad y reducir el impacto ambiental. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la dependencia en quien recae el establecimiento de la política aeronáutica y establece los lineamientos para que los concesionarios cumplan con las disposiciones regulatorias en materia de aviación civil.

La propuesta que se encuentra a discusión se enfoca a generar certeza jurídica en el ámbito de las operaciones en el sector de la aviación. Es una realidad que se debe endurecer la regulación cuando se violan los estándares

de seguridad y la protección al medio ambiente, así como realizar cabotaje en territorio nacional con aeronaves extranjeras sin conocimiento de la autoridad aeroportuaria.

Una de las prioridades de la autoridad aeroportuaria es la seguridad operacional, y en este sentido el dictamen permite que se revoken las concesiones cuando existan violaciones bajo este causal. Es una realidad que los permisionarios extranjeros que presten este servicio de transporte aéreo comercial no podrán realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional, esto con la finalidad de cuidar y proteger a la aviación civil nacional.

Con el fin de establecer una regulación más eficaz en el sector, se establece un periodo de dos años la vigencia del certificado de aeronavegabilidad y si existe algún incumplimiento de los requerimientos y especificaciones, la autoridad podrá suspender o cancelar dicho certificado.

No debemos omitir que el certificado de aeronavegabilidad se sujetará a las pruebas de control técnico y a los requisitos de mantenimiento que establezcan los reglamentos en esa materia. Hoy lo que se pretende es que la capacitación y el adiestramiento que se realice en el sector se lleve bajo protocolos que promuevan la eficiencia y seguridad en la prestación del servicio a las aeronaves.

Vemos bien que se establezca en la ley un capítulo 15 Bis en materia de seguridad aérea, con el objetivo de que la Secretaría establezca un programa estatal de seguridad operacional a fin de alcanzar un óptimo rendimiento en las operaciones de las aeronaves en el sistema aeroportuario nacional.

Sin duda que Acción Nacional votará a favor de la propuesta, toda vez que lo que se busca es impulsar y consolidar a la aviación nacional que otorgue certeza jurídica a los permisionarios, que mejore la prestación de los servicios en materia de cuidar la seguridad operacional, y sobre todo que minimice las posibilidades de riesgo en la red aeroportuaria nacional. Es cuanto, señor presidente.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Muchas gracias. Don Ricardo Mejía Berdeja, para posicionar a Movimiento Ciudadano.

El diputado Ricardo Mejía Berdeja: Gracias, presidente. Sin demérito de este dictamen de reformas a la Ley de Aviación Civil y a los aeropuertos, me parece que sobre todo en esta época del año, en que el flujo de transportación se incrementa en el país, tanto nacional como internacional, queda de manifiesto que seguimos contando con una actitud de falta de competencia económica en la aviación y que los usuarios siguen teniendo que padecer mal servicio, tanto de aerolíneas como la saturación y la falta de capacidad aeroportuaria.

¿A cuántos mexicanos no les acontece que los vuelos son sobrevendidos, que con total prepotencia se cambian los horarios, o se recurre al consabido por exceso de tráfico aéreo se va a retrasar media hora, una hora, o hasta dos horas los vuelos?

Hay una saturación y hay una falta de competencia evidente. Hay líneas como Aeroméxico, que son prácticamente un monopolio y que tienen tomada terminales, como la del Aeropuerto de la Ciudad de México.

Frente a ello, me parece que esta reforma es muy menor frente a un problema que ya viene a obstaculizar el libre tránsito y la competencia económica y que se padece fundamentalmente en estas épocas del año de saturación, donde además nuestros paisanos de otros países tienen que sufrir las de Caín con esta infraestructura aeroportuaria tan deficiente.

Por eso nosotros creemos que debe abarcarse en su totalidad una verdadera revisión, que tengan que ver con ofrecer un mejor servicio al usuario, con establecer mecanismos de sanción directa a quienes incumplan la ley, no con toda la burocracia que implica recurrir ante Profeco las quejas por mal servicio.

Nos parece además que a veces es un asunto más de monopolios, de falta de servicio, que de hacer reformas gigantes al aeropuerto, por ejemplo, de la Ciudad de México. Hay dos pistas actualmente y el proyecto de 169 mil millones de pesos que plantea el gobierno federal tampoco tiene una justificación de aforo, simplemente es generar un negocio sexenal para que algunos cuantos medren, lucren y satisfagan sus apetitos de corrupción con esta obra.

Me parece que con reformas menores, pero sobre todo con un buen servicio, se podría contar con una aviación civil en el país de mejor calidad, con aeropuertos con mayor servicio y, sobre todo, con empresas que verdaderamente tengan en el centro a los usuarios, no que les hagan padecer siempre incomodidades, sobreventas, cancelaciones, sobre costos, y lo que es algo recurrente, que siempre salgan impuntuales.

Por eso hoy, más que ser la voz de nuestro grupo parlamentario, somos la voz de miles de usuarios que todos los días padecen el mal servicio de aviación en el país. En mi caso, votaré a favor de esta reforma, pero es muy menor frente a la problemática tan grave que vive el país y que en esta época del año se satura aún más, como todos los sabemos. Es cuánto.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Gracias. Don Fernando Cuéllar, le respetamos el derecho a posicionarse al grupo parlamentario.

El diputado Fernando Cuéllar Reyes: Con la venia, presidente. Efectivamente, este dictamen, esta minuta, que primero fue dictamen acá con nosotros y que ahora viene como minuta, como muchas minutas que estuvieron rezagadas en el Senado, por cierto más de 80, qué bueno que hoy puedan estar aquí abordándose algunas de las más importantes.

Sin duda, nuestra fracción parlamentaria está totalmente de acuerdo en discutir y aprobar las adecuaciones necesarias a estas Leyes de Aviación Civil y de Aeropuertos, porque esto justamente impediría que estas empresas extranjeras continúen explotando el espacio aéreo nacional sin corresponder con inversiones productivas que creen fuentes de empleos para nuestros connacionales.

Actualmente en nuestro país tenemos registradas cerca de mil 600 aeronaves matriculadas como taxis aéreos, por lo que es necesario realizar una revisión a fondo, no sólo de los permisionarios extranjeros, sino también de los nacionales para incorporarlos a las modificaciones de esta reglamentación propuesta.

Por eso la iniciativa presentada por nuestro compañero legislador Juan Manuel Carbajal Hernández, representa además una buena oportunidad para revisar la antigüedad de la flota aérea comercial privada y también la no comercial, para incorporar la creación de figuras jurídicas que contemplen su renovación como medida indispensable de seguridad para el espacio aéreo mexicano.

A nuestro grupo parlamentario le parece de suma importancia que se impongan sanciones ejemplares a los permisionarios extranjeros que practiquen el cabotaje en México, ya que muchas veces sus aviones tienen más de 20 años de servicio, y cómo, habría que preguntar, en Estados Unidos sí se tienen estrictos controles en ese sentido, se vienen a nuestro país ante la complacencia del actual marco jurídico que regula el uso del espacio aéreo, a prestar ese servicio, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, además de afectar al sector nacional por la diferencia de precios.

Con esta propuesta que impone sanciones ejemplares en caso de infringir la nueva ley, se estaría protegiendo a todos los mexicanos. Anteriormente solo se les imponían multas muy significativas, por lo que nunca les importó infringir la ley.

No deseamos que en México se continúen teniendo accidentes como el que le costó la vida recientemente a una reconocida artista al contratar a un permisionario extranjero que ofrecía sus servicios de cabotaje con aeronaves obsoletas. No queremos imaginar el costo social de esta tragedia si ese avión hubiera caído en una zona urbana.

Las modificaciones que nuestra fracción propone son fomentar políticas públicas que impulsen el crecimiento de la aviación privada en México, simplificando los procedimientos administrativos para el otorgamiento de permisos, ofreciendo certidumbre que elimina la corrupción, readecuando los altos costos regulatorios, evitando la doble tramitación y homologando las regulaciones con nuestro principal socio comercial que es Estados Unidos.

Además, nuestra fracción sugiere que el certificado de aeronavegabilidad se amplíe a solo dos años de duración y no de forma permanente, ya que esto puede fomentar la corrupción siempre y cuando se acredite que la o las aeronaves se encuentren en condiciones óptimas de funcionamiento para realizar operaciones de vuelo,

acreditando los mantenimientos preventivos y correctivos que exige la ley, de acuerdo a los estándares internacionales vigentes.

De igual manera, la fracción del PRD se adhiere al punto presentado en la referida iniciativa que establece la necesidad de que los talleres aeronáuticos y los centros de capacitación que estén ubicados en el extranjero sean reconocidos por autoridad aeronáutica mexicana, con el objetivo de no causar más costos a la aviación en general, que actualmente se estiman en más de 50 millones de pesos al año.

También coincidimos en las reformas propuestas a la Ley de Aeropuertos, con el objeto de facilitar la tramitación de los permisos para obtener aeródromos civiles en zonas alejadas.

Finalmente, y con esto concluyo, presidente, no coincidimos en que la vigencia de la licencia del personal técnico aeronáutico sea permanente, pues la revalidación periódica de la licencia es el principal medio de que dispone actualmente la autoridad aeronáutica mexicana.

Por eso, consideramos que el paso que se está dando, si bien no es de fondo, y como ya se dijo hay otros temas como el del Aeropuerto, el tema del nuevo Aeropuerto de la ciudad de México, el grupo parlamentario irá a favor de esta propuesta. Muchas gracias por su atención.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Gracias, don Fernando. Don Juan Manuel Carbajal Hernández, del PRI.

El diputado Juan Manuel Carbajal Hernández: Con su permiso, señor presidente, señoras y señores diputados. Durante la sesión celebrada el 30 de abril de 2013 tuve a bien presentar una iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos.

Lo anterior ya que la evolución de la industria aeronáutica ha requerido de una regularización estricta por la complejidad de su funcionamiento, así como de una minuciosa normatividad para garantizar su seguridad, desde la fabricación de las piezas, el armado de las aeronaves y las comunicaciones, hasta el perfil del personal encargado de los servicios que se brindan en aire y tierra.

El mantener actualizadas las leyes en materia de aeronáutica es indispensable, toda vez que con ello el Estado mantiene su rectoría en esta importante actividad y garantiza su seguridad ante las amenazas y retos provenientes del exterior.

La reforma que hoy tenemos a nuestra consideración cuenta con el aval del Grupo Parlamentario del PRI, puesto que están encaminadas a regular y a actualizar una serie de prácticas que han superado a la normatividad vigente, las y los diputados del Grupo Parlamentario del PRI, vemos con agrado las modificaciones realizadas por la legisladora, cuyo propósito es enriquecer la minuta enviada por esta soberanía y que logra alcanzar los siguientes objetivos:

Suprimir el registro ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de los centros de capacitación y talleres aeronáuticos extranjeros y sólo se les obliga a cumplir con los estándares y métodos recomendados por la organización de aviación civil internacional y/o Administración Federal de Aviación.

Prohibir las actividades de cabotaje llevadas a cabo por parte de permisionarios extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo, privado-comercial en territorio nacional.

Extender la vigencia de la licencia del personal técnico aeronáutico a tres años. Determinar el cierre del plan de vuelo en el momento en que la aeronave aterriza, lo que elimina trámites innecesarios y costos operacionales.

Dar certeza jurídica a los prestadores de servicios complementarios, se incorpora el término de base fija de operaciones además de cumplir a 60 días el término en que la autoridad determinará si se autoriza la entrada de la empresa proveedora de servicios complementarios y base fija de operaciones.

La aviación es una actividad que evoluciona constantemente y por ello las normas que la regulan también deben de transformarse con la misma frecuencia, situación que se actualiza plenamente en el caso que nos ocupa, por lo que el Grupo Parlamentario del PRI se pronuncia a favor del presente dictamen. Es cuanto, señor presidente, gracias.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Gracias a usted, diputado. Don Gerardo Hernández Tapia, para finalizar la lista de oradores.

El diputado Gerardo Xavier Hernández Tapia: Con la venia de la Presidencia. Compañeras y compañeros diputados. Para nuestro país es muy importante la actividad aeroportuaria, ya que favorece la movilidad de gran parte del turismo que utiliza el transporte aéreo para llegar a México, además de que es un medio que facilita el intercambio de mercancías.

A consecuencia de ello cobra relevancia la actualización de nuestra legislación con las mejores prácticas internacionales en materia de competencia intraaeroportuaria e interaeroportuaria para hacer frente a la realidad económica y social en que vivimos.

El objetivo principal de la presente propuesta de reforma es evitar la competencia desleal que se vive actualmente, ya que existen permisionarios extranjeros que prestan servicios de transporte aéreo en territorio mexicano por el cual reciben una compensación y carecen de tratamiento regulatorio alguno.

En tal virtud, es pertinente establecer la prohibición de este hecho y adicionar sanciones e imponer como la revocación inmediata del permiso, multas ejemplares y hasta la inmovilización de la aeronave como garantía del pago de la multa. Esto permitirá actuar de inmediato a la autoridad, por lo cual los permisionarios ya no podrán seguir evadiendo su responsabilidad como lo han hecho hasta ahora.

Otro de los temas importantes es la seguridad debido a que siempre es necesario garantizar y proteger la integridad física de los usuarios, de sus bienes, así como de terceros.

Por ello, el que se quiera armonizar las modificaciones propuestas con el tema de seguridad operacional permitirá reforzar la seguridad del transporte aéreo, contando con las reglas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de las aeronaves y de su operación.

Asimismo, la minuta en cuestión propone que la vigencia del certificado de aeronavegabilidad sea de dos años y que las licencias del personal aeronáutico civil duren tres años, con lo cual se evita el riesgo de accidentes al inspeccionar, controlar el mantenimiento de las aeronaves y con la renovación periódica de dicha licencia se asegura el cumplimiento de los requisitos en relación con la experiencia del titular. Por último, simplifica trámites en la aviación que ayudarán a eliminar la corrupción y la realización de trámites engorrosos que sólo impliquen un gasto y pérdida del tiempo.

Uno de los principales casos es el referente a la convalidación de certificados expedidos por centros de capacitación y talleres aeronáuticos extranjeros que cumplan con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o Administración Federal de Aviación, los cuales serán considerados como válidos, por lo que no tendrán ningún problema al encontrarse debidamente acreditados para prestar sus servicios.

Asimismo la eliminación de los estudios de trayectorias para aeródromos que se encuentran en zonas alejadas –concluyo, presidente– a la ciudad de los aeropuertos por carecer de justificación técnica debido a que por su condición y naturaleza no necesitan dichos estudios ni tampoco espacios aéreos.

Es por lo anteriormente expuesto y con el fin de estimular la competencia aeroportuaria justa, favorecer –en todo momento– a la industria aérea mexicana e impulsar el desarrollo de este sector de transporte que el grupo parlamentario del PRI votará a favor del presente dictamen. Por su atención, muchas gracias.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Gracias. No habiendo reservas, ordene la Secretaría la apertura del sistema electrónico de votación para recabar la propia en lo general y en lo particular en un solo acto, por cinco minutos.

El Secretario diputado Fernando Bribiesca Sahagún: Háganse los avisos a que se refiere el artículo 144, numeral dos, del Reglamento de la Cámara de Diputados. Ábrase el sistema electrónico por cinco minutos para proceder a la votación en lo general y en lo particular en un solo acto.

(Votación)

Ciérrese el sistema electrónico de votación. De viva voz.

El diputado Luis Alberto Villarreal García(desde su curul): A favor.

La diputada Yatziri Mendoza Jiménez(desde su curul): A favor.

El diputado Francisco Alfonso Durazo Montaña(desde su curul): A favor.

El Secretario diputado Fernando Bribiesca Sahagún: Señor presidente, se emitieron 370 votos a favor, 4 abstenciones y 0 en contra.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Aprobados en lo general y en lo particular por 370 votos los artículos modificados por la Honorable Cámara de Senadores. Aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos. **Pasa al Ejecutivo para sus efectos constitucionales.**

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ENRIQUE PEÑA NIETO, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, D E C R E T A :

SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y DE LA LEY DE AEROPUERTOS.

Artículo Primero. Se reforman los artículos 15, segundo y tercer párrafos; 39, segundo párrafo; y se adicionan los artículos 2, con las fracciones V, IX, X, XIII y XVII, recorriéndose en su orden las subsecuentes; 11, con un quinto párrafo recorriéndose los subsecuentes; 15, con una fracción XIV, recorriéndose la actual en su orden; 27, con un último párrafo; 32, con un cuarto, quinto y sexto párrafos; 38, con un tercer, cuarto y quinto párrafos; 41, con un segundo párrafo, un Capítulo XV Bis denominado "Seguridad operacional", que comprende los artículos 78 Bis a 78 Bis 10; 86, con una fracción VIII y 88 Bis a la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 2. ...

I. a IV. ...

V. Cabotaje: el transporte aéreo mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa, de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, entre dos o más puntos en territorio nacional;

VI. a VIII. ...

IX. Programa estatal de seguridad operacional: el programa establecido por la Secretaría mediante un Sistema de gestión de seguridad operacional, a fin de alcanzar un nivel óptimo de Seguridad operacional en la aviación civil;

X. Proveedores de servicio: entre otros, los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público y los concesionarios y permisionarios aeroportuarios, el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, los permisionarios de talleres aeronáuticos, las organizaciones responsables del diseño de tipo y las responsables de la fabricación de aeronaves, los prestadores de servicios de tránsito aéreo, los centros de formación, capacitación y adiestramiento y los operadores aéreos de aeronaves de Estado distintas de las militares;

XI. y XII. ...

XIII. Seguridad operacional: es el estado en que el riesgo en la prestación del servicio de transporte aéreo, de lesiones a las personas o daños a los bienes, se reduce y se mantiene en un nivel óptimo, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos;

XIV. y XV. ...

XVI. Servicio de transporte aéreo nacional: el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional;

XVII. Sistema de gestión de la seguridad operacional: es un enfoque sistemático para la gestión de la Seguridad operacional que se establece como un proceso documentado de manejo del riesgo que es parte de un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre Seguridad operacional, con el fin de minimizar los riesgos y realizar mejoras continuas de la Seguridad operacional de la aviación para proteger el interés público, el cual integra operaciones y sistemas técnicos relacionados con la administración de los recursos humanos y financieros, inclusive las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios para la obtención de ese fin, y

XVIII. ...

Artículo 11. Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:

I. a IV. ...

...
...
...

Los certificados, o documentación equivalente, expedidos por centros de capacitación y talleres aeronáuticos extranjeros, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando esos talleres y centros estén acreditados por la autoridad aeronáutica de su país, y ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o Administración Federal de Aviación.

...
...

Artículo 15. Las concesiones o los permisos se podrán revocar por:

I. a XII. ...

XIII. Infringir las medidas y normas de higiene y de protección al ambiente;

XIV. Realizar cabotaje en territorio nacional, utilizando aeronaves extranjeras no autorizadas para tal fin, y

XV. ...

La Secretaría revocará las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a V, VII y XIV anteriores. De igual forma procederá en el caso de la fracción X, cuando a su juicio sea grave la infracción para la seguridad de la operación.

En los casos de las fracciones VI, VIII, IX, XI, XII y XIII 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.

...

Artículo 27. ...

...
...

Los permisionarios extranjeros que presten el servicio de transporte aéreo privado comercial no podrán realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional. Esta disposición no aplicará para personas que operen aeronaves de transporte aéreo privado no comercial.

Artículo 32. ...

...
...

La vigencia del certificado de aeronavegabilidad será de dos años, para lo cual la aeronave deberá cumplir plenamente los requerimientos y especificaciones establecidas en el reglamento de esta Ley y demás disposiciones administrativas correspondientes.

La Secretaría podrá suspender o cancelar el certificado, ante el incumplimiento de los requerimientos y especificaciones mencionados en el párrafo anterior.

Se otorgará el permiso de licencia de estación de la aeronave, que tendrá una vigencia indefinida, excepto cuando hayan cambiado las características del equipo o la matrícula de la aeronave.

Artículo 38. ...

...

La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será de tres años, salvo que:

- I. Se solicite la obtención de una licencia cuando previamente haya sido suspendida o cancelada una anterior, caso en el que su vigencia será de un año, transcurrido el cual, de mediar una nueva solicitud, la Secretaría determinará, si conforme al cumplimiento del interesado en el uso de la licencia, se le otorga por dos años o nuevamente por un año, o
- II. Se trate de la convalidación de licencia, cuya vigencia no podrá exceder de aquella otorgada por la autoridad de aviación civil del país de que se trate haya otorgado a la misma.

Para que el personal técnico aeronáutico pueda dedicarse al ejercicio de su actividad deberá acreditar ante la autoridad aeronáutica ser titular de una licencia vigente expedida por la autoridad, contar con la constancia de aptitud psicofísica vigente correspondiente a su actividad.

Terminada la vigencia de la constancia de aptitud psicofísica, el interesado tendrá hasta 30 días naturales posteriores para su renovación, sin que esto implique el vencimiento de la respectiva licencia, periodo en el cual no podrá ejercer su actividad como personal técnico aeronáutico.

Artículo 39. ...

Los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento deberán contar con registro ante la Secretaría o ante el centro de capacitación extranjero para el cual presten sus servicios.

...

Artículo 41. ...

El aterrizaje de la aeronave en la estación se considerará como cierre de plan de vuelo.

Capítulo XV Bis**Seguridad operacional**

Artículo 78 Bis. La Secretaría establecerá un Programa estatal de seguridad operacional destinado a la gestión de la Seguridad operacional por los Estados Unidos Mexicanos, a fin de alcanzar un nivel óptimo de rendimiento en materia de Seguridad operacional en la aviación civil, el cual incluirá como mínimo los siguientes componentes:

- I. Política y objetivos estatales de Seguridad operacional;
- II. Gestión estatal de los riesgos de Seguridad operacional;
- III. Aseguramiento estatal de la Seguridad operacional;
- IV. Promoción estatal de la Seguridad operacional, y
- V. Un sistema de supervisión de la Seguridad operacional.

La Secretaría determinará el nivel óptimo de rendimiento en materia de Seguridad operacional, de conformidad con los Tratados, lineamientos internacionales y las disposiciones administrativas aplicables.

Artículo 78 Bis 1. En materia de Seguridad operacional, la Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Manejar y mantener un sistema eficaz de supervisión de la Seguridad operacional;
- II. Implantar, administrar y mantener el Programa estatal de seguridad operacional eficaz para garantizar los niveles óptimos de Seguridad operacional;
- III. Requerir a los proveedores de servicio que implementen y mantengan un Sistema de gestión de la seguridad operacional eficaz, certificado de conformidad con las disposiciones de reglamentos y normas oficiales mexicanas aplicables;
- IV. Coordinar las actividades de las diversas organizaciones que participen en el Programa estatal de seguridad operacional;

- V. Establecer un sistema de notificación de incidentes obligatoria y otro de notificación voluntaria, para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de Seguridad operacional reales o posibles, así como para promover las instalaciones y los servicios para recopilar, publicar y difundir la información de Seguridad operacional y alcanzar acuerdos con individuos o entidades gubernamentales para el ejercicio de esos servicios, con la finalidad de que exista un flujo continuo e intercambio de datos sobre Seguridad operacional entre la Secretaría y los proveedores de servicio;
- VI. Conducir inspecciones, verificaciones y evaluaciones de las actividades aeronáuticas de los proveedores de servicio;
- VII. Requerir que los proveedores de servicio mejoren, enmienden o tomen acciones en su Sistema de gestión de la seguridad operacional, cuando se identifiquen deficiencias o carencias que representan un riesgo que podría comprometer la Seguridad operacional de sus actividades;
- VIII. Hacer uso de un procedimiento documentado para adoptar las medidas correctivas apropiadas las cuales eliminen las causas que generaron los hallazgos de Seguridad operacional, incluyendo medidas para el cumplimiento, que permitan resolver los problemas de Seguridad operacional detectados;
- IX. Asegurarse de que los hallazgos de Seguridad operacional detectados se resuelvan de manera oportuna por medio de un sistema que permita observar y registrar el progreso, así como las medidas adoptadas por los proveedores de servicios, para solucionar los mismos;
- X. Incluir los recursos financieros necesarios para la implementación del Programa estatal de seguridad operacional en su presupuesto.

Artículo 78 Bis 2. Los proveedores de servicio que a continuación se señalan deberán implementar y mantener un Sistema de gestión de la seguridad operacional, como parte del Programa estatal de seguridad operacional que establezca la Secretaría:

- I. Concesionarios y permisionarios de transporte aéreo de servicio al público;
- II. Los concesionarios y permisionarios aeroportuarios;
- III. El organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares;
- IV. El órgano administrativo desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano;
- V. Los permisionarios de talleres aeronáuticos;
- VI. Las organizaciones responsables de diseño de tipo y las organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves;
- VII. Los prestadores de servicio de tránsito aéreo;
- VIII. Los centros de formación o de capacitación y adiestramiento con aeronaves, y
- IX. Los operadores aéreos de aeronaves de estado distintas de las militares.

Artículo 78 Bis 3. El Sistema de gestión de la seguridad operacional deberá incluir, por lo menos:

- I. Un proceso para identificar los peligros reales o potenciales para la Seguridad operacional y evaluar los riesgos conexos;
- II. Un proceso para definir y aplicar las acciones necesarias para mantener un nivel óptimo de Seguridad operacional;
- III. Disposiciones para observar continuamente y evaluar en forma regular la idoneidad y eficacia de las actividades de gestión de la Seguridad operacional;
- IV. Prever la supervisión continua y evaluación periódica del nivel de Seguridad operacional logrado, y
- V. Mantener la mejora continua del nivel global de Seguridad operacional de la organización.

Artículo 78 Bis 4. La Secretaría expedirá, a petición de los proveedores de servicios, el certificado del Sistema de gestión de la seguridad operacional, el cual está sujeto a ser evaluado respecto de su conformidad con la norma oficial mexicana o disposición administrativa correspondiente, mediante la verificación de su funcionamiento, la cual tendrá como objetivo la revisión del manual y de su plan de implementación, políticas y objetivos de Seguridad operacional.

Una vez que la Secretaría haya verificado la implementación del total de las fases del plan de implementación referido en el párrafo anterior, emitirá su aprobación, cuya vigencia estará sujeta a la conservación de las condiciones que la motivaron, asegurándose de su cumplimiento por medio de visitas de vigilancia estando, entonces, en posibilidad de expedir el certificado respectivo.

Los certificados, o documentación equivalente al establecido en este artículo, expedidos por instituciones de gobierno o particulares extranjeras, serán convalidados por la Secretaría, siempre y cuando ese país cumpla con los estándares y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o Administración Federal de Aviación.

Artículo 78 Bis 5. La información sobre Seguridad operacional contenida en el Sistema de gestión de la seguridad operacional y demás sistemas de procesamiento y notificación, bases de datos, esquemas para intercambio de información e información registrada, comprende:

- I. Registros pertenecientes a las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación;
- II. Sistemas de notificación obligatoria de incidentes;
- III. Sistemas de notificación voluntaria de incidentes, y
- IV. Sistemas de autonotificación, incluidos los sistemas automáticos o manuales de captura de datos.

Artículo 78 Bis 6. La información sobre Seguridad operacional precisada en el artículo anterior tiene carácter de reservada.

Artículo 78 Bis 7. La información sobre Seguridad operacional que provenga de las fuentes señaladas en el artículo 78 Bis 4, así como los datos de las personas involucradas en los eventos relacionados con esa información, no se proporcionará para fines diferentes para los que fue recopilada, por lo que nadie puede ser requerido, en conexión con un proceso judicial, administrativo o disciplinario, a aportar evidencias concernientes a información de Seguridad operacional proporcionada de manera voluntaria a la Secretaría, excepto en las siguientes circunstancias:

- I. Por requerimiento expreso de una autoridad judicial o administrativa competente, que haya determinado que la autoridad aeronáutica tiene información que podría ser necesaria para la administración de justicia, para lo cual la autoridad requirente deberá proteger la información como reservada dentro del proceso correspondiente, y
- II. Que una autoridad competente considere que, de acuerdo con las evidencias suficientes y las circunstancias que indiquen de manera razonable que un evento determinado pudo haber sido causado por una conducta dolosa o gravemente negligente.

Artículo 78 Bis 8. Los sujetos obligados a implementar y mantener un Sistema de gestión de la seguridad operacional no pueden utilizar la información contenida en el mismo para efectos distintos a procurar la Seguridad operacional, ni en particular como base para tomar medidas que pudieran afectar las condiciones de trabajo de sus empleados o utilizarlas con carácter disciplinario en su contra, o como represalia por revelar información sobre posibles acciones u omisiones que cometa el empleador u otra persona.

Artículo 78 Bis 9. Con el fin de promover la Seguridad operacional, la Secretaría tiene la facultad de concertar acuerdos con el explotador aéreo, el proveedor de servicios aeronáuticos, o el fabricante de equipo aeronáutico, respecto de los sistemas que se implementarán para llevar a cabo la recopilación, análisis, uso y difusión de información de seguridad operacional.

Artículo 78 Bis 10. Con el fin de promover la Seguridad operacional, la Secretaría tiene la facultad de concertar acuerdos con los proveedores de servicio respecto a la recopilación, análisis, uso y difusión de información de Seguridad operacional.

Artículo 86. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley cometidas por el concesionario o permisionario, según se trate, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

I. a V. ...

- VI.** Impedir el tránsito o la circulación en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos por causas imputables a él, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;
- VII.** Negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos, y
- VIII.** Practicar el cabotaje en territorio nacional, siendo permisionario extranjero de servicios de transporte aéreo, con una multa de diez mil a veinticinco mil salarios mínimos.

Cuando el cabotaje sea detectado por la autoridad aeronáutica en el momento en que se esté cometiendo o dentro de las siguientes veinticuatro horas de haberse cometido, la mencionada autoridad podrá decretar el aseguramiento de la aeronave, ante el riesgo inminente de que el permisionario extranjero realice cualquier maniobra tendente a evadir la imposición de la sanción, para lo cual, el comandante del aeropuerto, deberá levantar acta circunstanciada en la que precise las razones para efectuarlo.

Dicho aseguramiento quedará sin efectos si la autoridad aeronáutica no emite la resolución correspondiente dentro de los 60 días hábiles siguientes a la fecha en que se levante el acta a que se refiere el párrafo anterior, o si el infractor garantiza por cualquier forma establecida en la legislación aplicable, su sujeción al procedimiento que se instaure en su contra.

Los gastos que genere el aseguramiento de la aeronave correrán a cargo del permisionario extranjero infractor, salvo que la autoridad resuelva que no cometió el cabotaje.

Artículo 88 Bis. Por el incumplimiento con lo establecido en esta Ley, su reglamento y demás disposiciones aplicables en relación con la implementación del Sistema de gestión de la seguridad operacional por parte de los proveedores de servicios, les será suspendido o revocado el certificado correspondiente, atendiendo a la gravedad de la infracción.

Artículo Segundo. Se reforman los artículos 27, tercer párrafo, y 57, y se adicionan los artículos 2, con una fracción X recorriéndose en su orden la subsecuente; los artículos 18, con un último párrafo; 27, con una fracción XV, recorriéndose en su orden la subsecuente y 48, con tres párrafos de la Ley de Aeropuertos, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 2. ...

I. a VIII. ...

- IX.** Servicios: comprenden los aeroportuarios, complementarios y comerciales;
- X.** Base fija de operaciones: es la instalación a través de la cual un tercero brinda y proporciona dentro de la misma, la prestación de determinados servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales a favor de transportistas y operadores aéreos, nacionales o extranjeros a que se refieren los artículos 27 y 28 de la Ley de Aviación Civil relativos a la aviación privada no comercial y privada comercial, incluyendo al taxi aéreo que reúna los requisitos y condiciones establecidas en el artículo 23 de la Ley de Aviación Civil. Lo anterior, de conformidad con las reglas y lineamientos que en su caso expida la Secretaría, y
- XI.** Zona de protección: espacio aéreo de dimensiones definidas, destinado a proteger los procedimientos de aproximación y salida de las aeronaves en los aeródromos civiles.

ARTÍCULO 18. ...

I. y II. ...

...

...

Los interesados en obtener un permiso, no requerirán estudio operacional de trayectorias, ni estudio de espacio aéreo, cuando se trate de aeródromos o helipuertos, ambos no controlados y de operación bajo reglas visuales de vuelo, siempre y cuando su punto de referencia de aeródromo o helipuerto esté alejado al menos a una distancia de 10 millas náuticas del punto de referencia del aeropuerto más cercano.

ARTÍCULO 27. ...**I. a XIII. ...**

- XIV.** Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios que tengan derecho a ello, así como la de autoridades que ejerzan atribuciones dentro del aeródromo civil;
- XV.** Limitar el número de prestadores de servicios complementarios o negar su operación mediante actos de simulación, por razones distintas a las contempladas por el artículo 57 de esta Ley, y
- XVI.** En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, 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.

...

En los casos de las fracciones VII a XVI, la Secretaría sólo podrá revocar 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 dentro de un periodo de cinco años.

ARTÍCULO 48. ...**I. a III. ...**

Los Servicios a que se refieren las fracciones anteriores podrán ser proporcionados de manera conjunta por un tercero, exclusivamente cuando se trate de una instalación denominada Base Fija de Operaciones y a favor de prestadores de servicios de transporte aéreo no regular y no comercial, bajo condiciones equitativas y no discriminatoria y sujetándose a las disposiciones relativas contenidas en la presente Ley y su Reglamento, para lo cual deberá de celebrar los contratos respectivos con el concesionario o permisionario aeroportuario en los espacios destinados para tal fin en el programa maestro de desarrollo.

Para efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, una Base Fija de Operaciones se define como una instalación a través de la cual un tercero brinda y proporciona dentro de la misma, la prestación de determinados servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales a favor de transportistas y operadores aéreos, nacionales o extranjeros a que se refieren los artículos 27 y 28 de la Ley de Aviación Civil relativos a la aviación privada no comercial y privada comercial, incluyendo al taxi aéreo que reúna los requisitos y condiciones establecidas en el artículo 23 de la Ley de Aviación Civil.

Lo anterior, de conformidad con las reglas y lineamientos que en su caso expida la Secretaría.

ARTÍCULO 57. El concesionario proveerá lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios y base fija de operaciones, el número de estos no podrá ser limitado, salvo por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad.

En caso de que se niegue la entrada a una empresa que provee servicios complementarios por parte de un concesionario, ésta puede inconformarse ante la Secretaría.

La autoridad determinará en un plazo de 60 días si se autoriza la entrada de la empresa proveedora de servicios complementarios y base fija de operaciones.

Transitorios

Primero. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. El Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contarán con un plazo de 180 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar en el ámbito de su competencia, las adecuaciones y modificaciones a los reglamentos y a las demás disposiciones administrativas que posibiliten el cumplimiento del mismo.

Tercero. La vigencia de las licencias del personal técnico aeronáutico será de dos años y la Secretaría podrá ampliar la vigencia de las mismas, una vez que realice las adecuaciones y modificaciones necesarias que posibiliten su cumplimiento.

México, D.F., a 15 de diciembre de 2014.- Sen. **Miguel Barbosa Huerta**, Presidente.- Dip. **Silvano Aureoles Conejo**, Presidente.- Sen. **María Elena Barrera Tapia**, Secretaria.- Dip. **Laura Barrera Fortoul**, Secretaria.- Rúbricas."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a veintitrés de enero de dos mil quince.- **Enrique Peña Nieto**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Miguel Ángel Osorio Chong**.- Rúbrica.