



En noviembre de 1944, México firma el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y lo ratifica la H. Cámara de Senadores, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 30 de enero de 1979, teniendo como finalidad sentar las bases que en adelante rijan la aviación civil a nivel mundial.

Conforme a las normas y métodos recomendados en los Anexos derivados del convenio de la OACI (Anexo 1), y del cual México forma parte, se ha manifestado por parte de nuestro país el establecer los requisitos para las Licencias del personal técnico aeronáutico y sus capacidades establecido en su Anexo 1 (Anexo 2), para las Reglas del Aire establecido en su Anexo 2 (Anexo 3), para las operaciones de aeronaves civiles establecido Asimismo, la política aeronáutica que se desarrolla bajo cinco ejes temáticos: "Seguridad Operacional", "Seguridad de la Aviación Civil", "Aviación y Desarrollo Sustentable", "Aviación y Desarrollo Económico", e "Infraestructura de Aviación", involucra que la Secretaría, por medio de la DGAC, de cumplimiento y certeza jurídica a la industria aérea nacional e internacional, por lo cual, en materia aeroportuaria específicamente, se requiere simplificar y brindar la certeza, así como la transparencia a los usuarios para contar con una industria aérea fortalecida y competitiva.

Por otra parte, para el cumplimiento de esta política y todas sus implicaciones, es de vital importancia la participación de la sociedad para su desarrollo, el cual implica desde el crecimiento de la economía del país, el crecimiento de la industria aérea, hasta la satisfacción y seguridad de los usuarios, por lo tanto, en materia de aeropuertos los prestadores de los servicios complementarios, así como los transportistas aéreos, han manifestado que se revisen los requisitos a cumplir para obtener la autorización de los contratos de prestación de estos servicios, en específico, aquel que tiene que ver con la manifestación de no estar en los supuestos del artículo 22 de la Ley de Aeropuertos y la persona que pudiera llevar a cabo dicha manifestación.

Los concesionarios aeroportuarios han solicitado brindar la certeza jurídica referente a los requerimientos para certificar a los aeropuertos utilizados para operaciones aéreas internacionales, ya que si bien es cierto, que se han invertido altos recursos financieros por parte de estos, para el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo a la normatividad vigente; también se considera que deben contar con una acreditación que refleje su cumplimiento a las mejores prácticas internacionales, que permitan la captación de más operaciones aéreas en territorio nacional y que exista un nivel competitivo a nivel global de la industria aérea nacional.

Por su parte, el Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte establece, en su Artículo 10, que el personal que solicita un examen psicofísico integral obtenga su dictamen de aptitud, requiere comprobar que cumple con los requisitos médicos relativos al modo de transporte al que pertenecen. Si el personal aludido no comprueba que cumple tales requisitos, no puede obtener dicha constancia. La redacción actual del artículo en comento permite practicar exámenes complementarios cuando se tenga la posibilidad y capacidad para ello, pero cuando el dictaminador no cuenta con el equipo médico necesario para estos exámenes, no puede realizarlos y tampoco puede solicitarle al personal que se los realice con un particular, por lo que necesariamente tendría que negar la constancia de aptitud psicofísica al no tener manera de comprobar que sí cumple con los multicitados requisitos médicos.

Finalmente el Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, no establece el término de vigencia indefinida para las licencias del personal técnico aeronáutico, lo que conlleva a no estar homologado con el Artículo 32 de la Convención de Chicago (Ver Anexo 1 Convenio de Chicago Art. 32) y el Anexo 1 de dicho Convenio (Ver Anexo 2). Lo anterior resulta en ineficiencia de gestión administrativa, y costos al personal técnico aeronáutico, quienes tienen que realizar cada 12 o 24 meses, según sea el caso, la revalidación de sus licencias en la especialidad correspondiente, que es un costo adicional al que se aplica en cada una de las constancias de aptitud psicofísica durante los mismos periodos. Esto implica altos costos económicos a los particulares que de otra forma no tendrían con la vigencia

permanente de la licencia. en su Anexo 6 (Anexo 4), para la aeronavegabilidad y mantenimiento seguro de la aeronave establecido en su Anexo 8 (Anexo 5) y para lo referente al diseño y operación de aeródromos y helipuertos, así como la certificación de aeródromos utilizados para operaciones internacionales, establecido en su Anexo 14 Volúmenes I y II respectivamente (Anexos 6, 7 y 8), en estos mismos Anexos se establece el requisito de implementación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), cabe mencionar que los Anexos al Convenio de Chicago se actualizan de manera anual, por lo cual, se toman los generales que durante un lapso de tiempo permanecen constantes y que las modificaciones a los mismos requieren de mayor tiempo y análisis para su consenso de todos los Estados Miembro de la OACI.

Por otra parte, desde la últimas reformas a los Reglamentos: de la Ley de Aviación Civil en 2004, de aeropuertos en 2003, del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte en 2010, para la expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad de Personal Técnico Aeronáutico en 2006, todos ellos han quedado desfasados con los requerimientos internacionales en materia de aviación, motivo por el cual, es prescindible la actualización de los mismos.

Referente al Reglamento de la Ley de Aviación Civil, los principios principales que persigue esta reforma resultan aplicables a las facilidades de apertura y cierre del plan de vuelo que se encuentran establecidos en el Anexo 2, los aplicables a la operación de aeronaves/responsabilidad de daños a terceros que se encuentran regulados en el Anexo 6 Parte I, II y III, y lo relativo a la certificación de la aeronavegabilidad Anexos 8 y Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional están contenidos en los Anexos del Convenio antes mencionados, los cuales establecen las normas de operación de las aeronaves, tanto en vuelo como en el área de movimiento de los aeródromos, la responsabilidad de daños a terceros y la aeronavegabilidad de las aeronaves por parte de la OACI y al ser México estado contratante del mismo está obligado a adoptar dichas normas estableciéndolas dentro del marco jurídico nacional.

Aunado a lo anterior, el desarrollo técnico –jurídico internacional se ha visto en la necesidad de adaptarse y actualizarse con la finalidad de armonizar los estándares internacionales con el propósito de asentar las bases de reciprocidad de requisitos de seguridad entre los Estados; por la cual México al ser un Estado contratante de este Convenio se ve en la obligación de adoptar y establecer lineamientos estables y definidos, relativos a la operación de aeronaves y su aeronavegabilidad, tanto a nivel nacional como internacional, estableciendo con esto niveles de seguridad que constituyan una base sólida con el reconocimiento del sector aéreo.

De lo anterior, se concluye que de no contar con la reforma a este Reglamento, se puede ocasionar a México una desventaja en seguridad y en competitividad a nivel internacional, afectando a la industria aérea nacional.

Por su parte, el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, establece los requerimientos técnicos, jurídicos, administrativos y financieros para el otorgamiento de un permiso de aeródromo civil de servicio particular, así como los requerimientos para la prestación de servicios aeroportuarios y complementarios.

Sin embargo, los requisitos actuales previstos tanto en la Ley como en el Reglamento de la Ley de Aeropuertos referente al otorgamiento de un permiso para la operación, explotación, administración de aeropuertos, y en su caso, la construcción de un aeródromo civil de servicio particular, en la perspectiva de los promoventes, resulta complejo y un trámite excesivamente burocrático el dar cumplimiento a dicha regulación, e inclusive el reunirlos para su presentación ante la autoridad aeronáutica resulta problemático.

Derivado de lo anterior, resulta la necesidad fundamental de llevar a cabo revisiones de los requisitos y trámites estipulados por dicho Reglamento en comento, en miras de que sean simplificados y permanentes, y evitar la discrecionalidad de la Autoridad Aeronáutica, todo ello sin

detrimento en los niveles de seguridad que garanticen la operación y bajo estándares de calidad en los servicios que se presten en los aeropuertos y aeródromos.

Asimismo, la política aeronáutica que se desarrolla bajo cinco ejes temáticos: "Seguridad Operacional", "Seguridad de la Aviación Civil", "Aviación y Desarrollo Sustentable", "Aviación y Desarrollo Económico", e "Infraestructura de Aviación", involucra que la Secretaría, por medio de la DGAC, de cumplimiento y certeza jurídica a la industria aérea nacional e internacional, por lo cual, en materia aeroportuaria específicamente, se requiere simplificar y brindar la certeza, así como la transparencia a los usuarios para contar con una industria aérea fortalecida y competitiva.

Por otra parte, para el cumplimiento de esta política y todas sus implicaciones, es de vital importancia la participación de la sociedad para su desarrollo, el cual implica desde el crecimiento de la economía del país, el crecimiento de la industria aérea, hasta la satisfacción y seguridad de los usuarios, por lo tanto, en materia de aeropuertos los prestadores de los servicios complementarios, así como los transportistas aéreos, han manifestado que se revisen los requisitos a cumplir para obtener la autorización de los contratos de prestación de estos servicios, en específico, aquel que tiene que ver con la manifestación de no estar en los supuestos del artículo 22 de la Ley de Aeropuertos y la persona que pudiera llevar a cabo dicha manifestación.

Los concesionarios aeroportuarios han solicitado brindar la certeza jurídica referente a los requerimientos para certificar a los aeropuertos utilizados para operaciones aéreas internacionales, ya que si bien es cierto, que se han invertido altos recursos financieros por parte de estos, para el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo a la normatividad vigente; también se considera que deben contar con una acreditación que refleje su cumplimiento a las mejores prácticas internacionales, que permitan la captación de más operaciones aéreas en territorio nacional y que exista un nivel competitivo a nivel global de la industria aérea nacional.

Por su parte, el Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte establece, en su Artículo 10, que el personal que solicita un examen psicofísico integral obtenga su dictamen de aptitud, requiere comprobar que cumple con los requisitos médicos relativos al modo de transporte al que pertenecen. Si el personal aludido no comprueba que cumple tales requisitos, no puede obtener dicha constancia. La redacción actual del artículo en comento permite practicar exámenes complementarios cuando se tenga la posibilidad y capacidad para ello, pero cuando el dictaminador no cuenta con el equipo médico necesario para estos exámenes, no puede realizarlos y tampoco puede solicitarle al personal que se los realice con un particular, por lo que necesariamente tendría que negar la constancia de aptitud psicofísica al no tener manera de comprobar que sí cumple con los multicitados requisitos médicos.

Finalmente el Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, no establece el término de vigencia indefinida para las licencias del personal técnico aeronáutico, lo que conlleva a no estar homologado con el Artículo 32 de la Convención de Chicago (Ver Anexo 1 Convenio de Chicago Art. 32) y el Anexo 1 de dicho Convenio (Ver Anexo 2). Lo anterior resulta en ineficiencia de gestión administrativa, y costos al personal técnico aeronáutico, quienes tienen que realizar cada 12 o 24 meses, según sea el caso, la revalidación de sus licencias en la especialidad correspondiente, que es un costo adicional al que se aplica en cada una de las constancias de aptitud psicofísica durante los mismos periodos. Esto implica altos costos económicos a los particulares que de otra forma no tendrían con la vigencia permanente de la licencia.