
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
REGLAMENTO de la Ley de Aviación Civil.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 34 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 1, 3, 5 a 7, 9 a 12, 14 a 30, 32 a 36, 38 a 43, 48 a 52, 55 a 72, 74 a 77, 79 a 81, 83, 84, y 89 de la Ley de Aviación Civil, he tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL**Título Primero****Disposiciones generales**

ARTÍCULO 1. El presente ordenamiento tiene por objeto reglamentar la Ley de Aviación Civil, sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados internacionales de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.

ARTÍCULO 2. En adición a lo establecido por el artículo 2 de la Ley de Aviación Civil, para los efectos de este Reglamento se entenderá por:

- I. Reciprocidad real y efectiva: principio que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos emplea en las negociaciones internacionales, que permite establecer y asegurar un intercambio igualitario y equivalente en cuanto a las condiciones de operación de los servicios de transporte aéreo con otro Estado;
- II. Comercialización: acto mediante el cual el concesionario o permisionario ofrece al público usuario la posibilidad de contratar un servicio de transporte aéreo de pasajeros, carga o correo, a cambio de una contraprestación;
- III. 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;
- IV. Ley: la Ley de Aviación Civil;
- V. Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- VI. Operador aéreo: el propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5., fracción II, inciso a) de la Ley, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicana o extranjera, y
- VII. Reglas de tránsito aéreo: aquellas disposiciones emitidas por la Secretaría para establecer las condiciones de funcionamiento y operación de la navegación aérea, así como las reglas del aire.

Título Segundo**Del transporte aéreo****Capítulo I**

De los servicios al público de transporte aéreo

Sección primera

Del servicio público de transporte aéreo nacional regular

ARTÍCULO 3. El servicio público de transporte aéreo nacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a concesión y a las rutas nacionales, los itinerarios y las frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados conforme a lo dispuesto por el artículo 21 de este Reglamento.

Sección segunda

Del servicio de transporte aéreo internacional regular

ARTÍCULO 4. El servicio de transporte aéreo internacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso y a las rutas internacionales, los itinerarios y las frecuencias fijos aprobados, así como a las tarifas aprobadas y a los horarios autorizados por la Secretaría conforme a lo dispuesto por este Reglamento. La entrada o salida de los puntos en territorio nacional deben ser efectuados en aeródromos internacionales.

Sección tercera

Del servicio de transporte aéreo nacional no regular

ARTÍCULO 5. El servicio de transporte aéreo nacional no regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso pero no a rutas, itinerarios y frecuencias fijos, opera desde y hacia cualquier punto del territorio nacional y se clasifica en las siguientes modalidades:

- I. Taxi aéreo;
- II. De fletamento;
- III. Ambulancia aérea, y
- IV. Servicios no regulares, establecidos en atención al desarrollo tecnológico, de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente.

La Secretaría puede fijar modalidades de operación para el servicio de transporte aéreo nacional no regular atendiendo a criterios de desarrollo regional. Cuando el servicio se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, la Secretaría designará rutas específicas en las que el permisionario debe operar como mínimo una frecuencia quincenal, sin estar sujeto a itinerario ni horario fijos, pudiendo omitir uno o más puntos de la misma.

La Secretaría publicará en el **Diario Oficial de la Federación** las regiones de alta densidad de tráfico de pasajeros.

ARTÍCULO 6. El servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de taxi aéreo es aquél en el que el permisionario pone a disposición del usuario la capacidad útil total de una o más aeronaves con el personal técnico aeronáutico de vuelo.

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

ARTÍCULO 7. El servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de fletamento es aquél en que el permisionario pone a disposición del fletador, la capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves con el personal técnico aeronáutico de vuelo.

La operación de este servicio está sujeta a la autorización de horarios conforme a lo dispuesto por el artículo 21 de este Reglamento.

ARTÍCULO 8. El servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros es:

- I. De paquete turístico o de excursión, cuando se comercializa al público con tarifas grupales o individuales, se realiza en viaje redondo y con tiempo predeterminado de estancia, incluye además los servicios turísticos al pasajero de hospedaje y de transporte terrestre del aeropuerto al hotel y del hotel al aeropuerto;
- II. De traslado de un grupo para eventos especiales, en viaje redondo y con estancia predeterminada, y
- III. De traslado de un grupo en viaje sencillo de ida, y con retorno sin pasajeros, o bien, redondo el mismo día.

El servicio de transporte aéreo en grupo a que hacen referencia las fracciones II y III anteriores no pueden comercializarse a un solo pasajero y se pueden omitir los servicios turísticos a que se refiere la fracción I de este artículo, lo cual debe especificarse en el contrato respectivo.

ARTÍCULO 9. El servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de ambulancia aérea debe estar destinado al traslado y atención de personas enfermas o lesionadas desde un punto en territorio nacional hacia uno o diversos puntos en territorio nacional y realizarse con aeronaves que cuenten con servicios médicos a bordo.

Sección cuarta

Del servicio de transporte aéreo internacional no regular

ARTÍCULO 10. El servicio de transporte aéreo internacional no regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso, opera desde cualquier punto del territorio nacional a cualquier punto en el extranjero y desde cualquier punto en el extranjero a cualquier punto en territorio nacional, no está sujeto a rutas, itinerarios, frecuencias ni horarios fijos y la entrada o salida de los puntos en territorio nacional deben ser efectuados en aeródromos internacionales. Este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:

- I. Taxi aéreo;
- II. Fletamento;
- III. Ambulancia aérea, y
- IV. Servicios no regulares, establecidos en atención al desarrollo tecnológico, de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente.

ARTÍCULO 11. En el servicio de transporte aéreo internacional no regular bajo la modalidad de taxi aéreo, el permisionario mexicano debe prestar el servicio desde uno o diversos puntos en territorio nacional hacia un punto en el extranjero, y desde un punto en el extranjero hacia uno o diversos puntos en territorio nacional, expresamente determinados en el permiso correspondiente.

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

ARTÍCULO 12. El servicio de transporte aéreo internacional no regular bajo la modalidad de fletamento está sujeto a la autorización de horarios conforme a lo dispuesto en el artículo 21 del presente Reglamento. El permisionario mexicano debe prestar el servicio desde territorio nacional hacia otro u otros países, y viceversa, expresamente determinados en el permiso correspondiente.

El permisionario extranjero puede prestar el servicio desde un punto en el extranjero hacia un punto en territorio nacional expresamente determinados en el permiso correspondiente y puede retornar al extranjero únicamente a los pasajeros que haya transportado a territorio nacional, sin realizar cabotaje.

El permisionario extranjero puede desembarcar carga que provenga de un punto en el extranjero a un punto en territorio nacional, siempre que se cumpla con las disposiciones aplicables al tipo de carga que transporten. Asimismo puede embarcar carga en un punto en territorio nacional con destino a un punto en el extranjero, sujeto a las condiciones que la Secretaría le establezca en su permiso y en la autorización de vuelo correspondiente.

La Secretaría propondrá que en la celebración de tratados se pacten los requisitos y condiciones para la óptima operación de los servicios a que se refiere el presente artículo.

ARTÍCULO 13. El servicio de transporte aéreo internacional no regular bajo la modalidad de ambulancia aérea debe estar destinado al traslado y atención de personas enfermas o lesionadas desde un punto en territorio nacional hacia un punto en el extranjero y desde un punto en el extranjero hacia un punto en territorio nacional y se debe realizar con aeronaves que cuenten con servicios médicos a bordo.

Sección quinta

Del servicio de transporte aéreo privado comercial

ARTÍCULO 14. El servicio de transporte aéreo privado comercial está sujeto a permiso y debe operar sólo en las áreas autorizadas por la Secretaría, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos que marquen la Ley, este Reglamento y las normas oficiales mexicanas correspondientes. Este servicio se clasifica en las modalidades de:

- I. Renta de aeronaves a terceros;
- II. Servicios aéreos especializados, y
- III. Los que la Secretaría determine en atención al desarrollo tecnológico conforme a la norma oficial mexicana correspondiente.

La solicitud de autorización para modificar las áreas de operación a que se refiere este artículo se debe resolver en un plazo que no exceda de diez días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Si después de dicho plazo no se ha emitido resolución alguna, ésta se considerará como otorgada.

ARTÍCULO 15. Al permisionario que preste el servicio de transporte aéreo privado comercial bajo la modalidad de renta de aeronaves a terceros, le está prohibido pactar la cesión de las siguientes responsabilidades:

- I. Mantener vigente el certificado de aeronavegabilidad y el certificado de matrícula, así como la póliza de seguro de la aeronave, y
- II. Tener bajo su responsabilidad el mantenimiento de las aeronaves.

El permisionario se debe cerciorar de que la persona que vaya a tripular la aeronave rentada cuente con licencia y certificado de capacidad vigente correspondiente al tipo de la aeronave que rente.

ARTÍCULO 16. El servicio de transporte aéreo privado comercial bajo la modalidad de servicio aéreo especializado se presta con aeronaves que ostenten matrícula de servicio privado. Las normas oficiales mexicanas establecerán el equipo técnico con que deben contar dichas aeronaves, así como las características y condiciones de operación de cada servicio aéreo especializado.

Toda aeronave dedicada a la modalidad de servicio aéreo especializado debe ser tripulada sólo por el personal técnico aeronáutico titular de la licencia y certificado de capacidad que corresponda, según la clase y tipo de aeronave empleada, así como las características del servicio.

ARTÍCULO 17. Entre los servicios aéreos especializados se encuentran el transporte de troncos, la extinción y control de incendios, el arrastre de planeadores, el paracaidismo, la inspección y vigilancia aérea, la publicidad comercial aérea, la construcción aérea, el levantamiento orográfico, la aerofotografía, la aerotopografía, la fumigación aérea, el servicio panorámico, las prácticas de entrenamiento de vuelo realizadas por los centros de formación o de capacitación y adiestramiento así como una combinación de éstos, y similares, titulares de un permiso en los términos del artículo 93 de este Reglamento.

El servicio panorámico se debe realizar en una localidad específica exclusivamente para fines recreativos, inclusive con aeronaves ultraligeras, globos o similares de acuerdo con las normas oficiales mexicanas correspondientes, siendo el factor principal para la contratación del servicio el tiempo de vuelo.

Capítulo II

De los requisitos y condiciones
para operar los servicios de transporte aéreo

Sección primera

Del servicio sujeto a concesión

ARTÍCULO 18. El interesado en obtener una concesión para la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional regular debe presentar solicitud por escrito ante la Secretaría, en la cual se precise:

- I. La denominación o razón social, el domicilio y la fecha de constitución de la persona moral;

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

ARTÍCULO 19. La solicitud para obtener la concesión a que se refiere el artículo anterior debe estar acompañada de los documentos que permitan acreditar lo siguiente:

- I. Por lo que respecta a la capacidad técnica, un estudio técnico operativo, que contenga lo siguiente:
 - a) La descripción de las características principales del servicio o servicios que pretende proporcionar;
 - b) La relación del personal técnico aeronáutico disponible a emplear directamente o a través de terceros, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - c) El documento, convenio o similar que acredite que tiene o tendrá la propiedad o legal posesión y el derecho de explotación de las aeronaves y equipos aéreos, que permita su exacta identificación, y
 - d) La relación de hangares, talleres, instalaciones y demás infraestructura disponible para la prestación del servicio o servicios;
- II. En relación con la capacidad financiera, un estudio que contenga:
 - a) La documentación que acredite su solvencia económica y la disponibilidad de recursos financieros o fuentes de financiamiento, y
 - b) **DOF 05 OCT. 2000** Un programa de inversión congruente con las características del servicio que pretende prestar y su proyección a un plazo no menor a tres años;
- III. En lo que respecta a la capacidad jurídica:
 - a) La copia certificada del instrumento público o escritura constitutiva, con sus modificaciones, inscrita en el Registro Público de Comercio, en cuyo objeto social conste como actividad principal, la prestación del servicio público de transporte aéreo;
 - b) La copia certificada del poder del representante legal otorgado ante fedatario público, y
 - c) En el caso de participación de inversión extranjera, la constancia de inscripción en el registro correspondiente, y
- IV. **DOF 05 OCT. 2000** En cuanto a la capacidad administrativa, la relación del personal administrativo disponible a emplear directamente o a través de terceros para el ejercicio de la concesión solicitada.
 - a) Un organigrama en el que se precisen los principales puestos administrativos y técnicos con facultades de decisión, y
 - b) La descripción de las funciones inherentes a cada uno de ellos.

La Secretaría puede requerir que se aclare el contenido de la solicitud o la documentación que la acompañe dentro de un término de treinta días hábiles, contado a partir del momento en que se presenten todos los requisitos.

DOF 05 OCT. 2000 En el caso de que la Secretaría otorgue la concesión, su titular debe de actualizar la documentación prevista en este artículo, así como en el artículo anterior, mediante aviso por escrito a la Secretaría, dentro de un término de treinta días hábiles posteriores al acto que dé origen al cambio o modificación de la información. Salvo lo establecido en el presente párrafo y las autorizaciones previstas en esta Sección, no se requerirá trámite adicional alguno para realizar la actualización de que se trata.

Salvo lo establecido en este artículo no se requerirán trámites adicionales a los previstos en esta Sección.

ARTÍCULO 20. Para el inicio de operaciones, el concesionario debe presentar ante la Secretaría:

- I. Los documentos que acrediten la legal internación en territorio nacional de cada aeronave;
- II. Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad tratándose de aeronaves que operen con matrícula extranjera;
- III. **DOF 05 OCT. 2000** Los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos tanto técnicos como en materia de protección al ambiente que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes. La Secretaría publicará en el **Diario Oficial de la Federación** la relación de dichos requisitos;
- IV. Un programa de seguridad aérea conforme a lo dispuesto por el artículo 109 fracción VIII de este Reglamento;
- V. Los formatos de contrato de transporte a que se refiere el artículo 36 de este Reglamento;
- VI. Las pólizas de seguros vigentes, y
- VII. Los contratos de servicios de navegación aérea con los que debe contar durante la vigencia de la concesión.

DOF 05 OCT. 2000 El concesionario debe solicitar autorización a la Secretaría de todo cambio o incremento de aeronaves que pretenda realizar, incluso una vez que haya iniciado operaciones, para lo cual debe presentar la información y documentación a que se refieren los incisos b) y c) de la fracción I del artículo anterior, así como el proyecto de contrato de arrendamiento, cuando las aeronaves ostenten matrícula

extranjera. La Secretaría resolverá en un plazo de quince días hábiles a partir de que la solicitud se encuentre debidamente integrada. En su caso la Secretaría informará al concesionario si su solicitud se encuentra incompleta en un plazo de cinco días hábiles.

ARTÍCULO 21. DOF 05 OCT. 2000 El concesionario requiere autorización de la Secretaría para operar en los horarios que determine por escrito los administradores aeroportuarios correspondientes, para lo cual deberá presentar las recomendaciones de cada Comité de Operación y Honorarios conforme a lo dispuesto por el artículo 53 de la Ley de Aeropuertos.

La Secretaría debe resolver la solicitud a que se refiere este artículo en un plazo que no exceda de diez días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Transcurrido dicho plazo sin que la Secretaría emita resolución alguna, se considerará otorgada la autorización. En caso en que la solicitud se encontrara incompleta, la Secretaría lo deberá notificar dentro de los cinco días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud.

ARTÍCULO 22. DOF 05 OCT. 2000 El concesionario que solicite la autorización de rutas adicionales, debe presentar las modificaciones al estudio técnico-operativo del servicio o servicios de transporte aéreo nacional regular que pretenda operar y, en su caso, el programa de inversión, a que se refieren las fracciones I incisos a) y d), y II inciso b) del artículo 19 de este Reglamento. El concesionario deberá presentar la solicitud a la Secretaría con la información que se menciona en este artículo con quince días hábiles de anticipación al inicio de operaciones de las rutas correspondientes.

La Secretaría debe resolver la solicitud a que se refiere este artículo en un plazo que no exceda de cinco días hábiles contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Transcurrido dicho plazo sin que la Secretaría emita resolución alguna, se considerará otorgada la autorización. En su caso de que la solicitud se encontrará incompleta, la Secretaría lo deberá notificar al interesado dentro de los cinco días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud.

ARTÍCULO 23. DOF 08 AGO, 2000 / DOF 05 OCT. 2000 El concesionario requiere autorización de la Secretaría para realizar secciones extras de los vuelos. La sección extra es un vuelo adicional del servicio público de transporte aéreo nacional regular para operar una ruta autorizada, sin variación en el itinerario vigente, con el equipo autorizado que se tenga disponible y con la aplicación de la tarifa registrada para el tramo de ruta correspondiente.

La Secretaría debe resolver la solicitud a que se refiere este artículo en un plazo que no exceda de cinco días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Transcurrido dicho plazo sin que la Secretaría emita resolución alguna, se considerará otorgada la autorización.

La autorización a que se refiere este artículo no se negará cuando el concesionario cuente con la aeronave, el equipo y el personal técnico aeronáutico que satisfagan las disposiciones correspondientes para poder operar y cuente con horario y con capacidad disponible en los aeropuertos de que se trate, de conformidad con lo que establece el artículo 21 de este Reglamento.

ARTÍCULO 24. Para solicitar la prórroga de una concesión se debe presentar una solicitud por escrito ante la Secretaría, acompañada de:

- I. Un informe sobre los servicios prestados con apoyo en las constancias oficiales de las verificaciones practicadas de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente y, en su caso, con la descripción de las mejoras realizadas;
- II. **DOF 05 OCT. 2000** El programa de inversión para el nuevo período, congruente con lo dispuesto en el inciso b) de la fracción II del artículo 19 d este Reglamento, y
- III. La declaración expresa de haber cumplido con las obligaciones previstas en la concesión respectiva.

En caso de que se conceda la prórroga, ésta debe entrar en vigor al término de la concesión sobre la cual se solicita dicha prórroga.

DOF 05 OCT. 2000 La Secretaría debe otorgar la prórroga cuando el concesionario cumpla con lo dispuesto por el artículo 10 de la Ley y el programa de inversión a que se refiere la fracción II del presente artículo que permita acreditar la capacidad financiera del solicitante. La Secretaría emitirá la resolución correspondiente en un plazo que no excederá en noventa días naturales.

ARTÍCULO 24-A DOF 05 OCT 2000.- La Secretaría no podrá negar las solicitudes a que se refiere esta Sección por considerar que el mercado está suficientemente servido.

Sección segunda

De los servicios sujetos a permiso

ARTÍCULO 25. El interesado en obtener el permiso para la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial debe presentar solicitud por escrito ante la Secretaría, en la cual se precise:

- I. En el caso de persona moral, la denominación o razón social y su fecha de constitución. Si es persona física, tratándose del servicio aéreo privado comercial, el nombre completo del solicitante;
- II. En su caso, el nombre del representante legal, así como de las personas autorizadas para oír y recibir toda clase de notificaciones;

- III. El domicilio en territorio nacional del solicitante y, en su caso, el del representante legal;
- IV. **DOF 08 AGO 2000 / DOF 05 OCT. 2000** La descripción de las características del servicio, así como la fecha del inicio de operaciones;
- V. El lugar en donde pretende establecer la base de operaciones, a excepción de cuando el solicitante sea una sociedad extranjera y se trate de servicio internacional regular e internacional no regular;
- VI. La relación y características de las aeronaves con que pretende prestar el servicio;
- VII. Tratándose del servicio internacional regular se debe señalar además lo siguiente:
 - a) En el caso de una persona moral mexicana:
 - i) Que es concesionario;
 - ii) La ruta o las rutas que pretenda comercializar, y
 - iii) La propuesta de itinerarios, frecuencias y horarios;
 - b) En el caso de una sociedad extranjera:
 - i) El señalamiento de la ruta o las rutas que pretenda comercializar, y
 - ii) La propuesta de horarios, itinerarios y frecuencias;
- VIII. Tratándose del servicio de transporte aéreo nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, además de lo establecido en las fracciones de la I a la VI anteriores, se debe señalar la ruta o las rutas que pretenda comercializar, y
- IX. Tratándose del servicio privado comercial, además de lo establecido en las fracciones I a VI anteriores, se debe señalar el área que pretende servir.

Para los efectos de lo dispuesto en la fracción VII del presente artículo, cuando exista tratado, la Secretaría determinará la procedencia de la solicitud para autorizar una ruta y designará a la persona moral mexicana que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio.

En caso de no existir un tratado, la Secretaría puede solicitar al Estado extranjero de que se trate el otorgamiento de un permiso a favor de una persona moral mexicana, con el fin de que opere servicios de transporte aéreo regular internacional. Si el solicitante es sociedad extranjera, la Secretaría le puede otorgar un permiso unilateral.

ARTÍCULO 26. La solicitud para obtener el permiso para la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional regular e internacional no regular así como privado comercial, se sujetará a lo siguiente:

- I. En el caso de que el solicitante sea una persona moral mexicana que esté prestando el servicio de transporte aéreo nacional regular, únicamente debe actualizar la documentación que hubiere presentado para obtener la concesión conforme a lo dispuesto por el artículo 19 de este Reglamento y contar con la designación de la Secretaría;
- II. **DOF 08 AGO 2000 / DOF 05 OCT, 2000.** En el caso de que el solicitante sea una sociedad extranjera que desee prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular, además de lo dispuesto en los incisos a) y b) de la fracción III del artículo 19 de este Reglamento, debe contar con el documento en el que conste la designación de su gobierno y quedará exenta de presentar la constancia del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.
- III. En el caso de que el solicitante sea una persona física o moral que desee prestar el servicio privado comercial, únicamente debe de acompañar a su solicitud:
 - a) Si el solicitante es persona física mexicana, el acta de nacimiento e identificación oficial vigente, si es persona moral mexicana, copia certificada del instrumento público o escritura constitutiva, con sus modificaciones;
 - b) En el caso de que el solicitante sea persona física extranjera, los documentos que acrediten su legal estancia en el país, si es persona moral extranjera copia certificada del documento de su constitución traducida por perito traductor al español, con sus modificaciones;
 - c) En su caso, copia certificada del poder del representante legal otorgado ante fedatario público y si éste fuere otorgado en el extranjero su traducción al español por perito traductor;
 - d) Los documentos o contratos que acrediten que el solicitante tiene o tendrá la propiedad o legal posesión y el derecho de explotación de las aeronaves y equipo aéreo, así como la información de las características e idoneidad de las mismas;
 - e) En su caso, la documentación que acredite la legal internación de las aeronaves y equipo a territorio nacional, y
 - f) **DOF 05 OCT. 2000.** Acreditar en caso de que la aeronave se sujete a una modificación estructural para la instalación de equipo especial, que contó con la previa autorización de la Secretaría conforme lo dispuesto por el artículo 145 de este Reglamento.

DOF 08 AGO 2000 / DOF 05 OCT. 2000 IV. En caso de que el interesado sea persona moral mexicana y pretenda prestar el servicio de transporte aéreo nacional e internacional no regular, deberá presentar lo dispuesto por el artículo 19 de este Reglamento, salvo lo señalado en la fracción II inciso b) toda vez que la proyección del programa de inversión será a un año.

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

ARTÍCULO 27. DOF 08 AGO 2000 / DOF 05 OCT. 2000 Para el inicio de operaciones de los servicios a que se refiere esta Sección, el permisionario debe acreditar mediante aviso ante la Secretaría que reúne los requisitos del artículo 20 de este Reglamento, salvo lo dispuesto en la fracción I tratándose de permisionarios extranjeros y, además, observar lo siguiente:

- I. En el caso del servicio de transporte aéreo nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros debe contar con las tarifas registradas ante la Secretaría;
- II. **DOF 08 AGO, 2000** En el caso de los servicios de transporte aéreo internacional regular se debe presentar:
 - a) **DOF 05, OCT. 2000** La autorización de horarios, frecuencias, itinerarios, así como del equipo que utilizará para realizar los servicios y tarifas aprobadas;
 - b) La autorización del gobierno del país o los países hacia los que pretenda operar, si es concesionario, y
 - c) **DOF 08, AGO. 2000** La solicitud del vuelo de verificación de ruta, cuando se trate de una ruta nueva.

DOF 08 AGO 2000 / DOF 05 OCT 2000 En el caso de que el solicitante sea una sociedad extranjera, debe presentar lo dispuesto en el artículo 20, fracciones II, III, en lo conducente, IV, VI y VII de este Reglamento, y

- III. En el caso de los servicios de transporte aéreo privado comercial se debe presentar ante la Secretaría, dependiendo del tipo de servicio:
 - a) La relación de los aeródromos civiles a utilizar en la operación;
 - b) La relación del personal técnico aeronáutico a emplear en forma directa o a través de terceros;
 - c) La autorización de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, en el caso de los servicios de fumigación aérea y de transporte de troncos, y
 - d) **DOF 08 AGO 2000 / DOF 05 OCT. 2000** La autorización de la Secretaría de la Defensa Nacional, para los servicios de aerofotografía, aerotopografía y levantamiento orográfico.

ARTÍCULO 28. DOF 08 AGO 2000 / 05 OCT. 2000 Los permisionarios mexicanos y extranjeros de los servicios a que se refiere este Capítulo deben solicitar autorización a la Secretaría de todos los cambios e incrementos de aeronaves que realicen.

La Secretaría debe resolver la solicitud en un plazo máximo de diez días hábiles, a partir de que la solicitud se encuentre debidamente integrada. En su caso la Secretaría informará al permisionario si su solicitud se encuentre incompleta en un plazo de cinco días hábiles.

ARTÍCULO 29. DOF 08 AGO 2000 / 05 OCT. 2000 Los permisionarios mexicanos del servicio de transporte aéreo internacional regular que soliciten la autorización de rutas adicionales, deben presentar las modificaciones al estudio técnico-operativo del servicio o servicios de transporte aéreo internacional regular que pretendan operar y, en su caso, el programa de inversión a que se refieren las fracciones I, incisos a) y d) y II, inciso b) del artículo 19 de este Reglamento, sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados internacionales.

Todo permisionario que preste servicios de transporte aéreo internacional regular debe solicitar autorización a la Secretaría para realizar secciones extras de vuelos, en términos de lo dispuesto por el artículo 23 del presente Reglamento.

ARTÍCULO 29-A DOF 08 AGO 2000 / DOF 05 OCT. 2000.- Los permisionarios del servicio de transporte aéreo internacional regular deben solicitar autorización para la modificación de sus horarios, para lo cual deben presentar solicitud por escrito, en el formato que autorice la Secretaría, señalando las modificaciones hechas a los últimos horarios-itinerarios autorizados y acompañarse de los documentos que a continuación se señalan:

- I. Recomendación sobre los horarios-itinerarios emitida por el Comité de Operación y Horarios de los aeropuertos involucrados, y
- II. Original y dos copias de la relación de horarios.

La Secretaría deberá emitir la resolución correspondiente en un plazo que no excederá de diez días hábiles. En caso de que no se ponga la resolución a disposición del solicitante en el plazo señalado, ésta se entenderá en sentido afirmativo.

ARTÍCULO 30. El permisionario de servicio de transporte aéreo nacional e internacional no regular bajo la modalidad de fletamento, requiere contar con autorización de la Secretaría para realizar los vuelos o paquetes de vuelos, por lo que debe presentar solicitud por escrito, acompañada de:

- I. Los contratos de fletamento a que hace referencia el artículo 59 de la Ley;
- II. Los puntos de origen y destino de los vuelos, y
- III. Las fechas de los vuelos y sus horarios aprobados conforme a lo dispuesto por el artículo 21 de este Reglamento.

La Secretaría debe resolver la solicitud a que se refiere este artículo en un plazo que no exceda de diez días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Transcurrido dicho plazo sin que la Secretaría emita resolución alguna, se considerará otorgada la autorización.

ARTÍCULO 31. La Secretaría puede otorgar autorización por un plazo determinado para que una persona física o moral extranjera interne sus aeronaves a efecto de prestar servicios aéreos especializados, en los siguientes casos:

- I. Cuando no exista permisionario mexicano para prestarlos, o
- II. En caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional.

La persona física o moral contratante del servicio aéreo especializado será solidariamente responsable con la extranjera respecto de las características, condiciones y operación del servicio, así como de recabar de las autoridades competentes todas las autorizaciones a que se refiere el artículo 27, fracción III, incisos c) y d) del presente Reglamento; en caso de desastre natural dentro de la jurisdicción de las aguas marinas mexicanas, islas y espacios aéreos correspondientes, además de los requisitos señalados, debe contar con la autorización de la Secretaría de Marina.

Al término de los servicios, el contratante o la persona que haya obtenido la autorización a que se refiere el primer párrafo de este artículo debe dar aviso por escrito a la Secretaría sobre la salida de la aeronave de territorio nacional y acompañar un informe sinóptico de las actividades realizadas.

ARTÍCULO 32. Los permisionarios extranjeros no pueden realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional.

Únicamente el permisionario mexicano que preste servicio de transporte aéreo internacional 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, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 11 y 12 de este Reglamento.

ARTÍCULO 33. Cuando la Secretaría autorice a un permisionario extranjero la explotación de una ruta, debe otorgar el derecho de explotación de la misma, en igualdad de condiciones, al concesionario o permisionario mexicano que la solicite, siempre que cumplan con los requisitos que establece la Ley y este Reglamento.

ARTÍCULO 33-A DOF 05 OCT. 2000 .- La Secretaría no podrá negar las solicitudes a que se refiere esta Sección por considerar que el mercado está suficientemente servido, salvo lo dispuesto en los tratados internacionales.

Capítulo III

Disposiciones comunes a los servicios de transporte aéreo

Sección primera

De la operación de servicios de transporte aéreo con aeronaves arrendadas que ostenten matrícula extranjera

ARTÍCULO 34. La Secretaría autorizará a las personas físicas o morales mexicanas la celebración de contratos de arrendamiento de aeronaves que ostenten matrícula extranjera para destinarlas a la prestación de servicios al público de transporte aéreo nacional o internacional, siempre y cuando:

- I. El contrato de arrendamiento provea al concesionario o permisionario mexicano de una aeronave en condiciones de aeronavegabilidad y certificada para uso civil, y que en aquél se expresen en forma clara las obligaciones del arrendatario con respecto al mantenimiento de la misma;
- II. La aeronave cumpla con los límites de ruido y de emisión de contaminantes establecidos en las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- III. La aeronave, en el tiempo en que se encuentre en arrendamiento del concesionario o permisionario mexicano, cumpla con las condiciones prescritas en la Ley y este Reglamento, y
- IV. El contrato de arrendamiento, en el caso de servicio de transporte aéreo regular, contenga un procedimiento de rescisión, terminación y retorno de la aeronave al extranjero.

ARTÍCULO 35. Para regular la responsabilidad tratándose de aeronaves arrendadas con matrícula extranjera, la Secretaría promoverá la celebración de tratados con los gobiernos extranjeros.

Sección segunda

De los contratos y de los derechos y obligaciones de los pasajeros

ARTÍCULO 36. Todo concesionario o permisionario que preste servicio al público de transporte aéreo debe expedir un contrato de acuerdo al tipo de servicio que opere, conforme a lo siguiente:

- I. Para el transporte de pasajeros;
 - a) Un billete de pasaje, boleto o cupón, en el caso de los servicios regular nacional e internacional, fletamento nacional e internacional, panorámico y nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, y
 - b) Contrato-factura, para los servicios de taxi aéreo nacional e internacional y ambulancia aérea nacional e internacional;
- II. Para el transporte de carga, la carta de porte o guía de carga aérea, tratándose de los servicios regular nacional e internacional, fletamento nacional e internacional, taxi aéreo nacional e internacional, y nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros;
- III. Para el transporte de correo, el contrato con las características que señale la ley de la materia;
- IV. Para el servicio bajo la modalidad de renta a terceros, un contrato factura en el que consten las responsabilidades del permisionario y de la persona que rente la aeronave, y
- V. Para los servicios aéreos especializados y de fletamento a que se refiere el artículo 59 de la Ley, un contrato-factura.

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

ARTÍCULO 37. El contrato que se expida en términos de lo dispuesto por el artículo anterior debe sujetarse a lo establecido en la norma oficial mexicana correspondiente y contener como mínimo lo siguiente:

- I. La tarifa aplicada en la ruta o en el tramo de una ruta que sea autorizado por la Secretaría y, en su caso, el desglose de la totalidad de los cargos que no estén comprendidos en la misma;
- II. Las condiciones del servicio;
- III. Las responsabilidades del concesionario o permisionario;
- IV. Los derechos del pasajero o usuario del servicio, y
- V. En el caso de servicios de transporte aéreo bajo la modalidad de fletamento, las condiciones de operación y precio, así como las responsabilidades del fletante y del fletador con respecto al pasajero.

ARTÍCULO 38. Todo pasajero de cualquier servicio al público de transporte aéreo tiene los siguientes derechos:

- I. A ser transportado en el vuelo consignado en el billete de pasaje, boleto o cupón, conforme a las condiciones de servicio derivadas de la tarifa aplicada;
- II. El pasajero mayor de edad puede, sin pago de ninguna tarifa, llevar a un infante menor de dos años a su cuidado sin derecho a asiento y sin derecho a franquicia de equipaje, por lo que el concesionario o permisionario está obligado a expedir sin costo alguno a favor del infante el boleto y pase de abordar correspondientes;
- III. A llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano, siempre que por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- IV. A que le sea expedido un talón de equipaje por cada pieza, maleta o bulto de equipaje que se entregue para su transporte. El talón debe contener la información indicada en las normas oficiales mexicanas correspondientes y debe constar de dos partes, una para el pasajero y otra que se adhiere al equipaje;
- V. A transportar como mínimo, sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte pasajeros o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones del concesionario o permisionario en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen. El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al usuario un pago adicional;
- VI. A ser transportado por cuenta del concesionario o permisionario hasta el lugar de destino, por los medios de transporte más rápidos disponibles en el lugar cuando la aeronave, por caso fortuito o fuerza mayor, tenga que aterrizar en un lugar no incluido en el itinerario, sin llegar hasta el lugar de destino. En este caso, el concesionario o permisionario no tiene obligación de hacer el reembolso del precio del boleto, y
- VII. En los casos a que se refiere el artículo 52 de la Ley, el concesionario o permisionario al momento de la denegación del embarque debe hacer del conocimiento del pasajero por conducto de su personal, así como a través de folletos, las opciones con que cuenta y debe inmediatamente proporcionársele la que haya elegido. Tratándose de la indemnización, el pasajero debe manifestar si se realiza en dinero o en especie.

ARTÍCULO 39. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 83 de la Ley, en caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional o la paz interior del país o para la economía nacional, la Secretaría está facultada para imponer en la prestación de los servicios de transporte aéreo, y sólo por el tiempo y en la proporción que resulten estrictamente necesarias, las modalidades siguientes:

- I. Suspensión total o parcial de los servicios de transporte aéreo;
- II. Transporte de personas, carga, correo o una combinación de éstos, así como la utilización de equipo aéreo, instalaciones y personal destinados a operaciones de salvamento o auxilio, y
- III. Las demás que la Secretaría determine, siempre que tengan como objeto atender necesidades derivadas del evento de que se trate.

La Secretaría debe notificar por escrito a los concesionarios y permisionarios la adopción de las restricciones señaladas en las fracciones anteriores, precisando las causas, la fecha de inicio y en caso de ser posible, su duración, conforme a las cuales éstos estarán obligados a realizar las actividades correspondientes.

En el caso de la restricción establecida en la fracción I, se cubrirá una indemnización, misma que se dará en los términos de lo dispuesto en el último párrafo del artículo 83 de la Ley.

Por la prestación de los servicios señalados en las fracciones II y III de este artículo se deben cubrir la contraprestación correspondiente al servicio de que se trate.

La autoridad interesada debe cubrir al prestador respectivo la contraprestación correspondiente dentro de los diez días hábiles siguientes a que éste requiera formalmente su pago, en el entendido de que tales requerimientos no podrán presentarse por períodos menores de quince días naturales cuando la modalidad exceda de este plazo.

En caso de que las partes no lleguen a un acuerdo respecto del monto de la contraprestación, la autoridad interesada debe cubrir el monto de la cantidad que no sea materia de la controversia. El pago del remanente se efectuará de conformidad con el procedimiento establecido en el último párrafo del artículo 83 de la Ley.

ARTÍCULO 40. Todo concesionario o permisionario puede, en caso fortuito o fuerza mayor, suspender totalmente la prestación del servicio de transporte aéreo, sin autorización previa de la Secretaría. En este supuesto, debe dar aviso de ello a la Secretaría dentro de las veinticuatro horas siguientes a que dicha suspensión ocurra, e informar de las medidas que al efecto adopte o pretenda adoptar para la inmediata reanudación del servicio.

ARTÍCULO 41. El concesionario o permisionario, por razones de seguridad, se puede rehusar a transportar a las siguientes personas:

- I. A las personas que pretendan viajar solas, que sufran de alguna incapacidad en términos del artículo 450, fracción II, del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, y
- II. A las personas que por su conducta o estado de salud requieran atención especial o causen notoria incomodidad o molestia a los demás pasajeros o tripulación, o que constituyan peligro o riesgo para sí mismos o para otras personas y sus bienes a bordo.

El concesionario o permisionario, previa aprobación de la Secretaría, puede establecer las restricciones y condiciones especiales para transportar a las personas a que se refieren las fracciones anteriores, así como a aquéllas que no cumplan con sus obligaciones y requisitos legales correspondientes a la clase de servicio nacional o internacional de que se trate.

ARTÍCULO 42. El concesionario o permisionario que transporte a un menor de edad sin acompañante mayor de edad, es responsable de éste desde el momento en que el menor sea puesto a disposición de su personal hasta el momento en que sea entregado a la persona que se responsabilizará de él en el aeródromo civil de destino. En el caso de menores de edad que viajen solos o en compañía de personas mayores de edad que no ejerzan la patria potestad o tutela, se deberá acreditar que se cuenta con la autorización por escrito de quien la ejerza.

Todo concesionario o permisionario debe brindar a los pasajeros discapacitados las facilidades para su movilización y adoptar las medidas necesarias para la atención de pasajeras embarazadas, así como de personas de edad avanzada.

Sección tercera

De las medidas de seguridad para prevenir actos ilícitos

ARTÍCULO 43. Todo pasajero, equipaje de mano, equipaje por facturar y la carga se debe documentar con la anticipación que el concesionario o permisionario indique para ser objeto de revisión antes de su transportación o embarque.

El concesionario o permisionario se debe asegurar que en los aeródromos civiles de los que haga uso se proporcionen servicios de revisión.

En caso de que el pasajero rehuse la revisión, se puede solicitar la intervención de la autoridad competente para que la efectúe. Cuando derivado de la revisión la autoridad niegue el acceso al pasajero, debe informar su determinación lo antes posible al concesionario o permisionario que proporcione la transportación para que tome las medidas pertinentes.

ARTÍCULO 44. Todo concesionario o permisionario debe contar con un manual de prevención de actos de interferencia ilícita y así mismo adoptar las medidas pertinentes para que no se lleven a bordo de la aeronave artículos que dificulten su navegación o pongan en peligro la seguridad del personal técnico aeronáutico y de los pasajeros.

ARTÍCULO 45. El manejo, embalaje y transporte de materiales, sustancias y objetos peligrosos, se debe llevar a cabo conforme a lo dispuesto en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Todo concesionario y permisionario se debe cerciorar de que el usuario que pretenda transportar o embarcar artículos que por su naturaleza sean susceptibles de poner en riesgo la seguridad de los pasajeros o de la aeronave, tales como sustancias químicas, corrosivas, radioactivas, inflamables; armas de fuego; explosivos; municiones; semejantes o similares, cuente con el permiso previo de las autoridades correspondientes para su portación y transportación.

ARTÍCULO 46. Si un pasajero pretende transportar armas de fuego o algún artículo peligroso, debe presentar en su caso la licencia correspondiente y hacer entrega del mismo al concesionario o permisionario previo inicio del vuelo, quien debe transportarlo en el compartimento de carga de la aeronave, cuando proceda, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes. El bien se debe devolver al pasajero o usuario en el aeródromo civil de destino.

Cuando se descubra el transporte clandestino de materiales, sustancias y objetos peligrosos por personas que viajen a bordo de la aeronave, el comandante o piloto al mando de la misma, el concesionario o permisionario o cualquier otra persona, debe dar aviso a las autoridades competentes.

ARTÍCULO 47. Cuando el concesionario o permisionario tenga conocimiento o evidencia de que cualquier persona involucrada en la operación de una aeronave constituye un peligro para los pasajeros, la carga o la aeronave, debe adoptar todas las medidas urgentes para prevenir el caso y avisar de inmediato a las autoridades competentes.

Si la emergencia involucra la comisión de un hecho ilícito, el comandante o piloto al mando de la aeronave debe actuar conforme al manual de prevención de actos de interferencia ilícita y mantener comunicación con los servicios de tránsito aéreo y acatar, hasta donde las circunstancias se lo permitan, las indicaciones que le sean transmitidas.

Sección cuarta

De las tarifas

ARTÍCULO 48. Para los efectos del presente Reglamento, se entiende por tarifa la contraprestación que debe pagar el usuario por la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros o carga, que incluye las reglas de aplicación, o condiciones y restricciones aplicables según las características del servicio que se contrate.

ARTÍCULO 49. Los concesionarios o permisionarios pueden fijar y modificar libremente las tarifas, sin embargo, deben aplicarlas de manera no discriminatoria, en igualdad de condiciones para todos los usuarios.

Las tarifas entrarán en vigor a partir de la fecha de su registro, excepto en el caso del servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de taxi aéreo, en el cual se podrá convenir libremente el precio del servicio.

La aprobación de las tarifas internacionales por la Secretaría implica su registro.

ARTÍCULO 50. Todo concesionario, permisionario, fletador o representante de éstos, es responsable de que la información relativa a las tarifas esté permanentemente a disposición de los usuarios y de que cumpla los siguientes requisitos:

- I. Estar apegada a los términos derivados de la concesión o permiso y contener explícitamente las reglas de aplicación, o condiciones y restricciones que comprende la oferta, así como la vigencia de las mismas, y
- II. Ofrecer las tarifas en relación con las rutas autorizadas por la Secretaría o, en su caso, las establecidas por los tratados internacionales.

ARTÍCULO 51. Las tarifas nacionales e internacionales deben presentarse por cada ruta, incluyendo sus puntos intermedios, para su registro o aprobación ante la Secretaría en los formatos publicados en el **Diario Oficial de la Federación** para tales efectos. En el caso de las tarifas internacionales deben presentarse para su aprobación al menos quince días hábiles antes de la fecha en que se pretendan comercializar.

Cuando las tarifas presentadas no se ajusten a los formatos, la Secretaría podrá requerir que se ajusten dentro de un plazo de cinco días hábiles, contado a partir de la fecha de su presentación.

El concesionario o permisionario contará con un plazo de cinco días hábiles para subsanar las deficiencias y, de no hacerlo o de no responder al requerimiento, le serán devueltas sin registro o aprobación dentro de los tres días hábiles siguientes al plazo que se le dio para subsanarlas.

ARTÍCULO 51-A.- DOF 08 AGO 2000 / 05 OCT. 2000 Para obtener el registro y, en su caso, la aprobación de las tarifas del transporte aéreo nacional e internacional no regular de fletamento de pasaje y carga, los permisionarios deberán proporcionar además de lo señalado en el primer párrafo del artículo 51 de este Reglamento, lo siguiente:

- I. Precio total del paquete, en su caso, y
- II. Contrato celebrado entre el fletador y el fletante que contenga las características del equipo a utilizar y los días en que se pretende operar el vuelo.

La Secretaría deberá aprobar las tarifas del transporte aéreo internacional no regular dentro de un plazo que no excederá de treinta días hábiles y registrar las tarifas de transporte aéreo nacional no regular en un plazo que no excederá de diez días hábiles.

ARTÍCULO 51-B DOF 08 AGO 2000.- Los registros y aprobaciones a que se refiere el artículo anterior se otorgarán por los plazos siguientes:

- I. Tratándose del servicio aéreo nacional e internacional no regular de fletamento de pasaje y carga, para la fecha solicitada, y
- II. En caso de las tarifas del servicio de transporte aéreo nacional no regular con ruta fija de pasaje y carga, nacional regular de pasaje y carta e internacional regular de pasaje y carga, tendrá una vigencia indefinida o por el plazo que solicite el interesado.

ARTÍCULO 52. La solicitud que se formule a la Secretaría para que establezca bases de regulación tarifaria debe presentarse por escrito, en tres tantos, debiendo el solicitante:

- I. Señalar su nombre, denominación o razón social, domicilio y personas autorizadas para oír y recibir notificaciones;
- II. Suscribir la solicitud y acompañar los documentos que acrediten la personalidad del representante legal, en su caso;
- III. Acreditar su carácter de concesionario, permisionario o parte afectada, o aportar los elementos que permitan presumir tal carácter;
- IV. Precisar las razones y el servicio respecto del cual considere que no existe competencia efectiva, y
- V. Aportar los demás elementos por los que considera que no existe competencia efectiva.

El solicitante podrá turnar copia a la Comisión Federal de Competencia.

ARTÍCULO 53. La Secretaría debe resolver las solicitudes mencionadas en el artículo anterior conforme al siguiente procedimiento:

- I. Dentro de los dos días hábiles siguientes a que se reciba la solicitud, la Secretaría deberá emitir y notificar al solicitante un acuerdo en el que:
 - a) Admita la solicitud;
 - b) Prevenga al solicitante por una sola vez para que dentro de los cinco días hábiles siguientes a aquél en que se le notifique la prevención, aclare, complete o corrija su solicitud, si no reúne los requisitos previstos en el artículo anterior, o
 - c) Deseche la solicitud por improcedente, cuando haya transcurrido el plazo a que se refiere el inciso anterior sin desahogar la prevención o, desahogada ésta, no se haya proporcionado la información señalada en el artículo anterior.

Si la Secretaría no emite acuerdo en los plazos señalados, la solicitud se tendrá por admitida;

- II. Admitida la solicitud, la Secretaría, en un plazo de tres días hábiles, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia, la cual se desahogará de conformidad con el procedimiento señalado en el artículo 50 del Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica, para cuyo efecto debe turnarle copia del expediente respectivo;
- III. **DOF 05 OCT. 2000** Recibida la opinión de la Comisión Federal de Competencia, la Secretaría, dentro de los veinte días hábiles siguientes emitirá, en su caso, un proyecto de resolución sobre las bases de regulación tarifaria y dará vista a los interesados por un plazo de diez días hábiles para que manifiesten lo que a su derecho convenga, y
- IV. **DOF 05 OCT. 2000** Desahogada la vista o transcurrido el plazo concedido a los interesados a que se refiere la fracción anterior, la Secretaría emitirá resolución y la notificará en un plazo de cinco días hábiles.

La Secretaría, hasta antes de dictar resolución, podrá realizar visitas de verificación y allegarse de todos los elementos que considere necesarios para emitirla.

ARTÍCULO 53-A.- DOF 05 OCT. 2000 La Comisión Federal de Competencia durante el desahogo del procedimiento a que se refiere el artículo 50 del Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica y cuando considere que la inexistencia de condiciones de competencia efectiva pudiera afectar el interés público, podrá solicitar a la Secretaría que, como medida precautoria para proteger el proceso de competencia y libre concurrencia en el mercado aéreo nacional, imponga bases de regulación tarifaria, a los concesionarios que impidan la existencia de dichas condiciones.

Recibida la solicitud de la Comisión Federal de competencia, la Secretaría procederá a aplicar la medida precautoria correspondiente en un plazo que no excederá de quince días hábiles.

ARTÍCULO 53-B DOF 05 OCT. 2000.- Se podrá considerar como indicios de que no existe competencia efectiva en una ruta del mercado nacional de transporte aéreo, cuando:

- I.- Un concesionario que durante noventa días naturales posea por lo menos un promedio de cincuenta por ciento de participación de mercado medida por pasajeros en una ruta nacional determinada incrementalmente al

menos en un promedio de diez puntos porcentuales su participación durante un período de por lo menos sesenta días naturales continuos como consecuencia de una reducción en sus ingresos por asiento disponible, y.

- III. Un concesionario posea una participación de mercado del cien por ciento en una ruta determinada y un nuevo concesionario del servicio de transporte aéreo entre a competir en dicha ruta y el concesionario previamente establecido, introduzca una estrategia de desplazar al nuevo competidor a través de una reducción sustancial de sus ingresos promedios por asiento disponible por un lapso de al menos treinta días naturales continuos.

Las disposiciones contenidas en las fracciones anteriores deberán ser revisadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cada tres años a partir de la fecha de su entrada en vigor, debiendo notificarse a la Comisión Federal de Competencia los resultados de la revisión.

Para efectos del último párrafo del artículo 43 de la Ley, la Comisión Federal de Competencia, de oficio o a petición de parte, podrá solicitar a la Secretaría que deje sin efectos la regulación tarifaria correspondiente, cuando, tratándose de los supuestos a que se refiere la fracción I del presente artículo, el promedio de participación de mercado durante sesenta días naturales continuos del concesionario sujeto a regulación sea menor a sesenta y cinco por ciento en esa ruta; y en el caso de la fracción II, entre un nuevo concesionario a competir en la ruta correspondiente.

ARTÍCULO 54. Cuando la Secretaría considere que no existe competencia efectiva procederá, en lo conducente, de conformidad con lo dispuesto en las fracciones III y IV del artículo anterior del presente Reglamento.

ARTÍCULO 55. Sin perjuicio del ejercicio de sus atribuciones, la Comisión Federal de Competencia podrá emitir opinión a la Secretaría para que, en su caso, la Secretaría establezca bases de regulación tarifaria de conformidad con lo dispuesto en las fracciones III y IV del artículo 53 del presente Reglamento.

ARTÍCULO 56. DOF 05 OCT. 2000 Para la fijación de bases de regulación tarifaria la Secretaría considerará, entre otros factores, los siguientes:

- I. La tarifa competitiva que un concesionario o permisionario eficiente cobraría por el mismo servicio;
- II. Las tarifas equiparables a las de otras empresas aéreas que estén vigentes en el mercado interno nacional, en el de otro país o, en su caso, en el mercado internacional, en condiciones similares, y
- III. Las tarifas establecidas con base a las referencias internacionales de costos de operación y capital, y,
- IV En el caso de los supuestos a que se refiere el artículo 53-B de este Reglamento:
 - a) Tratándose de la fracción I, los ingresos promedio por asiento disponible del concesionario cuyo incremento de participación de mercado origine la inexistencia de condiciones de competencia efectiva. Los ingresos a considerar serán de los últimos trescientos sesenta días naturales anteriores a que dejaron de existir las condiciones de competencia efectiva, y
 - b) En el caso de la fracción II, los ingresos por asiento disponible que el concesionario que permanezca en la ruta haya obtenido durante el período en el que hubo competencia.

Las disposiciones contenidas en esta fracción deberán ser revisadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cada tres años a partir de la fecha de su entrada en vigor, debiendo notificarse a la Comisión Federal de Competencia los resultados de la revisión.

La Secretaría al fijar los mecanismo de ajuste incluidos en la bases de regulación tarifaria, podrá establecer condiciones en materia de rutas, frecuencias, horarios, equipo, calidad del servicio, información contable, comercialización, tarifas, así como períodos de vigencia.

ARTÍCULO 57. Cuando el concesionario o permisionario estime que han concluido las circunstancias que dieron origen al establecimiento de las bases de regulación tarifaria, podrá solicitar a la Secretaría dejar sin efectos dichas bases y sus mecanismos de ajuste, para lo cual, previo a la resolución correspondiente, deberá contar con la opinión de la Comisión Federal de Competencia.

Capítulo IV

Del transporte aéreo privado no comercial

ARTÍCULO 58. El transporte aéreo privado no comercial es el que se realiza sin fines de lucro y tiene por objeto atender necesidades e intereses particulares del propietario o poseedor, incluyendo, entre otros, fines recreativos.

ARTÍCULO 59. Los clubes aéreos, los de aerodelismo dinámico, así como la práctica de deportes aéreos deben operar en los lugares y bajo las condiciones que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 60. DOF 08 AGO 2000 Los clubes aéreos y los de aerodelismo dinámico requieren autorización de la Secretaría para realizar operaciones, por lo que deben presentar una solicitud por escrito en la cual se precise:

- I. El nombre de los miembros o socios del club;
- II. El domicilio del club;
- III. Los aeródromos civiles y las áreas geográficas en las que pretenda realizar sus actividades, y
- IV. Las aeronaves con las que se pretenda operar.

La solicitud debe estar acompañada, de un manual de operaciones del club, conforme a las actividades que pretenda realizar y de los programas de capacitación que comprendan los contenidos temáticos correspondientes.

La Secretaría debe emitir resolución en un plazo no mayor a sesenta días naturales.

Previo al otorgamiento de la autorización y dentro del plazo señalado en el párrafo anterior, la Secretaría podrá verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo.

ARTÍCULO 61. Las aeronaves pertenecientes a clubes aéreos a que se refiere el artículo anterior no pueden ser empleadas para el transporte de personas, carga o correo, con remuneración o contraprestación alguna.

ARTÍCULO 62. Para realizar festivales aéreos se necesita autorización de la Secretaría, por lo que se debe presentar solicitud por escrito en la que se precise:

- I. El nombre del solicitante y del responsable de su organización, así como su domicilio;
- II. La naturaleza del evento, la fecha, hora y lugar en que se pretenda llevar a cabo;
- III. El número de aeronaves participantes y sus características;
- IV. El número de la póliza o pólizas de seguros de responsabilidad civil correspondientes y el nombre de la compañía de seguros;
- V. Los procedimientos y dispositivos de seguridad para atender cualquier tipo de emergencia que pudiera presentarse, relacionada con la operación de las aeronaves o en auxilio de los espectadores, y
- VI. El consentimiento por escrito del concesionario o permisionario del aeródromo civil en el que se pretenda realizar el evento.

La solicitud a que se refiere este artículo debe ser presentada con sesenta días hábiles de anticipación a la realización del festival aéreo. La Secretaría resolverá lo conducente en un plazo que no exceda de treinta días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud.

ARTÍCULO 63. La solicitud que se presente ante la Secretaría a fin de obtener la autorización para realizar vuelos de demostración de aeronaves en territorio mexicano debe estar acompañada de:

- I. **DOR 08 AGO 2000 (SE DEROGA)**
- II. El certificado de aeronavegabilidad y certificado de matrícula vigentes;
- III. La póliza de seguro en los términos del artículo 74 de la Ley;
- IV. Los datos del área en donde se pretenda realizar la demostración y los aeródromos civiles involucrados en la misma, y
- V. Las licencias y los certificados de capacidad vigentes del personal técnico aeronáutico de vuelo que participe.

Cuando se trate de aeronaves procedentes del extranjero se debe informar, además, sobre la ruta de entrada y salida a territorio nacional, tiempo estimado de permanencia y la base de operaciones temporal.

DOF 08 AGO 2000 En su caso, la Secretaría debe emitir la autorización a que se refiere el presente artículo en un plazo no mayor a diez días hábiles.

Capítulo V

De la responsabilidad por daños y de los seguros aéreos

ARTÍCULO 64. Todo concesionario o permisionario de servicios de transporte aéreo regular y no regular, así como el permisionario del servicio de transporte aéreo privado comercial bajo la modalidad de servicio aéreo especializado panorámico, durante el tiempo que preste los servicios, debe contar y mantener vigentes seguros de responsabilidad civil por:

- I. Los daños que le puedan causar a los pasajeros, sus equipajes y carga con motivo del servicio de transporte aéreo contratado, y
- II. Daños a terceros.

Todo permisionario del servicio aéreo privado comercial y el operador aéreo mexicano de transporte privado no comercial debe contratar los seguros a que se refiere la fracción II del presente artículo.

ARTÍCULO 65. Es obligación del concesionario o permisionario hacerle saber al pasajero el alcance de la cobertura de los seguros contratados y el derecho que tiene para exigir, en su caso, el pago de las indemnizaciones que correspondan.

ARTÍCULO 66. Los seguros exigibles a los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos se deben contratar con una institución debidamente autorizada en los términos de la ley de la materia.

El formato y contenido del contrato de seguro de cada modalidad de servicio, así como los montos mínimos de indemnización por evento y suma asegurada, de conformidad con los artículos 62 al 72 de la Ley, se deben dar a conocer por la Secretaría mediante disposición administrativa que será publicada en el **Diario Oficial de la Federación**.

ARTÍCULO 67. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo debe llevar a bordo de la aeronave las pólizas de seguro vigentes registrada ante la Secretaría o una copia fotostática certificada ante fedatario público.

Los extranjeros propietarios o poseedores de aeronaves de servicio aéreo privado no comercial deben llevar a bordo de las mismas las pólizas de seguro correspondientes y en su caso, mostrarlas al comandante o comandantes de cada uno de los aeródromos civiles que utilicen de conformidad con su itinerario.

La Secretaría puede requerir a los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos le presenten los documentos que comprueben que sus pólizas de seguro están vigentes.

ARTÍCULO 68. Los seguros de responsabilidad civil que cubran daños a pasajeros deben incluir, cuando menos, la cobertura de lo siguiente:

- I. Muerte;
- II. Gastos funerarios;
- III. Atención médica a lesionados;
- IV. Incapacidad temporal;
- V. Incapacidad permanente parcial;
- VI. Incapacidad permanente total;
- VII. Pérdida o avería del equipaje de mano, y
- VIII. Pérdida o avería del equipaje facturado.

En caso de muerte no se deben deducir las indemnizaciones percibidas durante el tiempo que el beneficiario esté sometido al régimen de incapacidad temporal.

Para determinar el pago que corresponda por incapacidad permanente parcial se deben aplicar los porcentajes señalados en la tabla de valuación de incapacidades permanentes de la Ley Federal del Trabajo.

ARTÍCULO 69. El pago por atención médica a que se refiere la fracción III del artículo anterior debe ser independiente de cualquier otra indemnización señalada en el mismo artículo y, en todo caso, debe comprender lo siguiente:

- I. Asistencia médica y quirúrgica;
- II. Rehabilitación;
- III. Hospitalización cuando el caso lo requiera;
- IV. Medicamentos y material de curación, y
- V. Aparatos de prótesis y ortopedia.

ARTÍCULO 70. El monto de la indemnización se sujetará estrictamente a lo previsto en los artículos 61 al 65 de la Ley, excepto cuando el contrato de seguro señale indemnizaciones superiores a las del presente Capítulo.

ARTÍCULO 71. Para los efectos de los artículos 61 a 63 de la Ley, todo concesionario o permisionario que transporte pasajeros o carga, cuya aeronave se haya accidentado, debe presentar ante la Secretaría copia completa del manifiesto de carga y pasajeros del vuelo siniestrado, e informar sobre las acciones que efectúe respecto al pago de las indemnizaciones correspondientes.

ARTÍCULO 72. Los usuarios, sus beneficiarios, los terceros o quien los represente deben, en su caso, hacer la reclamación de pago de las indemnizaciones correspondientes por escrito ante el concesionario o permisionario. Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos deben proporcionar a aquéllos asistencia para que les sea pagada la indemnización que corresponda y dar aviso a la Secretaría del resultado de la gestión.

En el caso de operadores aéreos, la Secretaría proporcionará a los terceros afectados la información necesaria para hacer la reclamación de pago de las indemnizaciones que correspondan.

Título Tercero

Del personal técnico aeronáutico y de los centros de formación o de capacitación y adiestramiento

Capítulo I

Del personal técnico aeronáutico

Sección primera

Disposiciones comunes

ARTÍCULO 73. DOF 08 AGO 2000 La Secretaría tiene a su cargo la expedición, revalidación, convalidación, cancelación y suspensión de las licencias del personal técnico aeronáutico, de los certificados de capacidad, así como de los permisos a que se refiere el artículo 94 del presente Reglamento conforme a los requisitos y condiciones que establezca en las disposiciones administrativas correspondientes.

El personal técnico aeronáutico, de vuelo o de tierra, sólo puede ejercer la actividad que expresamente se indique en su licencia, certificado de capacidad o permiso a que se refiere el párrafo anterior, conforme a lo que se establezca en dichas disposiciones administrativas.

En la convalidación de licencias, la Secretaría verificará que exista reciprocidad real y efectiva con el Estado de que se trate.

En caso de robo, pérdida o extravío de la licencia y del certificado de capacidad, el interesado debe hacerlo del conocimiento de la Secretaría y puede solicitar la reposición de la misma, previa presentación del acta ministerial respectiva y pago de los derechos correspondientes.

ARTÍCULO 74. La vigencia de las licencias y de los certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico de vuelo y de los controladores de tránsito aéreo es de dos años hasta los cuarenta años de edad, a partir de la cual será de un año. La vigencia de las licencias y de los certificados de capacidad del demás personal de tierra es de dos años.

ARTÍCULO 75. DOF 08 AGO 2000 / DOF 05 OCT. 2000 El personal técnico aeronáutico debe portar su licencia, con certificación de capacidad y el certificado de aptitud psicofísica, durante el desempeño de sus labores; la tripulación de vuelo deberá mantener su bitácora de vuelo con las horas actualizadas.

Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos vigilarán que el personal técnico aeronáutico cumpla con esta disposición.

ARTÍCULO 76. El interesado en obtener una licencia o el permiso a que se refiere este Capítulo, que le permita desarrollar las actividades de personal técnico aeronáutico, debe cumplir, como mínimo, con los requisitos y condiciones que en materia de edad, conocimientos, experiencia, instrucción, pericia, certificado de aptitud psicofísica y escolaridad, establezca la Secretaría en las disposiciones administrativas correspondientes.

DOF 08 AGO 2000 / 05 OCT 2000 La Secretaría, por sí o a través de terceros autorizados por ésta, debe aplicar los exámenes teóricos y prácticos correspondientes en un plazo que no exceda de quince días hábiles. En caso de ser aprobatorios y previa presentación de la constancia o certificado de los exámenes médicos aplicables, se expedirá la licencia o certificado de capacidad dentro de los tres días hábiles siguientes.

Sección segunda

Del personal de vuelo

ARTÍCULO 77. El personal de vuelo está formado por la tripulación de vuelo y la tripulación de sobrecargos. Las licencias para el personal de vuelo se clasifican en:

- I. Piloto de ala fija:
 - a) privado;
 - b) agrícola;
 - c) comercial, y
 - d) **DOF 08 AGO 2000 / DOF 05 OCT 2000** de transporte público ilimitado;
- II. Piloto de helicóptero:
 - a) privado;
 - b) agrícola;
 - c) comercial, y
 - d) **DOF 08 AGO 2000 / DOF 05 OCT 2000** de transporte público ilimitado;
- III. Piloto de aeróstato:
 - a) privado de vuelo libre;
 - b) privado de vuelo dirigido;
 - c) comercial de vuelo libre, y
 - d) comercial de vuelo dirigido;
- IV. Piloto de aeronaves ultraligeras:
 - a) privado, y
 - b) comercial;
- V. Piloto de planeador;
- VI. De sobrecargo, y
- VII. Otras que determine la Secretaría de conformidad con los tratados internacionales aplicables.

ARTÍCULO 78. Los certificados de capacidad para personal de vuelo se clasifican:

- I. Respecto a la clase de aeronave, en:
 - a) Monomotor;
 - b) Multimotor;
 - c) Monorrotor, y
 - d) Multirrotor;
- II. Respecto al tipo de aeronave, de acuerdo a la marca y modelo de la misma, con sus modificaciones y series;
- III. De acuerdo al tipo de vuelo:
 - a) Visual, y
 - b) Por instrumentos;
- IV. De instructor, y
- V. De radiotelefonista aeronáutico restringido.

Para los efectos del presente Reglamento, copiloto y segundo oficial son los pilotos con capacidad específica en el tipo de aeronave asignada para auxiliar al comandante o piloto al mando.

ARTÍCULO 79. La tripulación de vuelo tiene a su cargo funciones esenciales para la operación de la aeronave durante el tiempo de vuelo de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

El número de integrantes de la tripulación de vuelo no debe ser inferior al especificado en el certificado de aeronavegabilidad.

El concesionario, permisionario u operador aéreo tiene la obligación de utilizar los servicios de copiloto de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 80. Para que un piloto pueda ser asignado al mando de una aeronave en una determinada ruta, o ejerza funciones de copiloto o de segundo oficial, debe demostrar ante la Secretaría:

- I. Que cuenta con licencia vigente y con el certificado de capacidad respectivo;
- II. Con la bitácora de vuelo o con la constancia respectiva, que en los noventa días precedentes ha efectuado tres despegues y tres aterrizajes en el mismo modelo de aeronave o en el entrenador sintético de vuelo correspondiente;
- III. Que conoce las cartas de navegación y su interpretación para operar en dicha ruta, las condiciones meteorológicas prevalecientes, las instalaciones y procedimientos de comunicación y navegación, así como los servicios de búsqueda y salvamento relacionados con la ruta, y
- IV. Que conoce en vuelo o por medios simulados, los procedimientos de aproximación por medio de instrumentos establecidos en los aeródromos civiles que puedan usarse durante el servicio.

ARTÍCULO 81. Todos los miembros de la tripulación de vuelo deben conservar y mantener al día su bitácora de vuelo aprobada por la Secretaría, conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes y de acuerdo con la licencia de la que sean titulares.

ARTÍCULO 82. Los miembros de la tripulación de vuelo no pueden volar más de noventa horas durante treinta días consecutivos, ni más de un mil horas al año. Asimismo, no pueden volar más de treinta horas durante siete días consecutivos; si son operadas las treinta horas en este período o en uno menor, deben ser relevados de toda actividad aeronáutica en las siguientes veinticuatro horas y se reiniciará el período de siete días consecutivos.

Cuando los miembros de la tripulación de vuelo hayan volado más de ocho horas treinta minutos durante las últimas veinticuatro horas, deben recibir veinticuatro horas de descanso antes de que se les asigne otro servicio.

Sólo para vuelos de largo alcance y como medida excepcional, los miembros de la tripulación de vuelo deben volar el excedente en tiempo necesario para completar el vuelo. No obstante lo anterior, los tiempos globales de vuelo y de descanso deben ajustarse a lo dispuesto en este artículo.

La Secretaría podrá autorizar variaciones a los límites de horas a que se refiere este artículo conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes, sin afectar las cuestiones de seguridad, tomando en consideración las características del servicio, tipo de aeronave o cuando el desarrollo tecnológico lo requiera.

ARTÍCULO 83. DOF 08 AGO 2000 / DOF 05 OCT 2000 Los miembros de la tripulación de vuelo de aeronaves que presten servicios al público en los términos de la Ley, deben ser titulares de una licencia de piloto comercial o de transporte público ilimitado, y de certificado de capacidad que corresponda para operar el equipo de que se trate, expedida por la Secretaría conforme a este Reglamento y a las disposiciones administrativas correspondientes.

ARTÍCULO 84. DOF 00 AGO 2000 / DOF 05 OCT 2000 Todo concesionario o permisionario debe establecer y mantener un programa autorizado por la Secretaría, en el cual se capacite y adiestre anualmente a la tripulación de vuelo, como mínimo en lo siguiente:

- I. Ejecutar aquellas obligaciones y funciones que se requieran en caso de una emergencia o evacuación de la aeronave;
- II. El manejo del equipo de emergencia y salvamento de la aeronave;
- III. El conocimiento sobre los efectos de la falta de oxígeno y fenómenos fisiológicos inherentes a una pérdida de presión en la aeronave;
- IV. El conocimiento de las asignaciones y funciones de los otros miembros de la tripulación de vuelo;
- V. La aplicación de las normas oficiales mexicanas correspondientes para el transporte de materiales, sustancias y objetos peligrosos;
- VI. Las recomendaciones aplicables al trato de pasajeros discapacitados, pasajeras embarazadas, personas de edad avanzada y pasajeros que requieran primeros auxilios, y
- VII. Para que en los casos de emergencia pueda coordinar y dirigir la aeronave de manera eficaz y segura.

ARTÍCULO 85. La tripulación de sobrecargos tiene como principal función auxiliar al comandante o al piloto al mando de la aeronave en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros de la aeronave durante la operación del vuelo. Asimismo tiene a su cargo la atención a los pasajeros y las demás funciones que le asigne el concesionario o permisionario. La actuación de los sobrecargos será siempre bajo las órdenes del comandante de la aeronave.

ARTÍCULO 86. El concesionario o permisionario, sobre la base del número de pasajeros, debe establecer el número mínimo de sobrecargos requeridos para cada modelo de aeronave con el fin de auxiliar a la tripulación de vuelo, de conformidad con los procedimientos de seguridad y emergencia establecidos en el

manual general de operaciones y tomando en cuenta que, para aeronaves de veinte a cincuenta pasajeros, se debe designar un sobrecargo; para aeronaves de cincuenta y uno a cien pasajeros, se deben designar dos sobrecargos, y para aeronaves de más de cien pasajeros, se debe designar un sobrecargo más por cada cincuenta pasajeros adicionales.

Sección tercera

Del personal de tierra

ARTÍCULO 87. Las licencias para el personal de tierra se clasifican de la siguiente manera:

- I. De técnico en mantenimiento clase I;
- II. De técnico en mantenimiento clase II;
- III. De oficial de operaciones de aeronaves;
- IV. De controlador de tránsito aéreo clase I;
- V. De controlador de tránsito aéreo clase II;
- VI. De controlador de tránsito aéreo clase III;
- VII. De meteorólogo aeronáutico clase I;
- VIII. De meteorólogo aeronáutico clase II;
- IX. De meteorólogo aeronáutico clase III, y
- X. Otras que determine la Secretaría de conformidad con los tratados aplicables.

ARTÍCULO 88. Los certificados de capacidad para personal de tierra se clasifican:

- I. Técnico de mantenimiento clase I, para:
 - a) Aeronaves de ala fija;
 - b) Helicópteros;
 - c) Aeróstatos de vuelo libre o globos;
 - d) Aeróstatos de vuelo dirigido o dirigibles,
 - e) Planeador;
 - f) Motores, y
 - g) Hélices;
- II. Técnico de mantenimiento clase II, para:
 - a) Sistemas electrónicos de las aeronaves;
 - b) Sistemas electrónicos de tierra: equipo de radio ayudas;
 - c) Laministería y recubrimiento de las aeronaves;
 - d) Motores;
 - e) Hélices;
 - f) Instrumentos mecánicos;
 - g) Sistemas hidráulicos y neumáticos, y
 - h) Otros sistemas de las aeronaves y sistemas a la navegación aérea de acuerdo al desarrollo tecnológico;
- III. **DOF 08 AGO 2000** Para el oficial de operaciones, radiotelefonista aeronáutico restringido ;
- IV. Controlador de tránsito aéreo clases I, II, y III según corresponda para:
 - a) **DOF 08 AGO 2000** torre de control;
 - b) **DOF 08 AGO 2000** radar de vigilancia de aproximación, y
 - c) **DOF 08 AGO 2000** radar de vigilancia de área, y
- V. Meteorólogo aeronáutico clase III para:
 - a) Previsor aeronáutico A;
 - b) Previsor aeronáutico B;
 - c) Previsor aeronáutico/supervisor, y
 - d) Previsor aeronáutico/científico.

El meteorólogo clase I y II no requiere de ningún certificado de capacidad.

ARTÍCULO 89. El oficial de operaciones de aeronaves tiene como principal función auxiliar al comandante o piloto al mando de la aeronave en la elaboración del plan de vuelo y del plan operacional de vuelo. Asimismo, debe proporcionar, durante el vuelo, la información necesaria para la seguridad de la aeronave, pasajeros y carga. En caso de emergencia debe realizar las actividades que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 90. El personal técnico en mantenimiento clase I y II tiene como función principal realizar las actividades necesarias para reparar y mantener a las aeronaves, motores, accesorios, partes y componentes, así como radioayudas y otros equipos o instrumentos, en óptimas condiciones de funcionamiento.

ARTÍCULO 91. El controlador de tránsito aéreo tiene como función principal y bajo su responsabilidad, proporcionar los servicios de control de tránsito aéreo a las aeronaves, a fin de garantizar la seguridad, el orden y la fluidez de las mismas dentro del espacio aéreo bajo la jurisdicción mexicana, conforme a las reglas de tránsito aéreo correspondientes.

ARTÍCULO 92. El personal técnico adscrito a los servicios de meteorología aeronáutica tiene las funciones de efectuar observaciones de los fenómenos meteorológicos, recopilar datos sobre los fenómenos

meteorológicos, realizar pronósticos y, en su caso, proporcionar la información respectiva a las tripulaciones de las aeronaves.

Capítulo II

De los centros de formación o de capacitación y adiestramiento

ARTÍCULO 93. La formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico se debe realizar en los centros de formación, de capacitación y adiestramiento o una combinación de éstos, que tengan permiso vigente, otorgado por la Secretaría.

La Secretaría puede otorgar un permiso para el empleo de técnicos extranjeros como asesores o instructores del personal técnico aeronáutico con la finalidad de mejorar el servicio o para utilizar nuevos equipos, siempre y cuando los extranjeros cuenten con la certificación de la autoridad aeronáutica de su país. Este permiso tiene una vigencia máxima de seis meses y es renovable por una vez.

ARTÍCULO 94. La Secretaría otorgará un permiso que habilite a realizar las prácticas correspondientes al personal que se encuentre en formación para obtener una licencia de personal técnico aeronáutico, que esté siendo capacitado y adiestrado, o para la recuperación de la vigencia de su licencia.

ARTÍCULO 95. Los interesados en obtener permiso para establecer un centro de formación, capacitación y adiestramiento o una combinación de éstos, deben presentar solicitud ante la Secretaría acompañada de:

- I. El acta de nacimiento e identificación oficial vigente, si se trata de persona física, o el instrumento público o escritura constitutiva y sus modificaciones, si es persona moral; los concesionarios y permisionarios están exceptuados del presente requisito cuando la capacitación y el adiestramiento lo impartan a su propio personal;
- II. En su caso, copia certificada del poder otorgado al representante legal, ante fedatario público;
- III. El domicilio del centro de formación o capacitación y adiestramiento;
- IV. La relación de los instructores con los que contará el centro, debidamente registrados ante la Secretaría;
- V. La carta de aceptación de responsabilidad del encargado del centro y el organigrama correspondiente;
- VI. **DOF 08 AGO 2000** La propuesta de las carreras, planes y programas de formación o de capacitación y adiestramiento elaborados conforme a las disposiciones administrativas correspondientes que emita la Secretaría. Cualquier modificación a las carreras, planes y programas debe ser aprobada por la Secretaría, y
- VII. La descripción de las instalaciones, así como de los equipos y su información técnica, material didáctico y, en su caso, de las aeronaves con los que se deben realizar la formación, capacitación y adiestramiento o una combinación de éstos, de conformidad con las disposiciones administrativas correspondientes.

La solicitud a que se refiere este artículo debe resolverse en un plazo que no exceda de cuarenta días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Si después de dicho plazo no se ha emitido resolución alguna, ésta se debe considerar como otorgada.

La Secretaría puede convalidar los estudios o materias acreditadas en instituciones educativas, siempre y cuando guarden equivalencia a los impartidos en los centros de formación, capacitación y adiestramiento a que se refiere este artículo.

DOF ARTÍCULO 95-A 08 AGO 2000.- Los centros de formación, capacitación y adiestramiento a que se refiere el artículo anterior, deben dar aviso a la Secretaría antes del inicio de cursos, en el formato que al efecto autorice la Secretaría, el cual deberá contener los datos y acompañarse de los documentos que se señalan a continuación:

- I. Tipo de curso;
- II. Denominación del grupo;
- III. Inicio y terminación de las fases técnica y práctica;
- IV. Horas totales del curso;
- V. Aulas, equipos de vuelo, simuladores y talleres, según sea el caso;
- VI. Relación de alumnos;
- VII. Calendario y horario de instrucción con desglose de horas por materia y horas – día por materia.
- VIII. Relación de instructores por materia, registrados por la Secretaría, y
- IX. En caso de cambio de representante legal o designación de uno nuevo, original del poder o instrumento que lo acredite.

ARTÍCULO 96. DOF 08 AGO 2000 / DOF 05 OCT 2000 El instructor de vuelo y el de materias directamente relacionadas con las funciones técnicas básicas del personal técnico aeronáutico que ejerzan de manera independiente su profesión, deben contar con el permiso correspondiente de la Secretaría, para lo cual el interesado debe presentar solicitud, la que debe contener los datos y acompañarse de los documentos siguientes:

- I. En todos los casos:
 - a) **DOF 05 OCT 2000 (SE DEROGA)**
 - b) Nombre del centro de formación, capacitación y/o adiestramiento, en su caso.
 - c) Tipo de curso y áreas;
 - d) Tipo y número de licencia del interesado;
 - e) **DOF 05 OCT 2000** Horas de vuelo real, en su caso;
 - f) Tipos de cursos a impartir;
 - g) **DOF 05 OCT. 2000** Materias y equipo de vuelo, en su caso
 - h) Original de una identificación oficial que acredite mayoría de edad y nacionalidad.
 - i) Original del certificado de aptitud psicofísica expedido por la Secretaría o por persona física o moral autorizada por dicha dependencia;
 - j) Original de la constancia del curso de técnicas didácticas;
 - k) Original del currículum vitae, y
 - l) Original de la carta de pasante de una licenciatura directamente relacionada con la o las materias que pretende impartir, en caso de que no se cuente con la licencia de personal técnico aeronáutico.
- II. En caso de extranjeros, además de lo indicado en la fracción anterior, original de la certificación de la autoridad aeronáutica de su país;
- III. En caso de instructor de vuelo, además de lo señalado en la fracción I;
 - a) Original y copia de la bitácora de piloto aviador, y
 - b) **DOF 05 OCT 2000** Original y copia de la licencia de piloto comercial vigente, como mínimo, y
- IV. En caso de instructor de tierra, además de lo señalado en la fracción I.
 - a) Original y copia de la licencia de personal técnico aeronáutico o carta de pasante, según sea el caso, y
 - b) Original y copia de la constancia de experiencia laboral como personal técnico aeronáutico expedido por empresa o entidad reconocida por la Secretaría.

La Secretaría debe expedir, en su caso, el permiso en un plazo que no exceda de tres días hábiles.

ARTÍCULO 97. En los vuelos de entrenamiento o de prueba está prohibido que a bordo de la aeronave permanezca personal distinto al instructor, asesor, verificador y el personal de vuelo que recibe la instrucción.

Título Cuarto
De las aeronaves civiles, de sus operaciones
y de los talleres aeronáuticos

Capítulo I

De la nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles

ARTÍCULO 98. La Secretaría al asignar las marcas de nacionalidad y matrícula que identifican a las aeronaves debe cuidar que la combinación de las letras no ocasione confusión con otras señales conocidas y reservadas a la solicitud de socorro, indicación de peligro o similares. La marca de nacionalidad que asigne la Secretaría se compone de dos letras y debe ir seguida de un guión y de la marca de matrícula, la cual se compone de tres letras.

Las marcas se deben fijar en la aeronave en la forma y con las características que determinen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Ninguna aeronave puede tener simultáneamente más de una matrícula.

ARTÍCULO 99. La Secretaría puede otorgar marcas de nacionalidad y matrícula provisionales en los siguientes casos:

- I. Para pintarlas en la aeronave con el propósito de contratar la póliza de seguro;
- II. Para el traslado e internación de la aeronave a territorio nacional con el propósito de matricularse en los Estados Unidos Mexicanos;
- III. Para mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad cuando no cuente con matrícula definitiva, y
- IV. Para conservación y mantenimiento de aeronaves, bajo resguardo de autoridad competente.

ARTÍCULO 100. El certificado de matrícula que emita la Secretaría debe contener, entre otros, los siguientes datos:

- I. El lugar, fecha de expedición y el número que se asigna al certificado;
- II. Las marcas de nacionalidad y matrícula que se asignan;
- III. La marca y modelo de la aeronave;
- IV. El nombre del fabricante;
- V. El número de serie del fuselaje;

- VI. El año de fabricación;
- VII. El nombre y domicilio del propietario, así como los datos del título de propiedad;
- VIII. En su caso, el nombre y domicilio del poseedor, así como los datos del título de posesión;
- IX. En su caso, el nombre y domicilio del acreedor, así como la hipoteca o tipo de gravamen y fecha del mismo;
- X. La base de operaciones de la aeronave;
- XI. El servicio a que se destina, y
- XII. Los respectivos a su inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano, en los términos del Reglamento correspondiente.

ARTÍCULO 101. El acto por el cual se constituya la hipoteca o un gravamen sobre aeronaves destinadas por los concesionarios o permisionarios mexicanos a la prestación de servicios de transporte aéreo, debe:

- I. Contar con la autorización previa de la Secretaría, en los términos de la fracción V del artículo 15 de la Ley, y constar por escrito, e
- II. Inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano.

En los casos de embargo o cualquier otro aseguramiento judicial de aeronaves destinadas a servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, se debe informar a la Secretaría a fin de que solicite a la autoridad que decreta la medida provea lo necesario para que no se interrumpa el servicio, si se trata del único prestador de servicios.

ARTÍCULO 102. No se procederá a la declaratoria de abandono de aeronave alguna cuando se encuentre inscrito ante el Registro Aeronáutico Mexicano su aseguramiento, decomiso, o bien, un embargo o gravamen decretado por autoridad competente.

La declaratoria de abandono de aeronave efectuada en términos de lo dispuesto por el artículo 77 de la Ley, deja sin efectos los certificados de nacionalidad y matrícula así como el de aeronavegabilidad que se encuentren inscritos en el Registro Aeronáutico Mexicano, por lo que las autoridades encargadas de llevar dicho registro procederán a realizar la cancelación correspondiente.

En la declaratoria de abandono, la Secretaría indicará en qué casos Aeropuertos y Servicios Auxiliares procederá a la enajenación de la aeronave en subasta pública ante fedatario público, con la participación de las autoridades correspondientes.

Capítulo II

De las disposiciones generales para la operación

ARTÍCULO 103. Todo concesionario y permisionario es responsable ante la Secretaría de que:

- I. Su personal técnico aeronáutico conozca la normatividad de aviación civil nacional e internacional del lugar en donde opere y que resulte aplicable en el ejercicio de sus funciones respectivas;
- II. La tripulación de vuelo conozca los reglamentos y procedimientos prescritos para las zonas que sobrevuele, así como de los aeródromos civiles que utilice, al igual que los servicios e instalaciones de los mismos, y
- III. La tripulación de sobrecargos conozca los reglamentos y procedimientos que se apliquen a sus funciones.

En el caso del operador aéreo, éste es responsable de cumplir únicamente con las fracciones I y II de este artículo.

ARTÍCULO 104. La aeronave que opere en territorio nacional debe llevar en su interior, en lugar fijo y visible, el certificado de aeronavegabilidad respectivo, el cual acredita que al momento de practicarse la verificación aquélla se encuentra en condiciones técnicas satisfactorias para realizar con seguridad las operaciones de vuelo.

ARTÍCULO 105. Está prohibido el transporte de personas en aeronaves destinadas exclusivamente al transporte de carga. El concesionario o permisionario solamente puede transportar en éstas al personal a su servicio necesario para la atención y custodia de la carga, mediante el cumplimiento de los requisitos que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 106. El concesionario, permisionario u operador aéreo que realice el transporte de carga en la cabina de pasajeros en una aeronave de servicio al público de transporte aéreo de pasajeros, requiere:

- I. La autorización previa de la Secretaría, y
- II. Que la cabina cuente con las adaptaciones adecuadas para evitar peligros o molestias de cualquier naturaleza a los pasajeros conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 107. Todo concesionario o permisionario que realice el transporte de animales en las aeronaves de servicio al público de transporte aéreo de pasajeros, debe hacerlo en jaulas o contenedores adecuados que deben ir en los compartimentos de carga, con excepción de los perros lazarillos que acompañen a una persona discapacitada que podrán ser transportados en la cabina de pasajeros. En caso de que la aeronave no cuente con compartimentos de carga presurizados, se estará a la norma oficial mexicana correspondiente.

ARTÍCULO 108. El concesionario, permisionario u operador aéreo tiene la obligación de dar aviso a la Secretaría, en forma inmediata, de cualquier anomalía que afecte la seguridad de las operaciones y las

condiciones de aeronavegabilidad, así como proporcionar toda la información relativa a la misma que sea de su conocimiento.

Capítulo III

De las operaciones de vuelo

ARTÍCULO 109. Todo concesionario y permisionario debe:

- I. Notificar a la Secretaría dentro de las veinticuatro horas siguientes a la que observe cualquier deficiencia de las instalaciones y servicios en el curso de sus operaciones;
- II. Formular y modificar su manual general de operaciones, con base en lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes, el cual debe estar autorizado por la Secretaría;
- III. Establecer y mantener un sistema de vigilancia de operaciones de vuelo, el cual debe estar contenido en el manual general de operaciones;
- IV. Suministrar para uso y guía del personal correspondiente, el manual de vuelo autorizado por la Secretaría y elaborado conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- V. Encargarse de que todo el personal técnico aeronáutico esté debidamente instruido en sus respectivas obligaciones y responsabilidades, así como de la relación que existe entre sus funciones y las del resto del personal;
- VI. Abstenerse de ordenar al comandante o piloto al mando de la aeronave realizar simulación de situaciones de emergencia, cuando se transporten pasajeros;
- VII. Contar con la lista de comprobación que deben seguir las tripulaciones de vuelo, antes, durante y después de todas las fases de las operaciones. Esta lista debe estar incluida en el manual de vuelo de la aeronave y, en su caso, en el manual general de operaciones del concesionario o permisionario;
- VIII. Contar con un programa de seguridad aérea contenido en un manual autorizado por la Secretaría y elaborado conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes, y
- IX. Contar con un manual de prevención de actos de interferencia ilícita autorizado por la Secretaría, que se elaborará de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Los operadores aéreos deben cumplir con lo dispuesto por las fracciones I, IV, VI y VII del presente artículo.

ARTÍCULO 110. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo es responsable de:

- I. Que sus aeronaves cuenten con los libros de bitácora aprobados por la Secretaría y elaborados conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- II. Llevar un registro de las cargas de combustibles firmado por el comandante o piloto al mando de la aeronave, por el copiloto o por la persona designada por aquéllos. El concesionario, permisionario u operador aéreo conservará estos registros durante un período de tres meses y debe cerciorarse que el combustible y los aceites empleados sean los especificados en los manuales del fabricante de la aeronave;
- III. Tener actualizado el registro de las horas de vuelo de cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo y cerciorarse que ninguno de ellos exceda las horas máximas de servicio señaladas en el artículo 82 de este Reglamento;
- IV. Contar con el equipo que permita medir e indicar continuamente la dosificación total de radiación cósmica a que esté sometido el personal de vuelo y la dosis acumulativa en cada vuelo y mantener el registro mediante el cual pueda determinar la dosis total de radiación cósmica recibida por cada miembro del personal de vuelo durante un período de doce meses consecutivos, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- V. Conservar los formularios que se utilicen para la preparación del vuelo durante los tres meses siguientes a la fecha de su elaboración, a menos que en el caso de una investigación se requiera un plazo mayor;
- VI. Cuando sus aeronaves estén provistas con una puerta en la cabina de la tripulación de vuelo, deben cerciorarse que ésta pueda asegurarse desde el interior del compartimento. Dicha puerta debe permanecer cerrada durante todo el tiempo de vuelo, y
- VII. Asegurarse de que el personal técnico aeronáutico bajo su servicio cuente con todos los elementos necesarios para cumplir con las disposiciones que para la operación de los servicios establece la Ley, este Reglamento y demás disposiciones que resulten aplicables, así como cerciorarse de su efectivo cumplimiento.

ARTÍCULO 111. En el caso de aeronaves utilizadas por concesionarios, permisionarios u operadores aéreos, ninguna persona extraña a los miembros de la tripulación de vuelo puede hacer uso de los controles de la aeronave en vuelo.

Ninguna persona extraña al personal de vuelo de una aeronave destinada a un servicio al público de transporte aéreo puede ocupar los asientos de los puestos de mando. Sólo aquellas personas autorizadas por la Secretaría o por el concesionario o permisionario, y que tengan relación con la operación de la aeronave, pueden pasar a la cabina de mando y ocupar los asientos adicionales en la misma.

ARTÍCULO 112. Antes del despegue, el personal de vuelo debe dar a conocer a los pasajeros el nombre del comandante o piloto al mando de la aeronave y asegurarse que estén al tanto de los procedimientos, ubicación y el uso de:

- I. Los cinturones de seguridad;
- II. Los chalecos salvavidas, o bien, dispositivos equivalentes de flotación individual, si está prescrito llevarlos a bordo;
- III. El equipo de oxígeno, si se prescribe el suministro de oxígeno para uso de los pasajeros;
- IV. Las salidas de emergencia de la aeronave, y
- V. Los procedimientos para la evacuación de la aeronave en tierra o acuatizaje de emergencia.

ARTÍCULO 113. El personal de vuelo debe permanecer asegurado a su asiento durante las fases de despegue, aterrizaje y por cualquier otra circunstancia que así lo amerite, atendiendo a todas las medidas de seguridad que correspondan y, en las mismas circunstancias antes señaladas, se deben asegurar que todos los pasajeros estén sujetos a sus asientos por medio del cinturón de seguridad.

Toda aeronave dedicada al transporte de pasajeros debe tener instalado un arnés de seguridad para uso de cada integrante del personal de vuelo y estar equipada con asientos orientados hacia adelante o hacia atrás dentro de los quince grados del eje longitudinal de la aeronave para la tripulación de sobrecargos.

ARTÍCULO 114. Durante el vuelo, la tripulación de vuelo que esté en servicio en la cabina de mando debe permanecer en su puesto, a menos que su ausencia sea necesaria para la realización de actividades relacionadas con la operación de la aeronave, no pudiendo por ningún motivo dejarla totalmente sola.

ARTÍCULO 115. El comandante o piloto al mando de la aeronave no debe iniciar vuelo alguno en las circunstancias técnicas, de operación o climáticas que pongan en peligro la seguridad del vuelo y que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 116. Antes de iniciar el vuelo, el comandante o piloto al mando de la aeronave debe asegurarse que:

- I. La aeronave reúne las condiciones de aeronavegabilidad;
- II. La aeronave cuente con la liberación del área de mantenimiento;
- III. Los instrumentos y equipos necesarios para la operación que vaya a efectuarse estén instalados y sean suficientes para realizar el vuelo correspondiente, de acuerdo con la lista de equipo mínimo;
- IV. El peso de la aeronave permita realizar el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;
- V. La carga transportada esté debidamente sujeta y distribuida;
- VI. La aeronave con cabina a presión tenga a disposición de la tripulación de vuelo, en el puesto en que desempeñen sus funciones de vuelo, una máscara del tipo de colocación rápida en condiciones de suministrar oxígeno a voluntad o a presión, cuando tenga que volar a una altitud en la cual la presión atmosférica sea inferior de 376 hectopascales o superior a 25,000 pies;
- VII. Se cuente con la tripulación de vuelo adiestrada y calificada para ello;
- VIII. Se tenga aprobado el plan de vuelo y formulado el plan operacional de vuelo, conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- IX. **DOF 08 AG O 2000 / DOF 05 OCT 2000** Se especifique un aeródromo civil alternativo en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo cuando haya de efectuarse un vuelo por instrumentos, de acuerdo con las reglas previstas en las normas oficiales mexicanas.
- X. Se recabe y examine cuidadosamente toda la información meteorológica requerida y disponible según el tipo de vuelo, de acuerdo a las reglas de vuelo visual o vuelo por instrumentos, siendo responsable de cumplir estrictamente con los mínimos meteorológicos en la ruta, aeródromo de origen, destino o alternativo señalados en las reglas de tránsito aéreo y en la publicación de información aeronáutica correspondiente del país o países que opere, y
- X. Las instalaciones y servicios terrestres o marítimos sean los adecuados para el vuelo que va a realizarse.

ARTÍCULO 116-A DOF 08 AGO 2000.- Para obtener la aprobación del plan de vuelo a que se refiere la fracción VIII del artículo anterior, se debe presentar solicitud por escrito, en el formato que al efecto autorice la Secretaría, conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 117. El comandante o piloto al mando de la aeronave tiene las siguientes responsabilidades durante el vuelo:

- I. Mantener el orden y la disciplina a bordo. Por razones de seguridad puede interrumpir el vuelo para desembarcar a cualquier persona, tripulante o pasajero;
- II. Designar temporalmente a cualquier miembro del personal de vuelo para que efectúe tareas distintas a las que le correspondan, por motivos de seguridad o de emergencia y dictará las medidas que considere necesarias para la seguridad de la misma, las personas, carga o correo a bordo;

III. Cuando no tenga posibilidad de comunicarse con el concesionario, permisionario u operador aéreo y sólo en casos de seguridad o de emergencia, puede efectuar los arreglos necesarios para terminar el viaje y garantizar la seguridad de la propia aeronave, los pasajeros, la carga y la tripulación, y

IV. Las demás que le señalen la Ley, este Reglamento y otras disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 118. El comandante o piloto al mando de la aeronave, tan pronto como le sea posible, se debe coordinar con el órgano encargado de la prestación de los servicios de tránsito aéreo para todo cambio del plan de vuelo aprobado, cuando surjan condiciones peligrosas de operación que afecten la seguridad del vuelo.

ARTÍCULO 119. Todo comandante o piloto al mando de la aeronave, por razones de seguridad, después del vuelo debe realizar las siguientes funciones técnicas:

I. Notificar al comandante del aeródromo más próximo cualquier incidente o accidente en relación con la aeronave, y

II. Notificar al concesionario, permisionario u operador aéreo de todas las fallas o anomalías que note o que presuma que existan en la aeronave y asentarlas en el libro de bitácora correspondiente.

ARTÍCULO 120. El comandante o piloto al mando de la aeronave no debe permitir el reabastecimiento de combustible a las aeronaves cuando:

I. Los pasajeros se encuentren embarcando, a bordo, o desembarcando, a menos que el personal de vuelo calificado para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia se encuentre supervisando el movimiento de pasajeros, y que dicho procedimiento esté previsto en el manual general de operaciones, y

II. El motor o motores de la aeronave estén operando, a menos que el fabricante así lo tenga previsto y se haya autorizado por la Secretaría en el manual general de operaciones de la aeronave.

Cuando el reabastecimiento de combustible se esté realizando, se debe mantener comunicación entre el personal de tierra que supervise el servicio y el personal de vuelo calificado que esté a bordo de la aeronave y ambos deben observar los procedimientos establecidos en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 121. Ninguna aeronave puede ser operada en condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, a menos que la misma esté provista de un doble mando en funcionamiento y que un piloto calificado ocupe un puesto de mando junto a la persona que realice el vuelo simulado.

ARTÍCULO 122. El concesionario, permisionario u operador aéreo de helicópteros debe cumplir con todos los aspectos relativos a la certificación, supervisión y operación respecto a zonas, instrumentos, equipos y documentos, así como limitaciones, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Capítulo IV

De las limitaciones del rendimiento de la aeronave

ARTÍCULO 123. Para la determinación del rendimiento de la aeronave se deben tener en cuenta todos los factores que afecten de modo importante su operación, de conformidad con el manual de vuelo.

ARTÍCULO 124. La operación de cualquier aeronave sobre territorio nacional se debe desarrollar conforme a lo dispuesto en el certificado de aeronavegabilidad respectivo y dentro de las limitaciones de operación y rendimiento contenidas en el manual de vuelo de la aeronave.

ARTÍCULO 125. Todo concesionario, permisionario o el operador aéreo tiene la obligación de tomar las precauciones que estime necesarias para que se mantenga el grado de seguridad y no se afecten las limitaciones o el rendimiento de sus aeronaves, cuando existan riesgos previsibles no tratados específicamente en los preceptos contenidos en este capítulo, y posteriormente deben hacerlo del conocimiento de la Secretaría.

ARTÍCULO 126. El peso de la aeronave no debe exceder del correspondiente:

I. Máximo de despegue especificado en el manual de vuelo, en relación con la temperatura, altitud presión apropiada a la elevación del aeródromo civil, así como con las condiciones de la superficie de la pista;

II. Con el que, en caso de falla de un motor en cualquier punto del despegue, el piloto pueda interrumpirlo y parar dentro de la distancia disponible de aceleración-parada, o continuar el despegue y salvar con un margen adecuado todos los obstáculos situados a lo largo de toda la trayectoria de vuelo;

III. En el despegue, con el que en caso de que un motor quede fuera de operación durante el vuelo en ruta, pueda continuar hasta un aeródromo civil sin que tenga que volar en ningún punto a una altitud inferior a la mínima de vuelo, teniendo en cuenta las reducciones de peso previstas conforme progresa el vuelo; asimismo, la descarga de combustible que pudiera hacerse en vuelo, de acuerdo al procedimiento establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes. En el caso de aeronaves de tres o más motores, se considera también la restricción del peso anterior en previsión de falla de dos de los motores en ruta;

IV. En el despegue, con el que en caso de que un motor quede fuera de operación, pueda aterrizar, después de haber salvado, con margen seguro, todos los obstáculos situados en la trayectoria de aproximación, con la seguridad de que puede detenerse dentro de la distancia disponible de aterrizaje, teniendo en cuenta las reducciones de peso previstas conforme progresa el vuelo y la descarga de

combustible que pudiera hacerse en vuelo, de acuerdo a las normas oficiales mexicanas correspondientes;

- V. Máximo de aterrizaje especificado en el manual de vuelo para la altitud presión apropiada a la elevación en el aeródromo civil de destino y en cualquier otro alterno, considerando además las condiciones de la superficie de la pista a utilizar, y
- VI. Para el despegue o aterrizaje, de los máximos permitidos a efecto de que no rebase el nivel efectivo de ruido en decibeles que señale la autoridad competente y la Secretaría en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Capítulo V

De los instrumentos, equipo y documentos de vuelo

ARTÍCULO 127. DOF 08 AGO 2000 / DOF 05 OCT. 2000 Para que la Secretaría otorgue el certificado de aeronavegabilidad a las aeronaves matriculadas en territorio nacional, éstas deben cumplir con los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad y el certificado tipo de convalide o emita la Secretaría y que como resultado de la verificación obtengan la certificación a la condición de aeronavegabilidad y además contar los instrumentos, equipo y documentos que señale el presente Reglamento y las normas oficiales mexicanas correspondientes.

El certificado de aeronavegabilidad tendrá una vigencia de un año. El otorgamiento y revalidación de la vigencia se concederá siempre y cuando se cumplan con las condiciones y requisitos que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Para resolver sobre el otorgamiento o revalidación del certificado de aeronavegabilidad, la Secretaría tiene un plazo de dos días hábiles, cuando la aeronave se ponga a disposición de la autoridad en territorio mexicano para su inspección, y de tres días hábiles, cuando la aeronave se ponga a disposición de la autoridad aeronáutica en el extranjero.

DOF 05 OCT. 2000 (SE DEROGA)

ARTÍCULO 128. El concesionario, permisionario u operador aéreo debe anexar al manual de vuelo de la aeronave, la información relativa al equipo mínimo para despacho cuando el certificado tipo señale que se debe contar con una lista maestra de equipo mínimo, así como aquélla necesaria para que el comandante o piloto al mando de la aeronave determine si se puede continuar el vuelo en el caso de que cualquier instrumento, equipo o sistema deje de funcionar.

ARTÍCULO 129. La aeronave dedicada al transporte al público de pasajeros debe contar como mínimo con:

- I. Los suministros médicos, situados en un lugar accesible, de acuerdo a lo señalado en las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- II. Los extintores portátiles, en número, ubicación y con las características que establezcan las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- III. El asiento o litera para cada persona mayor de dos años de edad, equipado cada uno con cinturón de seguridad y suministro de oxígeno, si el modelo de la aeronave así lo requiere;
- IV. El arnés de seguridad para cada asiento de los miembros de la tripulación, el cual debe incluir un dispositivo que sujete el torso del ocupante;
- V. Los medios para asegurar que se comunique a los pasajeros la información e instrucciones de seguridad;
- VI. Los fusibles eléctricos de repuesto para cada uno de los amperajes utilizados, en número igual al veinticinco por ciento de los instalados, o tres fusibles de repuesto de cada amperaje de cada uno de los instalados. Se debe adoptar la alternativa que arroje una cantidad mayor de repuestos;
- VII. El equipo transmisor localizador de emergencia de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- VIII. El equipo necesario para hacer señales de socorro de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes, y
- IX. Los medios para el sustento de la vida apropiados al área sobre la que se vaya a volar.

ARTÍCULO 130. Todas las aeronaves que operen sobre agua, incluyendo los hidroaviones y las anfibas, deben llevar a bordo, como mínimo, además de lo establecido en el artículo anterior, lo siguiente:

- I. Un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente, para cada persona que vaya a bordo, así como las balsas salvavidas en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, en términos de lo dispuesto por las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- II. El equipo para hacer señales acústicas cuando sea aplicable, y
- III. Un ancla flotante.

ARTÍCULO 131. La aeronave, antes de iniciar el vuelo, debe llevar a bordo, dependiendo de la modalidad del servicio, los siguientes documentos:

- I. El certificado de aeronavegabilidad y el certificado de homologación de ruido anexo a aquél;
- II. El certificado de matrícula;

- III. El libro de bitácora;
- IV. La autorización de operar como estación radioaeronáutica móvil;
- V. El manifiesto de peso, carga y balance;
- VI. El manual de vuelo;
- VII. La lista de equipo mínimo cuando el certificado tipo así lo señale;
- VIII. La información pertinente de la publicación de información aeronáutica del país;
- IX. Las cartas adecuadas y actualizadas que abarquen la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo;
- X. El plan de vuelo;
- XI. La póliza de seguro vigente o la copia fotostática en la que conste su inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano;
- XII. La lista de comprobación a que se refiere la fracción VII del artículo 109 de este Reglamento;
- XIII. El manual general de operaciones;
- XIV. El plan operacional de vuelo, y
- XV. En su caso, los que la Secretaría determine en las normas oficiales mexicanas correspondientes, de conformidad con el desarrollo tecnológico.

Los operadores aéreos únicamente deben cumplir lo dispuesto en las fracciones I, II, III, IV, VI, VII, VIII, X, XI y XII, anteriormente señaladas.

Capítulo VI

Del equipo de comunicaciones y navegación a bordo

ARTÍCULO 132. Toda aeronave que opere de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos, o bien, con sujeción a las reglas de vuelo visual, cuando opere en el espacio aéreo controlado debe contar con el equipo de comunicación de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes que permita:

- I. Abarcar las frecuencias de comunicación asignadas a la aviación civil;
- II. La comunicación en ambos sentidos con las estaciones aeronáuticas y en las frecuencias que determine la Secretaría, y
- III. La comunicación en la frecuencia aeronáutica de emergencia que establezca la Secretaría.

ARTÍCULO 133. La aeronave debe contar con el equipo de navegación apropiado para la ruta y aeródromo que pretenda utilizar y además asegure que en el caso de falla de un elemento del equipo en cualquier fase del vuelo, el equipo restante sea suficiente para permitirle cumplir con su plan operacional de vuelo y de conformidad con los requisitos de los servicios de tránsito aéreo.

Para el caso de los vuelos en segmentos definidos del espacio aéreo, todo concesionario, permisionario u operador aéreo debe contar en sus aeronaves con el equipo de navegación que señalen los acuerdos regionales de navegación aérea, en los que se regulen las especificaciones de rendimiento mínimas de navegación, y que a su vez:

- I. Proporcione indicaciones continuas a la tripulación de vuelo sobre la ruta, y
- II. Haya sido autorizado por la Secretaría para las operaciones de rendimiento mínimas de navegación.

ARTÍCULO 134. En la instalación del equipo de comunicaciones o de navegación en cualquier aeronave se debe considerar que, en caso de falla de cualquiera de estas unidades, no se afecte el funcionamiento de otra unidad indispensable en la misma.

Capítulo VII

Del mantenimiento de las aeronaves y
de los talleres aeronáuticos

Sección primera

Del mantenimiento de las aeronaves

ARTÍCULO 135. El concesionario, permisionario u operador aéreo es responsable de:

- I. Conservar en estado de aeronavegabilidad sus aeronaves mediante los correspondientes trabajos de mantenimiento, inspección y reparación conforme a lo dispuesto en las normas oficiales mexicanas correspondientes, así como de contar con un taller aeronáutico propio o contratado, cuyos servicios se presten de conformidad con lo establecido en el artículo 139 de este Reglamento;
- II. 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, ambos aprobados por la Secretaría, a los boletines de servicio del fabricante y directivas de aeronavegabilidad, todos ellos de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- III. Elaborar y mantener actualizado, para uso y guía de su personal, el manual general de mantenimiento y de procedimientos del taller aeronáutico de su propiedad, de acuerdo a las normas oficiales mexicanas correspondientes y, en sus trabajos, observará lo dispuesto en la sección segunda de este capítulo, y
- IV. 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 los talleres autorizados por la

autoridad aeronáutica del país donde esté ubicado el taller aeronáutico de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 136. El personal técnico aeronáutico de tierra responsable del mantenimiento y reparación de aeronaves y equipo debe contar con la licencia correspondiente en la cual se debe indicar su especialidad y categoría de conformidad con el artículo 87, fracciones I y II de este Reglamento. El personal de mantenimiento, reparación e inspección debe haber tomado previamente los cursos específicos de las aeronaves y equipos a su cargo.

ARTÍCULO 137. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo es responsable de llevar los siguientes registros, además del control de boletines de servicio y directivas de aeronavegabilidad:

- I. Respecto a toda la aeronave:
 - a) El tiempo total del funcionamiento, y
 - b) Fechas y tiempos de aplicación de servicios;
- II. Respecto a los componentes controlados de la aeronave, especificados en el manual del fabricante:
 - a) Tiempo total de funcionamiento;
 - b) Fecha de la última reparación mayor, y
 - c) Detalles pertinentes de las modificaciones y reparaciones, y
- III. Respecto a aquellos instrumentos y equipo cuyas condiciones de servicio y durabilidad se determinan según el tiempo de funcionamiento:
 - a) Los registros del tiempo de funcionamiento necesarios para determinar las condiciones de servicio y calcular su durabilidad, y
 - b) La fecha del último servicio.

Las personas a que se refiere este artículo deben cerciorarse de que los registros y controles antes indicados se conserven durante sesenta días hábiles después de haber terminado la vida útil de la aeronave y de los componentes. En caso de que se transfiera la propiedad de las aeronaves, dichos registros les deben ser entregados al nuevo propietario.

ARTÍCULO 138. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo debe conservar durante un año todos los documentos relacionados con la aplicación y liberación de mantenimiento de las aeronaves. Cada uno de los relativos a los trabajos ejecutados llevará la firma y número de la licencia del mecánico que lo realizó, así como el número asignado al taller por la Secretaría, conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Sección segunda

De los talleres aeronáuticos

ARTÍCULO 139. Taller aeronáutico es aquella instalación destinada a:

- I. El mantenimiento o reparación de aeronaves y de sus componentes, que incluyen sus accesorios, sistemas y partes, y
- II. La fabricación o ensamblaje, siempre y cuando se realicen con el fin de dar mantenimiento o para reparar aeronaves en el propio taller aeronáutico.

ARTÍCULO 140. La solicitud de permiso para establecer un taller aeronáutico debe estar acompañada de:

- I. El acta de nacimiento e identificación oficial vigente, si se trata de persona física, o la copia certificada del instrumento público o escritura constitutiva y sus modificaciones, en el caso de persona moral;
- II. En su caso, copia certificada del poder otorgado al representante legal;
- III. El domicilio del solicitante y, en su caso, del representante legal;
- IV. La relación del personal técnico aeronáutico a emplear en forma directa o a través de terceros, con la calificación técnica que establece las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- V. La carta de aceptación de responsabilidad técnica de la persona que será el responsable del taller;
- VI. Las características del servicio, categorías, marcas y modelos de las aeronaves y sus componentes a los que el solicitante pretenda dar servicio;
- VII. Cuando el servicio de mantenimiento, inspección o reparación lo requiera, la documentación relativa a la ubicación del taller y plano esquemático de la distribución de las áreas respectivas, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- VIII. La relación de los equipos y sus herramientas apropiadas;
- IX. La relación de los manuales, boletines y demás información técnica necesaria para efectuar la fabricación o ensamblaje, en su caso, así como el mantenimiento o reparación de aeronaves o componentes, y
- X. El manual de procedimientos del taller, elaborado conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Antes del otorgamiento del permiso a que se refiere el presente artículo la Secretaría constatará el cumplimiento de las fracciones IV, V, VI, VII, VIII, IX y X anteriormente señaladas.

Los solicitantes que sean personas extranjeras deben acreditar el cumplimiento de las disposiciones legales aplicables para ejercer sus actividades en el país.

Todo concesionario, permisionario u operador aéreo de servicios de transporte aéreo puede solicitar permiso para el establecimiento de talleres aeronáuticos, en cuyo caso debe cumplir con los requisitos establecidos en este artículo, a excepción de las fracciones I a III.

ARTÍCULO 141. El taller sólo puede efectuar los trabajos comprendidos en los términos de su permiso, el que debe colocarse en lugar visible, de acceso al público en su caso, y en las propias instalaciones junto con la autorización del responsable del taller.

ARTÍCULO 142. Los talleres aeronáuticos se dividen en las categorías de fabricación o de ensamblaje, reparación y mantenimiento, y se clasifican por marca, modelo de aeronave y de componente sobre los cuales puedan realizar trabajos, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 143. El permisionario del taller debe:

- I. Elaborar y mantener actualizado un manual de procedimientos del taller conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes y debe asegurarse que todo el personal que labore en el mismo lo conozca y cumpla;
- II. Integrar un expediente con la documentación profesional de capacidades y experiencia de cada miembro del personal técnico aeronáutico que labore en el mismo;
- III. Mantener en condiciones técnicamente satisfactorias sus instalaciones, equipo y herramientas y actualizar la información técnica necesaria para la ejecución de los trabajos, dependiendo de la categoría y clasificación del taller, y
- IV. Contar en su taller con un sistema interno de inspección para asegurar que el mantenimiento, las reparaciones y modificaciones a las aeronaves que afecten su condición de aeronavegabilidad, se realicen de acuerdo a su manual general de mantenimiento del taller.

ARTÍCULO 144. El responsable del taller aeronáutico, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes, debe:

- I. Ejercer las funciones y obligaciones señaladas en el manual de procedimientos del taller;
- II. Dar aviso a la Secretaría sobre los defectos graves encontrados al momento de efectuar un trabajo en una aeronave o sus componentes, que puedan constituir un peligro para la operación de la misma, así como del inicio de trabajos de reparación en una aeronave o equipo accidentado;
- III. Asegurarse que el trabajo efectuado se lleve a cabo conforme a los manuales del fabricante y a los programas de mantenimiento e inspección, ambos aprobados por la Secretaría, a los boletines de servicio del fabricante, a las directivas de aeronavegabilidad y al manual de procedimientos del taller;
- IV. Extender la liberación de mantenimiento, inspección o reparación de la aeronave o el componente, y
- V. Llevar un registro interno de los trabajos realizados en el que se indique:
 - a) La marca, modelo, número de serie de la aeronave o componente y, en su caso, la matrícula de ésta;
 - b) El nombre y número de licencia del técnico que efectuó el trabajo;
 - c) La descripción del trabajo realizado, boletines de servicio y directivas de aeronavegabilidad que, en su caso, se aplicaron y fecha de terminación, y
 - d) El listado de los componentes utilizados en cada aeronave, cuando tengan caducidad.

ARTÍCULO 145. Toda modificación que afecte el diseño original de una aeronave o sus características de aeronavegabilidad, debe contar con la previa autorización de la Secretaría y efectuarse en taller que cuente con permiso en términos de lo dispuesto por el artículo 139 del presente Reglamento, o bien, en un taller en el extranjero de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 135, fracción IV, de este Reglamento; para lo cual se debe presentar anexo a su solicitud un estudio técnico detallado conforme lo establezcan las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 146. El permisionario y el responsable del taller debe utilizar sólo los componentes aprobados por el fabricante o por la Secretaría conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Capítulo VIII

De la protección al ambiente

ARTÍCULO 147. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo debe acreditar ante la Secretaría, mediante la presentación de las especificaciones técnicas del fabricante, que sus aeronaves cumplen con los límites de ruido, a efecto de que se le expida un certificado de homologación de ruido de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes y con las condiciones que para tal efecto se establezcan en los aeródromos civiles en los que se opere.

ARTÍCULO 148. La Secretaría puede convalidar los certificados de homologación de ruido que sean expedidos por las autoridades competentes de otros países, cuando cumplan con los límites establecidos en las normas oficiales mexicanas correspondientes. También puede expedir los certificados de homologación para aeronaves-prototipo.

En todos los casos, el certificado de homologación de ruido es considerado un anexo al certificado de aeronavegabilidad y debe actualizarse cada vez que se modifique la aeronave o sus componentes relativos.

ARTÍCULO 149. La Secretaría emitirá las normas oficiales mexicanas relativas a la homologación de ruido que contemplarán los parámetros y criterios de medición y evaluación, así como la fecha límite, requisitos y condiciones de cumplimiento.

ARTÍCULO 150. La aeronave destinada a actividades agrícolas y de extinción de incendios forestales queda exenta de obtener los certificados de homologación de ruido, excepto cuando por razones de protección al medio ambiente la Secretaría lo considere necesario.

Todo comandante o piloto al mando de una aeronave está obligado a reportar a la autoridad competente los incendios forestales de que tenga conocimiento.

ARTÍCULO 151. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo debe sujetarse a las normas oficiales mexicanas correspondientes y a las disposiciones aplicables de protección al medio ambiente en materia de emisiones de los motores de sus aeronaves.

Título Quinto

De los servicios a la navegación aérea y de las reglas del aire

Capítulo I

Disposiciones comunes

ARTÍCULO 152. Los servicios a la navegación aérea comprenden los de tránsito aéreo, telecomunicaciones y radioayudas, meteorología e información aeronáutica, así como despacho e información de vuelo y tienen como objeto coadyuvar a la seguridad, regularidad y eficiencia en la operación de los vuelos.

Estos servicios se establecen y suministran conforme a lo dispuesto en la Ley, este Reglamento y las disposiciones que dicte la Secretaría en materia de navegación aérea, las cuales deben estar contenidas en las reglas de tránsito aéreo y en los manuales que emita la Secretaría sobre estos servicios.

La Secretaría debe expedir las reglas de tránsito aéreo para la organización, estructura, equipamiento, funcionamiento y prestación de los servicios a la navegación aérea.

ARTÍCULO 153. Los servicios a la navegación aérea se establecen para los siguientes efectos:

- I. Los servicios de tránsito aéreo se proporcionan con el fin de evitar colisiones de aeronaves en vuelo y en el área de maniobras de los aeródromos civiles, así como para organizar y agilizar el movimiento del tránsito aéreo;
- II. El servicio de telecomunicaciones y radioayudas aeronáuticas consiste en toda facilidad proporcionada por la Secretaría para el control, seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea;
- III. El servicio de meteorología aeronáutica se proporciona para la planeación, realización y seguridad de la navegación aérea, para lo cual elabora informes y pronósticos meteorológicos aeronáuticos, avisos de condiciones meteorológicas peligrosas para los vuelos, el asesoramiento, documentación e información meteorológica previa al vuelo, información de la climatología aeronáutica así como la calibración de sistemas y equipos meteorológicos;
- IV. Los servicios de información aeronáutica están encargados de elaborar la publicación de información aeronáutica del país (PIA), las cartas aeronáuticas, las notificaciones al personal técnico aeronáutico (NOTAM) y las que conforme al desarrollo tecnológico se establezcan, y
- V. El servicio de despacho e información de vuelo tiene como objeto proporcionar la información aeronáutica, reportes y pronósticos meteorológicos requeridos, así como el asesoramiento en la elaboración del plan de vuelo.

ARTÍCULO 154. La Secretaría puede facultar a personas morales mexicanas que cumplan con los requisitos y condiciones previstos en las reglas de tránsito aéreo para que presten los servicios de:

- I. Información de vuelo de aeródromo;
- II. Meteorología aeronáutica en el aeródromo, y
- III. Despacho e información de vuelo.

Los servicios de control de tránsito aéreo, radioayudas, telecomunicaciones, información aeronáutica y aquéllos que dicte el desarrollo tecnológico, deben ser prestados a través del órgano u organismo designado para el efecto por la Secretaría.

ARTÍCULO 155. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo está obligado a pagar los servicios de navegación aérea que utilice respecto de la aeronave que posea o sea de su propiedad y que circule en el espacio aéreo bajo la jurisdicción mexicana.

El prestador de servicios a la navegación aérea puede suspender la prestación de los mismos por falta de pago, pero en ningún caso se puede negar el aterrizaje en los aeródromos civiles.

ARTÍCULO 156. El prestador de servicios a la navegación aérea debe contar con la infraestructura necesaria y el personal requerido para suministrar los servicios a la navegación aérea, de conformidad con lo dispuesto en las reglas de tránsito aéreo.

Capítulo II

De los servicios a la navegación aérea

ARTÍCULO 157. La Secretaría debe determinar, conforme a las reglas de tránsito aéreo, los horarios de operación de los servicios a la navegación aérea, mismos que deben publicarse en el manual de publicación de información aeronáutica del país.

ARTÍCULO 158. El comandante o piloto al mando de la aeronave que opere bajo las reglas de vuelo por instrumentos o visual no debe penetrar los tipos y clases de espacios aéreos con servicios de tránsito aéreo, sin antes haber cumplido con las disposiciones, condiciones y requisitos que se establecen en las reglas de tránsito aéreo.

ARTÍCULO 159. Todo comandante o piloto al mando de la aeronave tiene el mismo derecho de uso del espacio aéreo, a menos que se encuentre en alguna de las prioridades que señalen las reglas de tránsito aéreo correspondientes.

ARTÍCULO 160. El comandante o piloto al mando de la aeronave debe:

- I. Abrir y cerrar su plan de vuelo conforme a la norma oficial mexicana correspondiente, y
- II. Durante el vuelo notificar su posición y rendir los informes apropiados al personal que preste los servicios de tránsito aéreo, conforme a lo descrito en las reglas de tránsito aéreo.

ARTÍCULO 161. El comandante o piloto al mando de la aeronave y los prestadores de los servicios de tránsito aéreo, deben observar los procedimientos de emergencia por falla de las comunicaciones descritos en las reglas de tránsito aéreo.

ARTÍCULO 162. La Secretaría, por condiciones especiales o de tránsito aéreo, puede restringir o suspender temporal, parcial o totalmente, los vuelos bajo reglas visuales o por instrumentos previo aviso al prestador de los servicios de tránsito aéreo, a los concesionarios, permisionarios, operadores aéreos y al comandante o piloto al mando de la aeronave, así como al administrador aeroportuario, o bien, a los permisionarios de aeródromos civiles.

Asimismo, los servicios de tránsito aéreo podrán restringir o suspender temporalmente una o todas las operaciones aéreas en un aeródromo civil, cuando las condiciones de tránsito aéreo así lo requieran.

ARTÍCULO 163. Durante la noche se deben permitir las operaciones de aeronaves en aeródromos civiles, siempre y cuando se cumplan los requisitos y condiciones que señalen las reglas de tránsito aéreo correspondientes.

ARTÍCULO 164. Para la operación del servicio de telecomunicaciones, radioayudas aeronáuticas y cualquier otro que dicte el desarrollo tecnológico se debe observar que los sistemas, equipos e instrumentos destinados al servicio cumplan con los requerimientos nacionales y los estándares internacionales en la materia.

ARTÍCULO 165. Las comunicaciones en radiotelefonía deben efectuarse en idioma español y cuando se requiera en idioma inglés, de conformidad con las reglas de tránsito aéreo correspondientes.

ARTÍCULO 166. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo debe utilizar los servicios de información aeronáutica cuando operen sus aeronaves en el espacio aéreo bajo la jurisdicción mexicana, conforme a la publicación de información aeronáutica del país, las cartas aeronáuticas y las notificaciones al personal técnico aeronáutico que suministran información sobre cualquier evento que pudiera afectar la operación de las aeronaves.

La Secretaría establecerá en la publicación de información aeronáutica la hora y las unidades de medida que se deben utilizar en la operación de las aeronaves y en el suministro de los servicios a la navegación aérea.

ARTÍCULO 167. Todo concesionario o permisionario de transporte aéreo, así como las personas morales que autorice la Secretaría y que presten los servicios de despacho, o bien, de despacho y control de vuelos, además de lo señalado en el artículo anterior, es responsable de elaborar el plan operacional de vuelo, el manifiesto de carga y balance, así como de realizar la vigilancia de vuelos y de la operación de aeronaves de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Capítulo III

De las reglas del aire

ARTÍCULO 168. Cuando el comandante o piloto al mando de la aeronave se aparte de los procedimientos establecidos en el presente Reglamento y en las reglas de tránsito aéreo en situación de emergencia o por razones de seguridad del vuelo, debe informar de esta situación al personal que preste los servicios de tránsito aéreo y rendir a su arribo un informe por escrito al comandante del aeródromo.

ARTÍCULO 169. Todo comandante o piloto al mando de la aeronave que opere dentro del espacio aéreo bajo la jurisdicción mexicana, debe cumplir con las disposiciones que se establezcan en las reglas de tránsito aéreo relativas a:

- I. Las reglas generales de vuelo y tierra;
- II. Las reglas de vuelo por instrumentos;
- III. Las reglas de vuelo visual, y
- IV. Los servicios de tránsito aéreo.

ARTÍCULO 170. Los pilotos de aeronaves militares o navales pueden apartarse del cumplimiento de este Reglamento cuando realicen operaciones dentro del ámbito de sus atribuciones o cuando operen en áreas reservadas a sus operaciones, previa coordinación con la Secretaría o los servicios de tránsito aéreo.

ARTÍCULO 171. Ningún comandante o piloto al mando de la aeronave debe:

- I. Operar por abajo de las alturas mínimas de vuelo visual o por instrumentos señaladas en las reglas de tránsito aéreo, excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, se encuentre en situación de emergencia o se tenga autorización expresa de la Secretaría, y
- II. Acercar su aeronave a otra a una distancia menor de 610 metros o 2,000 pies en el plano horizontal y 152 metros o 500 pies en el plano vertical, en cualquier momento del vuelo, excepto cuando sea necesario para aterrizar o despegar en pistas paralelas.

ARTÍCULO 172. El comandante o piloto al mando de la aeronave debe:

- I. Mantener vigilancia visual durante el tiempo de vuelo, a fin de evitar posibles colisiones y mantener separación visual, independientemente de las reglas de vuelo o la clase de espacio aéreo en que opere, y siempre que las condiciones meteorológicas se lo permitan;
- II. Cumplir con las trayectorias y altitudes establecidas y publicadas en la publicación de información aeronáutica para las rutas, procedimientos por instrumentos y de espera, así como con las restricciones de velocidad en el espacio aéreo nacional;
- III. Realizar el lanzamiento de objetos, rociado, vuelo acrobático, vuelo simulado por instrumentos, vuelo de formación, vuelo en globo, descenso en paracaídas y remolque de objetos o de otra aeronave, de conformidad con los requisitos y condiciones establecidos en las reglas de tránsito aéreo y en las normas oficiales mexicanas correspondientes, para salvaguardar la seguridad en la operación de la aeronave;
- IV. Ceder el paso a las aeronaves que estén aterrizando o en las fases finales de una aproximación para aterrizar cuando esté operando una aeronave en vuelo, en tierra o en agua;
- V. Ceder el paso a las aeronaves que estén despegando o por despegar cuando esté operando una aeronave en rodaje y dentro del área de maniobras de un aeródromo;
- VI. Operar las luces de navegación y otras con que cuente la aeronave conforme a las condiciones previstas por las reglas de tránsito aéreo, y
- VII. Cuando pretenda realizar un vuelo controlado, obtener la autorización respectiva del servicio de control de tránsito aéreo antes de su salida y una vez en vuelo se apegará a la misma.
El comandante o piloto al mando de la aeronave, durante el vuelo, debe solicitar la aprobación de cambios a su plan de vuelo a quien preste los servicios de control de tránsito aéreo y se debe apegar a los mismos.

ARTÍCULO 173. El comandante o piloto al mando de la aeronave que sea interceptado en vuelo por autoridad competente, debe observar los procedimientos que al efecto se encuentren contenidos en el manual de publicación de información aeronáutica del país.

ARTÍCULO 174. El comandante o piloto al mando de la aeronave debe hacer lo posible por notificar a los servicios de tránsito aéreo, con apego a los procedimientos descritos en las normas oficiales mexicanas correspondientes y en las reglas de tránsito aéreo, en caso de que la aeronave esté siendo objeto de apoderamiento ilícito.

Título Sexto

De la búsqueda, salvamento e investigación de accidentes

Capítulo único

De la búsqueda, salvamento e investigación de accidentes

ARTÍCULO 175. Los procedimientos y el plan de búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas se deben dar a conocer mediante las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Cuando resulten personas heridas a consecuencia de un accidente sufrido por una aeronave, el concesionario, permisionario u operador aéreo de la misma debe tomar inmediatamente las medidas conducentes para la rápida prestación de asistencia médica adecuada.

Las brigadas voluntarias del grupo de búsqueda y salvamento deben ser coordinadas por la Secretaría, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 176. La búsqueda y salvamento comprende:

- I. La localización de aeronaves accidentadas, el rescate y salvamento de los sobrevivientes, la recuperación de cadáveres y restos humanos y el aseguramiento de carga, valores y correo, transportados en la aeronave;
- II. La coordinación de las comunicaciones de socorro, búsqueda y salvamento;
- III. La coordinación de las maniobras de las aeronaves que participen en la búsqueda y salvamento;
- IV. La coordinación de las maniobras de auxilio, y
- V. La movilización oportuna de los grupos de búsqueda y salvamento.

ARTÍCULO 177. Los concesionarios, permisionarios, operadores aéreos, así como los miembros de la tripulación de vuelo se deben coordinar con el comandante del aeródromo en donde se encuentren o hacia donde se dirija la aeronave, para la realización de operaciones de vuelos de búsqueda y salvamento o para atender necesidades propias, así como para proporcionar asistencia civil en caso de emergencias.

ARTÍCULO 178. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo, a solicitud de la Secretaría, deben prestar ayuda con sus aeronaves, sin excepción, en la búsqueda, localización y salvamento de cualquier otra aeronave que se encuentre en peligro o necesite ser socorrida.

ARTÍCULO 179. Los centros de control de área se constituirán en centros de alerta para las comunicaciones de socorro de aeronaves en estado de emergencia.

Las torres de control de los aeródromos son las encargadas de coordinar con el comandante del aeródromo cualquier caso de aeronaves en emergencia en las cercanías o en el perímetro del aeródromo civil involucrado.

ARTÍCULO 180. Toda persona que tenga noticia cierta de que ha ocurrido un accidente aéreo debe dar cuenta de ello, por cualquier medio, al representante más cercano de las autoridades competentes, las que tienen la obligación de comunicarlo al comandante del aeródromo o al representante de la Secretaría que se encuentre más próximo.

ARTÍCULO 181. Las autoridades competentes federales, estatales o municipales, que se presenten al lugar en que haya ocurrido un accidente aéreo, deben ejercer sus funciones coadyuvando y cooperando con el comandante del aeródromo y a los representantes de la Secretaría.

Una vez acordonado el sitio donde se encuentren restos de la aeronave accidentada, las autoridades competentes encargadas de la custodia deben permitir el acceso inmediato a los grupos de búsqueda y salvamento y mantener una estrecha vigilancia hasta que lleguen los investigadores técnicos y demás personal autorizado por la Secretaría, asimismo deben brindarles las facilidades necesarias para la investigación.

ARTÍCULO 182. Cuando el comandante o piloto al mando de la aeronave solicite socorro o tenga conocimiento de que otra aeronave se encuentra en peligro, debe proceder conforme al procedimiento establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Los miembros de la tripulación de cualquier aeronave o embarcación deben transmitir la llamada y mensaje de socorro cuando observen que otra aeronave se encuentra en peligro y no está en posibilidad de transmitir el mensaje de socorro por sí misma.

ARTÍCULO 183. Cuando el comandante de una aeronave desee llamar la atención de una embarcación para que ésta le preste ayuda a él o a otra aeronave que se encuentre en peligro, o cuando quiera solicitar a un buque que preste socorro a los sobrevivientes de una aeronave accidentada, debe:

- I. Describir un círculo con la aeronave alrededor de la embarcación o buque, por lo menos una vez;
- II. Realizar alabeos para llamar la atención del buque;
- III. Hacer señales con las luces de aterrizaje, si es de noche, y
- IV. Dirigirse al lugar del accidente y repetir la maniobra hasta que el personal de la embarcación demuestre que ha comprendido la señal y siga a la aeronave.

La embarcación o buque a que se refiere el presente artículo debe seguir a la aeronave o indicar que no puede cumplir con lo solicitado, izando la bandera del código internacional "N" de cuadros azules y blancos o, en su defecto, por los medios para tal efecto disponibles.

ARTÍCULO 184. El comandante o piloto al mando de la aeronave debe llevar la lista o carta que contenga las instalaciones aeronáuticas y en su caso, las estaciones costeras del servicio marítimo, con las frecuencias existentes para las comunicaciones de peligro y socorro durante el tiempo de vuelo.

ARTÍCULO 185. La Secretaría debe integrar una comisión, formada por expertos técnicos en la materia, investigadores y dictaminadores de accidentes aéreos, para que efectúe la investigación de los accidentes de las aeronaves civiles ocurridos en el espacio aéreo bajo la jurisdicción mexicana.

La Secretaría debe determinar los procedimientos para la investigación de accidentes e incidentes aéreos en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

La comisión investigadora y dictaminadora de accidentes aéreos tiene como objeto identificar la causa probable del accidente, elaborar y presentar los informes preliminar y final a la Secretaría y hacer recomendaciones de carácter preventivo a todo concesionario, permisionario, operador aéreo y al personal técnico aeronáutico.

ARTÍCULO 186. Los integrantes de la tripulación de vuelo de una aeronave accidentada no pueden ser designados nuevamente para ejercer funciones de vuelo hasta que la Secretaría lo autorice.

La comisión investigadora y dictaminadora con base en su dictamen y después de requerir que le sea presentado un certificado médico de conformidad con el artículo 76 del presente Reglamento, puede emitir opinión para que la Secretaría otorgue una autorización provisional a los integrantes de la tripulación de vuelo condicionada al resultado final de la investigación, cuando se presuma que no existe responsabilidad de alguno de los integrantes.

ARTÍCULO 187. El comandante del aeródromo responsable de iniciar la investigación, antes de remover toda o parte de una aeronave accidentada, debe reunir en el lugar del accidente los elementos que puedan servir para determinar la causa probable del mismo y los debe relacionar en un acta, cuyos requisitos serán determinados en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTÍCULO 188. Queda prohibido a cualquier persona ajena a las labores de búsqueda y salvamento e investigación de accidentes aéreos, remover toda o parte de una aeronave accidentada, excepto cuando:

- I. Resulte necesario para auxiliar a las personas lesionadas o las que se encuentren atrapadas entre los restos de la aeronave;
- II. Sea necesario en beneficio de la seguridad pública;
- III. Se considere necesario para proteger a la aeronave de daños posteriores y no sea posible obtener rápidamente la autorización de la Secretaría;
- IV. La aeronave constituya un riesgo u obstrucción del tránsito aéreo, o
- V. Sea necesario obtener elementos o datos para iniciar la investigación y los mismos pudieran perderse por las condiciones meteorológicas, el estado físico del área o por el paso del tiempo.

ARTÍCULO 189. Todos los documentos y datos relacionados con una aeronave accidentada que se encuentren en poder del concesionario, permisionario u operador aéreo, deben ser puestos a disposición de la Secretaría para coadyuvar en la investigación.

La Secretaría debe en materia de prevención de accidentes de aviación, determinar en las normas oficiales mexicanas correspondientes, los reportes voluntarios y obligatorios de incidentes, los cuales deben ser llenados por el personal técnico aeronáutico que tenga información sobre ellos.

La Secretaría, después de la investigación de un accidente o incidente de una aeronave, puede dictar las medidas preventivas que considere necesarias o urgentes y ordenar su incorporación a los programas de seguridad que formen parte del manual de seguridad aérea.

ARTÍCULO 190. La Secretaría debe tomar las medidas pertinentes para que se establezca y mantenga un banco de datos que contenga los informes correspondientes a los accidentes o incidentes de aeronaves en el espacio aéreo bajo jurisdicción mexicana, el cual debe incluir:

- I. Todos los datos de los responsables de la operación;
- II. Los informes preliminar y final de los accidentes investigados;
- III. El dictamen de la causa probable, y
- IV. Las medidas preventivas que se adopten en cada caso.

Es aplicable lo dispuesto en el párrafo anterior cuando los accidentes e incidentes ocurran fuera del territorio nacional respecto de aquellas aeronaves que ostenten matrícula mexicana o de las que ostenten matrícula extranjera y sean operadas por concesionarios, permisionarios u operadores aéreos.

Título Séptimo

De la verificación, elaboración de reglas de tránsito aéreo, y sanciones

Capítulo I

De la verificación

ARTÍCULO 191. Las visitas de verificación se practicarán de conformidad con la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y conforme a los requisitos que señalen las normas oficiales mexicanas, reglas de tránsito aéreo y demás disposiciones aplicables.

La información a la que se tenga acceso durante la verificación debe ser considerada con carácter de confidencial.

La Secretaría, por sí o a través de terceros, puede realizar en cualquier momento, de conformidad con las disposiciones aplicables en la materia, exámenes médicos de aptitud psicofísica al personal técnico aeronáutico, así como, en forma aleatoria, exámenes toxicológicos.

Los servicios a la navegación aérea están sujetos a verificación periódica.

ARTÍCULO 192. La visita de verificación no debe impedir el desarrollo normal de las actividades del concesionario, permisionario u operador aéreo, ni interrumpir total o parcialmente la prestación de los servicios.

Para efectos de la Ley Federal de Derechos, se considerará como verificación mayor aquella que se realice de manera integral a los concesionarios y permisionarios, y cubra aspectos técnicos, financieros, jurídicos y administrativos, entre otros, y como verificación menor aquella que se practique a los centros de formación capacitación y adiestramiento, a los servicios aéreos especializados bajo la modalidad de fumigador aéreo, a los operadores aéreos, y sobre aspectos específicos a concesionarios o permisionarios, en especial a las aeronaves, sus partes o refacciones.

ARTÍCULO 193. El titular de una concesión, permiso o autorización y todo operador aéreo, debe rendir los informes que le solicite la Secretaría en materia técnica-operativa, financiera, legal o administrativa, así como de las actividades relacionadas con las mismas, en particular de los programas de mantenimiento y seguridad operacional de aeronaves.

Si de la información presentada y de las verificaciones que, en su caso, se realicen, se resuelve que el concesionario o permisionario no cumple con las disposiciones aplicables, la Secretaría debe proceder a imponer las sanciones y, en su caso, establecer las medidas de seguridad correspondientes.

ARTÍCULO 194. Los trámites que no cuenten con plazo específico para su resolución deben resolverse dentro de los sesenta días naturales siguientes, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Las solicitudes que no se resuelvan dentro del plazo que para cada caso se establece, se entenderán denegadas.

Capítulo II

De la elaboración de reglas de tránsito aéreo

ARTÍCULO 195. Es facultad de la Secretaría la elaboración, modificación o cancelación de reglas de tránsito aéreo; para tales efectos integrará un comité técnico con el objeto de escuchar los comentarios y sugerencias de los técnicos de los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos destinatarios de las reglas, así como de colegios y asociaciones que se considere pertinente consultar.

Concluido el proyecto, la Secretaría aprobará la versión definitiva y ordenará su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Capítulo III

De las sanciones

ARTÍCULO 196. DOF 08 AGO 2000 La Secretaría podrá cancelar licencias y certificados de capacidad, así como la autorización a que se refiere el artículo 60 de este Reglamento y el permiso previsto en el artículo 95, cuando el personal técnico aeronáutico o el titular de la autorización o permiso, respectivamente, incumplan lo establecido en la Ley, este Reglamento, normas oficiales mexicanas, reglas de tránsito aéreo y demás disposiciones que les resulten aplicables. El proceso de cancelación se sujetará a lo establecido en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

ARTÍCULO 197. La Secretaría procederá a la suspensión de los servicios aéreos, operaciones, licencias y certificados de capacidad, según corresponda, cuando:

- I. Una aeronave no cumpla los requisitos y condiciones de aeronavegabilidad;
- II. Durante el proceso de verificación se detecte que existen condiciones que pongan en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas;
- III. Los servicios de transporte aéreo o la operación de los talleres aeronáuticos no cumplan con los requisitos y condiciones que señale el título de concesión o permiso correspondiente;
- IV. El personal técnico aeronáutico presente incapacidad psicofísica temporal o permanente que impida el adecuado desempeño de sus funciones asignadas;
- V. La tripulación de vuelo y el personal de tierra que desempeñe funciones de control de tránsito aéreo no permanezca en su puesto hasta ser reemplazado por personal autorizado, salvo caso fortuito o de fuerza mayor;
- VI. La operación de un centro de formación o de capacitación y adiestramiento no se ajuste a los requerimientos de la Secretaría en lo concerniente a la enseñanza, expedición de títulos, diplomas, constancias y certificados de estudios, y
- VII. El permisionario no cumpla con lo establecido en el artículo 27 de este Reglamento.

La suspensión ordenada subsistirá hasta en tanto persistan las condiciones que la motivaron.

La Secretaría establecerá las medidas que considere convenientes para el restablecimiento de las condiciones de seguridad requeridas, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley, este Reglamento y las demás disposiciones que resulten aplicables.

ARTÍCULO 198. En los casos de denegación del embarque porque se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave o se cancele el vuelo por causas imputables al concesionario o permisionario, la Secretaría sancionará en términos de lo dispuesto por el artículo 87, fracción VII, de la Ley por negarse a prestar el servicio, sin perjuicio de que se imponga una sanción en términos de lo dispuesto por el artículo 89 del mismo ordenamiento, cuando el concesionario o permisionario no proporcione al pasajero cualquiera de las opciones o la indemnización que se señalan en el artículo 52 de la Ley.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

SEGUNDO.- Conforme se expidan las normas oficiales mexicanas, reglas de tránsito aéreo y demás disposiciones administrativas a que se refiere este Reglamento quedarán abrogados los ordenamientos siguientes:

- I. El Reglamento del artículo 320 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 1 de septiembre de 1941.
- II. El Reglamento para la expedición de prioridades en los transportes aéreos, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 22 de junio de 1943.
- III. El Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 22 de noviembre de 1950.
- IV. El Reglamento de búsqueda y salvamento e investigación de accidentes aéreos, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 28 de noviembre de 1950.
- V. El Reglamento de Talleres Aeronáuticos, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 20 de abril de 1988.
- VI. El Reglamento de Tránsito Aéreo, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 30 de julio de 1975 y todos sus apéndices.
- VII. El Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 1 de febrero de 1988 y todos sus apéndices.

- VIII. El Reglamento de las Escuelas Técnicas de Aeronáutica, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 11 de octubre de 1951.
- IX. El Reglamento del Servicio Meteorológico Aeronáutico, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 1 de diciembre de 1950.
- XI. El Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radioayudas para la Navegación Aérea, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 25 de noviembre de 1950.

TERCERO.- Las concesiones, permisos, autorizaciones y licencias otorgados con anterioridad a la publicación del presente Reglamento, se respetarán en todos sus términos y condiciones hasta la finalización de su vigencia, en el entendido de que en su operación y explotación se deberán ajustar a lo dispuesto en la Ley, el presente Reglamento y demás disposiciones aplicables.

Para la renovación de los títulos de concesión y permiso a que se refiere el párrafo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos señalados en el presente Reglamento, como parte del acreditamiento de la capacidad financiera los solicitantes deberán presentar ante la Secretaría un dictamen de sus estados financieros emitidos por contador público autorizado por la autoridad fiscal que permita evaluar la factibilidad de la empresa, o el programa de reestructuración financiera en proceso, validado por la autoridad competente o formalizado y suscrito por acreedores y deudor.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los cuatro días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y ocho.- **Ernesto Zedillo Ponce de León.**- Rúbrica.- El Secretario de Comercio y Fomento Industrial, **Herminio Blanco Mendoza.**- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Carlos Ruiz Sacristán.**- Rúbrica.