



Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria
Subdirección de Registro Parlamentario
Palacio Legislativo de San Lázaro, 2 de diciembre de 2008

Transcripción de la reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo de la Comisión de Transportes de la honorable Cámara de Diputados, LX Legislatura, llevada a cabo hoy martes en el salón de Protocolo del edificio A.

El presidente diputado *Jesús Ramírez Stabros* ~~Rubén Aguilar Jiménez~~...momento algunos están pasando lista, etcétera, yo espero que asistan.

Independientemente de eso podemos empezar porque esta reunión se trata precisamente de escuchar los argumentos que distintas dependencias del gobierno tienen o pudieran tener con respecto a dos iniciativas.

Quiero proponer que iniciáramos con algunas de las observaciones, poner en la exposición algunas de las observaciones que las distintas dependencias de gobierno hacen a las iniciativas y a partir de ahí podamos ir argumentando las cosas y poder ir tomando nota de los posibles acuerdos que tengamos.

Me parece que vamos empezando con el asunto de la exposición de una ley, que es la primera que vamos a revisar, sobre el tema de medicina aeroespacial y vamos a ir viendo los argumentos que nos hicieron favor de mandarnos las distintas instancias.

Quiero pedir aquí al doctor Saliclut, para ver si nos hace el favor de ir siguiendo la lectura y luego ir... el debate. Diputado

El diputado *Francisco Dávila* : Muchas gracias. Con mucho respeto, compañero ¿n podríamos presentarnos para saber quiénes somos los que estamos sentados aquí en esta mesa y saber, es gente de la SCT, gente también de otras secretarías. Darles la bienvenida también a todos los que nos acompañan el día de hoy.

El diputado *Ramírez Stabros* : Podemos ir entonces con una presentación, si me hacen favor, a partir de ya Servando.

El señor Agustín Arellano: Buenas tardes, Agustín Arellano, director general del Servicio a la Aviación en el Espacio Aéreo Mexicano.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 1, hoja 2, ahm

El ciudadano Valente Aguilar Zinser: Soy de Medicina Preventiva del Transporte.

El ciudadano Carlos Olmedo: Buenas tardes, soy Carlos Olmedo, de Seneam.

El ciudadano Pablo Hunda: Soy de Medicina Preventiva del Transporte.

El Dr. Ángel Silva Salim: Soy el doctor Ángel Silva Salim, Medicina Preventiva del Transporte.

El ciudadano Francisco Loera: Soy de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El ciudadano Gerardo Sánchez Henkel: Soy de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El diputado Santiago López Becerra: Buenas tardes, soy Secretario de la Comisión de Transportes.

El diputado Jesús Ramírez Stabros: Soy diputado del PRI.

El diputado Francisco Dávila García: soy del GP PAN.

El ciudadano Carlos Ramírez: Buenas tardes, mi nombre es Carlos Ramírez, vengo de la Secretaría de Gobernación.

La señorita Lesly Pacheco: También de la Secretaría de Gobernación.

El ciudadano David Vega gallardo: Vengo de la Asociación Sindical de Pilotos Aviares de México, ASPA.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 1, hoja 3, ahm

Salicrup

El ciudadano Carlos Salicrup: soy médico residente de tercer año en medicina aeroespacial en el Programa de la NASA y... University.

El ciudadano Humberto Cota Gómez: Soy presidente del Consejo Mexicano de Medicina Aeroespacial.

El ciudadano Alejandro Mújica: Soy de la Comisión de Transportes.

El ciudadano Héctor Villarreal: soy el director del Centro de Estudios de las Finanzas Pública.

La ciudadana Adriana Beltrán: Soy del Centro de Estudios de Finanzas Públicas.

El ciudadano *Ramirez Sabros* : Muchas gracias a todas y a todos ustedes por su asistencia y vamos sin más preámbulos a iniciar la presentación, y sobre ello nos vamos discutiendo. Adelante.

El ciudadano *Carlos Salicrup* : Básicamente ésta es una exposición sobre las bases legales y científicas que justifican este tipo de ley.

Bien, el primero de octubre de 1959 se practica el primer examen de aptitud psicofísica en aviación. En 1962 nace el departamento de Medicina de Aviación y en marzo de 1978 se crea el Centro Nacional de Medicina de Aviación.

En 1988, aduciendo una simplificación administrativa, se quita medicina de aviación, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y se le da a la Dirección General de Medicina Preventiva en el Transporte.

Bien ¿qué es medicina aeroespacial? Medicina aeroespacial, así como la cirugía, como cardiología, la medicina aeroespacial es una especialidad y es una rama de la medicina que se encarga del estudio, prevención, diagnóstico y tratamiento de las alteraciones que sufre el cuerpo humano, de las enfermedades



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 22 de diciembre de 2008

Turno 1, hoja 4, ahm

que se pueden presentar peculiarmente en el personal técnico aeronáutico, tanto de vuelo como de tierra y obviamente, también en los usuarios, en este caso nuestros pasajeros.

Y un factor muy importante de la medicina aeroespacial, es el intervenir en el estudio de factores que creen enfermedades o factores que puedan estar presentes en el medio aeroespacial.

Medicina aeroespacial es una especialidad totalmente independiente de la medicina del trabajo y los que ejercemos esta especialidad requerimos de un entrenamiento específico por las características y las peculiaridades que ésta presenta.

Debemos de satisfacer las necesidades del personal técnico aeronáutico, pasajeros, deportistas, y pacientes que son transportados por vía aérea.

Cuando nosotros vamos a la facultad de medicina, se nos enseña cómo tratar a seres enfermos, cómo atender a seres enfermos en un ambiente sano, aquí en la tierra.

De lo que trata la medicina aeroespacial es tratar a seres sanos en el ambiente más hostil o en los ambientes más hostiles que hay con cambios de presión, fuerzas de gravedad, dilación, temperatura, materiales peligrosos, etcétera.

Hoy por hoy el Cenma poco a poco se ha ido reduciendo, el Centro Nacional de Medicina de Aviación y pasa a ser lo que era anteriormente una institución totalmente reconocida a nivel internacional y el día de hoy ya está casi en su desaparición, inclusive los centros regionales de medicina de aviación ya dejaron de existir.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 22 de diciembre de 2008

Turno 1, hoja 5, ahm

Bien, en nuestro país la Universidad del Ejército es la única que está autorizada para impartir esta especialidad y el día de hoy no encontramos datos de que en el extranjero o en México haya algún médico cursando este tipo de especialidad.

México es signatario de los convenios de Chicago, de la Organización de Aviación Civil Internacional, la cual manifiesta, dentro de su reglamento, que la institución de medicina de aviación civil, cualquiera que como nombre se le ponga, deberá depender siempre de la autoridad de aeronáutica civil correspondiente.

Se propone el establecimiento de un consejo consultivo y este consejo consultivo estará creado por especialistas de diferentes ramas y por especialistas en medicina aeroespacial, de esta forma podemos tener la participación de autoridades de la Sedena, la Semar, el IMMS, Pemex, ISSSTE, de organizaciones civiles relacionadas con la evaluación de posdictámenes aeromédicos.

En 1988, cuando se toma medicina de aviación de la EG-6 se manda a la Dirección General de Prevención y Medicina Preventiva en el Transporte, varios trabajadores del sector manifiestan sus dudas sobre qué es lo que va a estar sucediendo. Y obviamente el trabajo que se está llevando de investigación y desarrollo durante varios años, hasta aquí llegó en esta fecha.

Bien, en 1988 se publica el primer apéndice de reglamento en medicina del transporte, con relación al transporte aéreo civil y según los médicos nacionales y extranjeros, así como abogados juristas consultados, continuaba siendo totalmente arbitrario este reglamento.

Bien, desde 1995 la especialidad de medicina aeroespacial es reconocida y avalada por la Academia Nacional de Medicina de Medicina y la Academia Mexicana de Cirugía a través del Comité Normativo Nacional de Consejos de Especialidades Médicas.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 22 de diciembre de 2008

Turno 1, hoja 6, ahm

Se otorga el reconocimiento de idoneidad al Consejo Mexicano de Medicina Aeroespacial, quien es quien hoy rige esta especialidad en nuestro país.

Desde 1985 se cuenta con registro oficial como especialidad, ante la Dirección General de Profesiones de la Secretaría de Educación Pública.

Una de las peculiaridades de la medicina aeroespacial, en lo que nosotros hicimos entrenamiento durante esta especialización, es investigación de accidentes aéreos. En el peritaje médico de la investigación de accidentes aéreos.

Es nuestra obligación investigar factores humanos en la producción de accidentes de aviación e identificar hechos, condiciones, circunstancias que permitan establecer las causas de un accidente y prevenir que un accidente similar se vuelva a repetir.

Obviamente debemos estar presentes y hacer una investigación directa en el sitio de los hechos la cual debe de ser complementada por la investigación técnico-pericial que hay en este caso.

Esto es de suma importancia. La investigación de un accidente aéreo no debe de ser realizada con...

(Sigue turno 2)



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 2, hoja 1, nm

... la cual debe ser complementada por la investigación técnico pericial que hay en este caso. Gracias. Esto es de suma importancia.

La investigación de un accidente aéreo, no debe ser realizada con personal médico, carente de conocimiento aeroespacial, muchos menos improvisar las acciones aeromédicas de investigación de accidentes, ya que esto, investigación de accidente, se considera una subespecialidad de la medicina aeroespacial.

Nosotros no solo estamos vinculados al cuidado profesional de la gente que labora en las actividades aeroespaciales, tenemos un basto campo de acción, también laboramos con gente, con exploradores de alta montaña, buzos, marinos, tenemos entrenamientos sobre medicina tropical, medicina del desierto, medicina polar, todos los ambiente hostiles que nos podemos llegar a encontrar. La que sigue.

Recalcando, la... aeronáutica... licencia, es la responsable de establecer, aplicar y controlar las normas y procedimientos para la certificación de los aspirantes o titulares de tales licencias, las cuales, la certificación aeromédica constituye una parte muy importante. Son varias de las ramas que ya les mencioné. La que sigue, por favor.

Parte de lo que debe hacer... espacial, sobre todo investigación científica, tecnológica, brindar servicios médicos aeroportuarios, que hay un intercambio técnico, académico y de educación médica continua y el entrenamiento fisiológico para el vuelo aéreo y espacial. Aquí cabe mencionar que nuestra aviación, en nuestro país la aviación sigue progresando, cada vez volamos más hacia otros continentes, cada vez llegamos más lejos, en este momento estamos parados porque necesitamos quién nos diga, ¿cuántas horas pueden volar los pilotos? ¿Adónde llegan? ¿Qué tanto debe ser su receso? Eso no existe, no hay nada que reglamente este tipo de cosas, no hay nada que nos diga, los vuelos de ultralargo alcance deben hacer esto.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 2, hoja 2, nm

Esto es parte de medicina aeroespacial. La que sigue. La siguiente.

La propuesta es establecer con esta reforma que los especialistas en medicina aeroespacial pueden ejercerla libremente en toda la República Mexicana, de conformidad con lo estipulado a la Ley General de Salud y la Ley Reglamentaria del artículo quinto constitucional, relativo al ejercicio de las profesiones en el Distrito Federal y el ejercicio libre de esta especialidad...

Esto sería, exigir a todos los médicos que practiquen la medicina aeroespacial, su cédula profesional de especialistas en materia expedida por la Dirección General de Profesiones de la SEP. La que sigue. La siguiente. Eso es todo. Gracias.

El diputado *Ramírez Stabros* : Muy bien, ahora hay una presentación dónde están... ante la consulta que se hizo a las distintas dependencias de gobierno y ahí vienen algunas de las opiniones institucionales a la iniciativa sobre medicina de aviación. Adelante, si me hacen favor.

El diputado : Nosotros nos dimos a la tarea de analizar todas las opiniones que nos presentó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como la Secretaría de Salud, en su momento.

Es muy bueno esto y vamos a conjugar todo eso para sumar y sacar adelante esta propuesta que sin lugar a dudas será en gran beneficio de la aviación nacional. Nos hemos permitido establecer párrafo por párrafo y llevar a cabo una observación.

Se nos dice que regular la certificación aeromédica, establecer y actualizar los procedimientos de certificación requeridos en la selección y control del personal técnico aeronáutico de la Aviación Civil y



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 2, hoja 3, nm

el reconocimiento de las autoridades aeromédicas para la elaboración de los dictámenes, considerando al Consejo Consultivo de Medicina Aeroespacial, como órgano sector.

La iniciativa no propone que el Consejo Consultivo sea órgano sector, se cita en el artículo 95 de la iniciativa: *El Consejo Consultivo de medicina aeroespacial es un órgano colegiado, constituido por médicos especialistas en medicina aeroespacial y otras especialidades a fines, su objetivo primordial es asesorar a las autoridades en los asuntos que tengan relación con las políticas públicas, relativas a la seguridad, desarrollo y crecimiento de la industria aeroespacial nacional.*

Se nos dice: *las definiciones que la iniciativa pretende incorporar a la Ley de Aviación*, cabe mencionar que es Ley de Aviación Civil, ahí hay un error de escritura, le llamaríamos, *ya se encuentran prevista en la propia Ley de Aviación Civil y en el reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte.*

Al respecto, esto es falso. Estas definiciones no están en ninguna ley ni reglamento, las definiciones que se proponen están sustentadas en los requisitos de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, donde los servicios de medicina aeroespacial deben depender únicamente de la autoridad aeronáutica al día de hoy, la autoridad aeronáutica en nuestro país, es la Dirección General de Aeronáutica Civil, y me refiero al anexo cuatro, más concretamente, de la OACI.

Se nos dice: *En efecto, por lo que respecta a la incorporación de la definición de autoridad aeronáutica, la misma ya se encuentra prevista en el artículo seis de la Ley de Aviación Civil, al referir que todas las atribuciones establecidas en citado artículo, podrán ser ejercidas a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, con excepciones de aquellas facultades señaladas con innegables en el reglamento interior de la secretaría.*



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 2, hoja 4, nm

Asimismo, el artículo siete de la misma ley, establece que *la secretaria ejercerá la autoridad aeronáutica en los aeropuertos, helipuertos y aeródromos en general, a través de de la Dirección General de Aeronáutica Civil, por conducto de los comandantes regionales y los comandantes de aeropuertos.*

Bien, al respecto, Se coincide con esto, pero el espíritu de la Ley pretende que la medicina aeroespacial dependa de la autoridad aeronáutica civil, o sea, esto es de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en ningún momento estamos pretendiendo salir de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y no pertenezca, como el día de hoy depende de la Dirección General de Medicina Preventiva en el Transporte, la cual definitivamente no es autoridad aeronáutica.

Valga decir que el artículo seis, fracción ocho, octava romana, de la Ley de Aviación Civil señala que la autoridad aeronáutica debe participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados, al ser signatario de la OACI en nuestro país, estamos obligados a cumplir con los reglamentos establecidos ahí, con lo pactado ahí.

Se dice, por otra parte y en relación a las definiciones relativas a accidente, lesión fatal, certificados de aptitud sicofísica e incidentes, las mismas ya se encuentran definidas en el artículo dos del reglamento del servicio de medicina preventiva en el transporte, por lo que resulta innecesaria su inclusión en nuestra iniciativa presentada.

En efecto, estas definiciones estás incluidas en la Ley de Aviación Civil, las cuales son obsoletas, sin embargo, nuestra propuesta es homologar estos criterios a la nomenclatura y normatividad internacional, los cambios obedecen a la actualización que se requiere de estos términos y criterios para modernizar nuestra aviación y ponerla al nivel de los estándares internacionales.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 2, hoja 5, nm

Ahora bien, en cuanto al artículo sexto, la misma se considera improcedente, en virtud de que la facultad de expedir certificado de aptitud psicofísica, corresponden a la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte. Conforme a lo dispuesto en el artículo 22, fracción quinta, del reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el cual en su parte conducente establece lo siguiente:

El artículo 22 corresponde a la Dirección General de Medicina de Protección Preventiva en el Transporte, en la fracción quinta romana dice: *Regular y en su caso expedir las constancias de aptitudes psicofísicas y médicas del personal que interviene en la operación de los diversos modos de transporte y sus servicios auxiliares y conexos.*

Al respecto, decimos nosotros, observamos que el artículo seis de la Ley de Aviación dice en su fracción décima romana: *expedir y, en su caso, revalidar o cancelar las licencias del personal técnico aeronáutico.* En su fracción 11 romana dice: *interpretar la presente ley y sus reglamentos para efectos administrativos.*

Observamos nosotros que en ningún reglamento interior puede estar sobre la Ley de Aviación Civil, asimismo, el anexo cuatro de la OACI, volvemos hacer hincapié, establece...

(Sigue turno 3)



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 3, hoja 1, ill

... la presente ley y sus reglamentos para efectos administrativos.

Observamos nosotros que ningún reglamento interior puede estar sobre la ley de aviación civil. Asimismo, el anexo IV de la OACI, volvemos a hacer hincapié, establece que la certificación aeroméica es facultad exclusiva de la autoridad aeronáutica, en este caso la dirección general de Aeronáutica Civil. Y la dirección general de Medicina en el Transporte no lo es.

Con base en lo anterior, la expedición de certificados de aptitud psicofísica debe ser responsabilidad exclusiva de la dirección general de aeronáutica civil, dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Resulta improcedente, se nos dice, que la adición de la fracción XVI, del capítulo sexto, propuesta, toda vez que conforme a lo dispuesto en el artículo 18, en la fracción XXXIV del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde a la dirección general de Aeronáutica Civil, previo acuerdo superior, designar o en su caso, remover a los comandantes de los aeródromos, así como al personal especializado que preste sus servicios en los mismos.

Por lo anterior resulta improcedente incluir dicha fracción, ya que se estarían duplicando atribuciones en unidades administrativas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En efecto, el encabezado del artículo sexto, dice: "La secretaría a través de la autoridad aeronáutica tendrá las siguiente atribuciones en materia de aviación civil y aeroportuaria, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal".

Nosotros, con ello, lo único que se pretende es clarificar que el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley de Aviación Civil debe ser a través de la autoridad aeronáutica, la cual depende y continuará dependiendo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como reiteradamente lo hemos dicho.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 3, hoja 2, ill

En ningún momento, la iniciativa que está presentando el diputado Jesús Stabros, pretende salir de comunicaciones y transportes, es cumplir con los tratados internacionales que México ha firmado.

Dicen que el artículo 7: “La secretaría ejercerá la autoridad aeronáutica en los aeropuertos y helipuertos a través de la dirección general de Aeronáutica Civil. La razón por la cual se introdujo este cambio es, porque al día de hoy los comandantes e inspectores de los aeropuertos realizan esta verificación, misma que no está normada, de esta manera se actualiza y se les otorga esta facultad. Facultad, que hoy todo el personal técnico aeronáutico estamos sufriendo.

Constantemente en todos los operativos, no nada más se nos pide nuestra licencia de pilotos, sino se nos solicita nuestro certificado de aptitud psicofísica. Ésa es una función que están llevando a cabo las autoridades aeronáuticas y que no está contemplada en la ley, en todo lo que estamos haciendo es; estamos regulando la normatividad.

Dice: “Se considera innecesaria la reforma que se propone al segundo párrafo del artículo noveno, al sustituir el término “artículo”, por el término “apartado”. Toda vez, que la misma no aporta nada a la iniciativa, ya que la lectura integral del texto vigente, se desprende que las concesiones a que se refiere el artículo noveno son prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. De acuerdo. Estamos de acuerdo. Aceptamos la observación. La tomamos la observación. Modificaremos esto en la propuesta.

Dice: “Resulta innecesario señalar que las operaciones de búsqueda y salvamento estarán bajo la dirección y control de la secretaría a través de la autoridad aeronáutica, en virtud de que, como se señaló con anterioridad. La Ley de Aviación Civil es clara al señalar que las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se ejercerán por conducto de la dirección general de Aeronáutica Civil. A mayor abundamiento y teniendo como marco legal a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley de Aviación; el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes retoma estas facultades y las atribuye expresamente a la dirección general de aeronáutica civil.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 3, hoja 3, ill

Justamente, señores, ése es el objeto de esta adición. Es recalcar que sea la autoridad aeronáutica la única que controle y dirija las operaciones de búsqueda y salvamento. Precisamente para eliminar la ambigüedad existentes y evitar la transferencia de estas facultades a otras dependencias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, evitando de este modo, el desorden que se presenta ante un accidente aéreo.

Y ahí, lamentablemente acabamos de tener un accidente en Lomas e intervinieron infinidad de gentes, de autoridades, y no quisiera decir nombres. Pero, aquí nos acompaña el capitán Carlos Salitru que estuvo presente ahí, como médico, como piloto. Y bueno, gentes que no tenían nada que ver, quitando evidencias muy claras.

Con esto lo que pretendemos es dignificar la profesión y tener un mejor control para llevar a cabo las investigaciones de los accidentes y evitar que éstos se vuelvan a repetir.

En este orden de ideas y por lo que respecta a la reforma del artículo 86, en sus incisos b), e) y i), la misma se considera innecesaria. Dice: “Con la “,” en vez de “o” se pretende reglamentar que estos tres documentos y no sólo uno de ellos deben ser llevados a bordo, como lo expliqué hace rato, nos piden todos esos tres documentos.

En la Secretaría de Comunicaciones y Transportes existe una autoridad médica que supervise ahí normas, aspectos relativos relacionados con el transporte, por lo que se considera inadecuada trasladar la rectoría de manera exclusiva a una entidad médica aeronáutica. La rectoría la seguirá teniendo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En ningún momento, insistimos, se pretende apartarse de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; en todo caso, se busca trasladar, únicamente, la parte correspondiente al transporte aéreo, medicina de aviación a la autoridad aeronáutica; es decir, de la dirección general de Medicina en el Transporte, que no es la autoridad aeronáutica, a la autoridad aeronáutica que es la dirección general de Aeronáutica Civil; es un traspaso, nada más.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 3, hoja 4, III

Se nos hace la observación de que el limitar la práctica de exámenes médicos y expedición de dictámenes de aptitud psicofísica, exclusivamente a especialistas en medicina aeroespacial, expedida por la Secretaría de Educación Pública, constituye en la práctica un perjuicio para el personal técnico aeronáutico. El tener sólo una parte del personal, el control de los exámenes médicos del personal técnico aeronáutico, originando, con ello, cobros exorbitantes y fomentando la corrupción, lo cual constituye de facto, la militarización de la aviación, lo que no está en el espíritu de la autoridad militar ni es conveniente para la práctica de una especialidad médica estrictamente civil.

Al respecto, señores, se transgresa la bondad que representaría que expertos en medicina aeroespacial atendieran la necesidad que se requiere satisfacer en dicha materia. De ninguna manera es posible reconocer que la actual dirección general de Medicina Preventiva en el Transporte pueda, como está demostrado, permitir el desarrollo de las actividades de la especialidad en medicina aeroespacial, ya que las formas de transportación en cuerpos acuáticos y terrestres no alcanzan la sofisticación que se materializa en la transportación aeroespacial, la dirección general de medicina preventiva en el transporte.

Yo quisiera quitar lo de la forma haps y responsabilizarme, así diría, forma absurda. Afirma que el control de los exámenes médicos originaría cobros exorbitantes y fomentaría la corrupción, lo cual constituiría, de facto, la militarización de la aviación.

De ninguna manera es posible reconocer que la actual dirección de Medicina Preventiva en el Transporte pueda, como está demostrado... No, perdón. Como esto se está afirmando, que la corrupción y el cobro es parte de lo militar, lo cual resulta inaceptable; no se trata de militarizar ninguna especialidad. Sin embargo con lo que se afirma, queda al mismo tiempo demostrado su ignorancia sobre lo que la rama militar de la medicina aeroespacial ha aportado a la rama de la medicina aeroespacial civil.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 3, hoja 5, ill

Se nos dice también, se nos hace la observación que, por otro lado, el proyecto de ley no se considera la participación de otros médicos especialistas, tales como cardiólogos, oftalmólogos, neurólogos, etcétera, cuya participación es indispensable, ya que un médico en medicina aeroespacial no puede ser experto en toda...

(Sigue turno 4)



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 4, hoja 1, gvh

... de otros especialistas en salud como odontólogos, psicólogos, nutriólogos, químicos y otros.

Con referencia a la participación de otros médicos especialistas, se ignora que la participación de éstos es indispensable. No se comprenden los alcances de la reforma propuesta, ya que ésta es incluyente al considerar la participación de dichos especialistas.

Aquí quisiera decirles que el día de hoy, a la hora de hacer unos exámenes médicos... fui a hacer mi examen de revalidación. No había un oftalmólogo, no había un odontólogo, ya no digamos con especialidad en medicina aeroespecial; simplemente no había un oftalmólogo.

La Dirección General de Medicina Preventiva en el Transporte nunca se preocupó por capacitar al personal médico y paramédico del Selma en dicha institución. No obstante, tanto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como la Secretaría de la Defensa Nacional son parte integrante del Poder Ejecutivo federal.

Por esto, su capacitación se hubiese basado en un espíritu de cooperación intersecretarial, como lo manda la propia ley orgánica del citado poder federal.

Se dice que en términos jurídicos no se encuentra regulada en la ley reglamentaria del artículo 5o. constitucional la especialidad de medicina aeroespacial. Se ignora que la especialidad en medicina aeroespacial está certificada desde el año de 1995 por el Consejo Mexicano de Medicina Aeroespacial —el día de hoy nos acompaña su presidente—, consejo que recibió precisamente en ese año el registro de idoneidad por el Comité Normativo Nacional del Consejo de Especialidades Médicas, mismo que depende de las academias mexicanas de medicina y medicina de cirugía, que son los organismos académicos, asesores médicos por excelencia del gobierno federal.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 4, hoja 2, gvh

Asimismo, la citada especialidad está registrada ante la Secretaría de Educación Pública desde el año de 1985. Los médicos cuentan con una cédula profesional. No sé si el doctor Humberto Cueto nos hiciera favor de mostrar su cédula profesional de especialidad en medicina aeroespacial que ya existe. Muchas gracias.

Jesús Ramírez Stabras
El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Había una opinión también solicitada en la reunión anterior con respecto al impacto presupuestal de la iniciativa. ¿Tenemos algo al respecto? Por favor.

El ciudadano : Si me permiten, continúo con mis comentarios a la observación de la Secretaría de Salud relativa a la iniciativa presentada.

Jesús Ramírez Stabras
El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: ¿Qué vimos ahorita?

El ciudadano : La de comunicaciones y transportes.

Jesús Ramírez Stabras
El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Fueron las observaciones de comunicaciones y transportes y las respuestas. Pasaremos ahora a ver las observaciones de la Secretaría de Salud y las respuestas a estas observaciones. Adelante. Posteriormente veríamos el tema de impacto presupuestal, por favor.

El ciudadano *Carlos Salicrup* : Comenzamos con las observaciones que la Secretaría de Salud manifiesta. Dice: A reserva de la opinión que en su momento emita la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, estimamos que la naturaleza jurídica que la iniciativa le asigna a este centro es incorrecta, toda vez que la denominación de dependencia corresponde exclusivamente a las secretarías de Estado, departamentos administrativos y a la Consejería Jurídica, de conformidad con el artículo 2o. de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 22 de diciembre de 2008

Turno 4, hoja 3, gvh

Estamos totalmente de acuerdo. En ningún momento estamos creando una dependencia. De hecho, el texto que estamos proponiendo dice: medicina de aviación será una dependencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil. La aceptamos. Se cambia la palabra “dependencia” por “dependiente de”.

En el inciso III dice: ...cuya dependencia de lo anterior, los artículos 2o, fracción XII, y 93 de la iniciativa, señalan que el centro será la dependencia responsable de todos los aspectos médicos y de salud en aviación civil mexicana, lo cual es contrario a lo establecido en los artículo 39, fracción I, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 7, fracciones I y II de la Ley General de Salud, que establece que corresponde a la Secretaría de Salud el establecimiento y conducción de la política nacional en materia de salud, así como la coordinación de los programas de los servicios de salud de las dependencias y entidades de la administración pública federal.

De igual manera, de lo que señala en la fracción XX del artículo 2o, en relación con el artículo 93 de la iniciativa, se desprende que el centro prestará todos aquellos servicios relacionados con el estudio, prevención, diagnóstico y tratamiento de las alteraciones fisiológicas, fisiopatológicas o patológicas que se presenten particularmente en el personal técnico aeronáutico de vuelo, en apoyo terrestre y en los usuarios del transporte aéreo.

Al respecto y a reserva de lo que sobre el particular señalen las áreas técnicas en materia de atención médica de esta secretaría, es recomendable que se precise cuáles podrían ser los servicios médicos relacionados con las alteraciones mencionadas, ya que el centro podría prestar servicios de atención médica que actualmente se proporcionen o pudieran proporcionarse en algunas de las instituciones médicas de alta especialidad ya existentes.

Si éste fuera el caso, consideramos que no tendría razón de ser la creación de este centro; es decir, consideramos que la prestación de servicios del centro debe ser técnicamente distinta a la que se proporciona en los establecimientos, para evitar duplicidad de funciones.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 4, hoja 4, gvh

En adición a lo anterior, de conformidad con lo señalado por la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y su reglamento, es necesario contar con la evaluación del impacto presupuestario que implica la creación del centro.

Ante dicho texto, la respuesta es que nos llama la atención que la propia Secretaría de Salud desconozca la existencia del Centro Nacional de Medicina de Aviación cuando afirma que este centro deberá ajustarse a los ordenamientos que..., significa que la actual... no ha dado debido cumplimiento a lo que resalta la salud y sólo los manifiesta ahora debido a la transferencia actual del Cenma a la DGAC.

Respecto a los servicios médicos que el Cenma prestará como un organismo adscrito a la Dirección General de Aeronáutica Civil, éstos serán los que actualmente presta dicho centro, con la diferencia de que serán con verdaderos índices de excelencia y acordes al desarrollo mundial que se ha dado en la especialidad de referencia, como es en otros países del primer mundo.

Cabe señalar que actualmente ningún otro establecimiento sanitario podría prestar los servicios que da el Centro Nacional de Medicina de Aviación, ya que tiene que ver con las actividades que se dan en el seno de una especialidad, como sucede con los institutos nacionales, en los que la alta especialidad obliga a acotar dichos institutos, como el de Cardiología, Geriatria, Pediatría, etcétera. Lo mismo sucedería con el Centro Nacional de Medicina de Aviación.

Por otra parte, en una ley general no se deben precisar los servicios que prestarán, sino que sólo se señalen funciones generales. Para atender este señalamiento se elaborará el reglamento correspondiente, en el que se precisarán los servicios que se prestarán al personal técnico aeronáutico.

El número 4 dice: Por otra parte, si se pretende que el Centro Nacional de Medicina Aeroespacial opere como un establecimiento de atención médica especializada, debe cumplir con todos los requisitos previstos en la Ley General de Salud, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas relacionados con la operación y



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 4, hoja 5, gvh

funcionamiento de establecimientos dedicados a la prestación de servicios de atención médica. Esto es, previo a su apertura, el Centro deberá solicitar a la Comisión Federal de Protección contra Riesgos Sanitarios las autorizaciones correspondientes, de acuerdo con las actividades que se realicen en este centro.

Se transcriben los artículos de la Ley General de Salud relacionados.

Nuestra opinión es: en este punto se señala que, previo a su apertura; aquí no se está proponiendo en esta ley que se abra el Cenma; ya existe desde los inicios de la década de los 80. El Cenma deberá solicitar a la Comisión Federal de Protección contra Riesgos Sanitarios la autorización correspondiente, de acuerdo con las actividades que se realicen en este centro.

Al respecto se considera que el actual Centro Nacional de Medicina de Aviación debió haber tramitado las autorizaciones pertinentes y cuando se traslada la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte a la Dirección General de Aeronáutica Civil, sólo deberán autorizarse los datos pertinentes al cambio de adscripción.

Quinto. Manifiestan que el personal profesional técnico y auxiliar para la salud que se pretenda labore en el centro también deberá satisfacer los requisitos previstos en la Ley General de Salud y su reglamento en materia de prestación de servicios de atención médica en relación con los servicios médicos de especialidad. Lo mismo aplicaría para el caso de los requisitos y condiciones...

(Sigue turno 5)



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 5, hoja 1, jpg

... servicios de atención médica en relación con los servicios médicos de especialidad.

Lo mismo aplicaría para el caso de los requisitos y condiciones de infraestructura sanitaria y equipamiento médico que dichos establecimientos de atención médica deberán de cumplir. Para este punto, aquí aplicamos el espíritu del párrafo anterior.

El Centro Nacional de Medicina de Aviación ya debió hacer los trámites señalados en este punto. Cabe decir que hoy por hoy, de las 597 plazas que existen y que hoy practican exámenes médicos al personal técnico aeronáutico no más de 6 cuentan con Cédula Profesional de Especialistas en Medicina Aeroespacial y nuestra fuente es el Consejo Mexicano de Medicina Aeroespacial para hacer este tipo de afirmación.

Sexto. Cabe destacar que el personal para la salud que labora en este Centro, además de cumplir con las disposiciones de la Ley General de Salud y sus reglamentos relativos al ejercicio profesional, deberá acreditar su perfil académico y cumplir con los requisitos que para estos efectos señale la autoridad educativa competente, toda vez que corresponde a éste establecer los criterios legales para el ejercicio de cada profesión.

Y nos trasciben los artículos de la Ley General de Salud para una mejor comprensión. Nuestra opinión es que desde luego los médicos especialistas en medicina aeroespacial, certificados por el Consejo Mexicano de Medicina Aeroespacial cumplen con todas las disposiciones legales y reglamentarias para ejercer esta especialidad.

Eso es todo. Gracias.

El diputado

Ramírez Stubbs

por favor.

: Bien. Pasáramos a ver el tema de impacto presupuestal,



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 5, hoja 2, jpg

Quiero aprovechar para dar la bienvenida al diputado Fernando Montes y al doctor Carlos Guillermo Iglesias Ramos que es el vicepresidente de la Asociación Mexicana de Medicina de Aviación. Muchas gracias, doctor.

Adelante, por favor. Bueno, y continúo, don la bienvenida al diputado del Valle Toca, porque llegaste antes, diputado del Valle Toca, perdón.

El ciudadano : Vamos a aprovechar para repartir entre los asistentes una copia del impacto, va a presentar por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, la actuario Adriana Beltrán.

La actuario Adriana Beltrán: En esta presentación que ahorita les estamos entregando incluimos las dos iniciativas. En primer lugar vamos a exponer la parte del Centro Nacional de Medicina Aeroespacial y después trataremos, una vez que se trate todo completo, lo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

El diputado *Amiréz Stabros* : Perdón. Presentemos nada más lo de referente a medicina y luego ya presentamos lo demás.

La actuario Adriana Beltrán: Entonces éste sería el primer punto.

La siguiente, por favor. Aquí pusimos un cuadro, nada más un poco de resumen, de cuáles son los organismos involucrados en el tema del espacio aeromexicano: Seneam, ASA, la Dirección de Aeronáutica Civil y la Dirección de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte.

Quisimos también poner como una especie de diagnóstico los presupuestos, cómo está actualmente el presupuesto de Seneam y ASA, pero estos los revisaremos también en la parte de cuando veamos lo del Instituto.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 5, hoja 3, jpg

El Presupuesto para el año 2008 del Seneam corresponde a mil 674.8 millones de pesos, con 2 mil 341 plazas. Mientras que para Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) cuenta con un presupuesto para el 2008 de 3 mil 439 millones de pesos y 233 plazas.

En la siguiente vamos a ver también los presupuestos de las dos dependencias, esto nos interesa un poco para evaluar el impacto presupuestario de la transferencia de las funciones que actualmente están en la Dirección General y Previsión de Medicina del Transporte a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Como se ve, en la Dirección de Aeronáutica Civil el Presupuesto para el año 2008 es de 584 millones de pesos y se cuenta con 784 plazas. Para la Dirección General de Protección y Medicina en el Transporte, para 2008 se nos reporta un presupuesto de 202 millones de pesos y 546 plazas para el 2008, aunque cabe señalar que el dato actualizado es 597, por lo que nos comentaban.

La siguiente. Revisamos qué se podría hacer transfiriendo las funciones y los recursos. Abría que determinar cómo se podrían llevar estas reasignaciones de la Dirección General de Medicina de Protección y Medicina Preventiva del Transporte a la Dirección General de Aeronáutica Civil, transfiriendo los recursos médicos, humanos, materiales, respecto a estos 202 millones de pesos. Así que planteamos dos escenarios básicamente, que en la siguiente lo vamos a ver.

Además, en la propuesta del diputado Stabros, se crea un consejo consultivo con funcionarios de la misma dirección y esto traspasa recursos, además estamos contemplando la creación de subdirecciones, áreas y centros regionales, como la misma iniciativa dice.

En un escenario primero lo que hicimos, fue sólo dejar el presupuesto de la Dirección General de Aeronáutica Civil sin hacerle más cambios, sino un impacto presupuestario, pensando en que la Dirección General conserve el mismo número de plazas y presupuesto, y sólo transfiriendo lo correspondiente a la Dirección de Transporte.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 5, hoja 4, jpg

En un segundo escenario lo que planteamos es que sería conveniente, tal vez por el incremento de responsabilidades y de funciones, incrementar el presupuesto de esta Dirección con mayores recursos, pensando en la capacitación, en la compra de equipos, porque seguramente muchas partes de la Dirección de Medicina de Transportes están compartidas entre la parte terrestre, marítima y de aviación, entonces una parte tal vez se tenga que duplicar en la elaboración sobre todo de los exámenes del equipo, parte se va a transferir, fue un poco lo que hicimos con la idea de fortalecer a la Dirección de Aeronáutica Civil y básicamente del Seneam.

En el siguiente escenario también planteamos que además su presupuesto se podría incrementar en el escenario tres debido a la, si fuera el caso, a los recursos adicionales que pudiera recibir derivado del cobro de las licencias por los exámenes psicofísicos.

En ese caso, en la siguiente lámina, vemos cuál es el costo del examen psicofísico, la tarifa es de mil 335, la Dirección nos reportaba que se practican alrededor de 45 mil exámenes, lo cual nos da 60 millones de pesos, que es lo que se recauda como productos derivados de los exámenes psicofísicos por licencias aéreas.

Entonces, tomamos en cuenta para la valoración del impacto presupuestario el monto de transferencias que tendrían que hacerse de la Dirección de Protección y Medicina Preventiva del Transporte a la Dirección de Aeronáutica Civil, ver qué parte del presupuesto de los 202 millones correspondería dividirlo, dejando a un lado la parte de transporte y transferir lo que corresponde a lo de aviación y también lo que implicaría, si es el caso, el movimiento de recursos por los productos que se derivan del examen psicofísico.

El diputado *Ramírez Sábros* : Que sería según el estudio, dice aquí: 644.5 millones.

La actuario Adriana Beltrán: Claro, si fuera el caso de que los 60 millones se adicionaran al presupuesto de la Dirección General de la Aeronáutica Civil. Ahí lo dejaríamos, porque la siguiente parte es la otra iniciativa.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 5, hoja 5, jpg

El diputado *Hernández Tabares* : Muy bien. Entonces, esto es hasta el momento lo que tiene que ver con la iniciativa de medicina de aviación, que entonces como lo habíamos previsto, compañeros, en la reunión previa, se hacen las observaciones de parte del gobierno federal y las dependencias, y las contestaciones, pero me gustaría que entráramos con algunos comentarios por parte de los funcionarios y de las distintas dependencias aquí presentes, para poder enriquecer aún más este estudio de la iniciativa.

Doctor Aguilar, nos hace favor.

El doctor Aguilar: Muy buenas tardes de nuevo a todos. Quisiera hacer énfasis en algo. El espíritu de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección de Medicina Preventiva, y aquí también quisiera subrayar que la Dirección General de Protección de Medicina Preventiva del Transporte pertenece a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y es la propia SCT la autoridad aeronáutica en el país. Luego entonces le son delegadas, a través del reglamento, las facultades que ya fueron mencionadas. Esto quiero hacer énfasis en ello...

(Sigue turno 6)



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 6, hoja 1, cas

... transporte pertenece a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y es la propia SCT la autoridad aeronáutica en el país.

Luego entonces le son delegadas, a través del reglamento, las facultades que ya fueron mencionadas. Esto quiero hacer énfasis en ello para que quede claro que tal vez haya un área de oportunidad, y estoy de acuerdo, pero que no ha sido ilegal el actuar de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la propia Dirección, y no adolece de nulidad, luego entonces, la licencia del capitán Ramírez Stabros, y de todos los pilotos que actualmente están volando.

No es así. Podemos afirmar que están dentro del marco de la ley y son legales todas las licencias y las constancias de aptitud que ustedes tienen y los pilotos comerciales en el país... tienen.

Es algo que quisiera que quedara claro para que no haya alguna malinterpretación. Reconozco que hay un área de oportunidad importante, especialmente en aspectos técnicos médicos y en la operación de la certificación del personal técnico aeronáutico, que evidentemente puede ser mejorada.

Me quisiera referir al proyecto de reglamento de medicina preventiva del transporte, y anexos que definen las características médicas, los requerimientos médicos para el personal técnico-aeronáutico en sus diversas categorías del personal técnico de vuelo, tierra, auxiliar, etcétera, que actualmente ya lleva más de un mes publicado en la página Web de la Cofemer, y no se han recibido más que dos comentarios que ya fueron atendidos por parte de líneas aéreas al respecto, y que fue enviado a la Asociación Nacional de Medicina de Aviación.

Este anteproyecto les fue presentado. No nos hemos podido reunir con ellos por cuestiones de agenda, pero que también estamos abiertos a recibir sus observaciones. Con ello quisiera que se refirieran al mismo que, palabras más, palabras menos, pretende los mismos objetivos que está pretendiendo la Comisión de Transporte a través de esta modificación de la ley.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 6, hoja 2, cas

Luego entonces, que qué claros estamos en el mismo equipo y quisiéramos que nos sumáramos al esfuerzo de mejorar el servicio de Certificación del Personal Técnico-Aeronáutico, y no sólo de la certificación, sino de todo lo que es el impulso de la aeronáutica civil y de la salud y bienestar de este personal, así como la investigación de accidentes de aeronáutica.

Segundo lugar, algunos aspectos que quisiera hacerles algunas precisiones. Se está legislando en materia de salud. Es claro que la pretensión de crear esta institución, este Centro Especializado en Medicina de Aviación es legislar en materia de prestación de servicios de salud, y que es facultad de la Secretaría de Salud, y que también es facultad, desde el punto de vista legislativo, de ser revisado por la Comisión de Salud de la propia Cámara, misma comisión que desconoce esta iniciativa, cuando menos a través de la propia Comisión de Transporte; la conoce a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ya que fue consultada esta Comisión de Salud por la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Entonces, sí me gustaría que si vamos a legislar en materia de servicios de salud, bueno, pues que se convoque a quienes van a participar en ella y a quienes pueden emitir las opiniones más calificadas para hacer una mejor ley y una ley mucho más benéfica para todos.

Estamos de acuerdo que la especialidad en medicina de aviación es importante y que ha sido limitada en su ejercicio y expansión y práctica, tanto en la investigación como en las áreas clínica y académica. Esto en buena medida por la forma en que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha ejercido la política de certificación del personal técnico-aeronáutico centralizando estas facultades.

Sin embargo, quisiera precisar el nombre. No se reconoce, investigué en Educación Pública y en Salud, la medicina aeroespacial, sino la medicina de aviación. Tal vez sería necesario ajustar algunas definiciones de nomenclatura para ello, con el fin de además no entrar en contradicción con el Instituto Aeroespacial que está la Cámara legislando también y que es importante que no haya contradicciones entre unas facultades y



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 6, hoja 3, cas

otras, en materia de viajes espaciales. Que yo creo que sí debe de haber un área médica en materia de viajes espaciales, estrictamente dedicada a ello.

Por otro lado, ya es experiencia, la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La expedición de las licencias es facultad de la DGAC; la expedición de la constancia de aptitud, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la DGPMPT, y por ejemplo, la expedición de la constancia de competencias técnicas pues no la hace la Secretaría de Comunicaciones, ni siquiera la DGAC. La avala la DGAC a través de los Centros de Capacitación reconocidos por la propia Dirección General de Aeronáutica Civil.

Ahora, también la palabra rectora en aspectos médicos y de salud puede resultar ser inapropiada ya que la rectoría de servicios de salud es exclusiva de la Secretaría de Salud y no podría ser rectora la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de prestación de servicios de salud, sino que sería reguladora probablemente, o buscar otra palabra, que no entrara en contradicción con las facultades conferidas por la Constitución a la Secretaría de Salud.

El certificado de aptitud psicofísica es un acto de autoridad del Ejecutivo federal, y por tanto, intransferible a un particular. Los actos de autoridad del Ejecutivo no pueden ser delegados a autoridades. Si así fuera al cabo del día pues todos los privados estaríamos haciendo actos de autoridad, estaríamos gobernando por el Ejecutivo federal. No puede ser así. Debe buscarse otra figura en la figura del médico autorizado, que sí es importante buscar la forma de que la medicina privada se incorpore a la práctica de la medicina de aviación, pero es indelegable la facultad que tiene el Ejecutivo de la certificación, de emitir un certificado de aptitud psicofísica que es facultad exclusiva del Ejecutivo.

Tendríamos que buscar la figura para ello. Ya estamos incluso nosotros platicando con la Comisión de Salud para hacerlo nosotros mismos porque pensamos que debemos hacerlo, y debemos buscar la forma de que esto sea hecho realidad sin entrar en contradicciones de ley ni comprometer los actos de autoridad, que



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 22 de diciembre de 2008

Turno 6, hoja 4, cas

son facultad exclusiva del Poder Ejecutivo. Por tanto, esto yo lo vería con relación a los certificados de aptitud.

Las definiciones de medicina aeroespacial yo las acotaría a medicina de aviación. Una cosa es la medicina de aviación civil, y otra la medicina aeroespacial. Tal vez tendríamos que definir las dos de alguna manera y ver qué alcance tiene una y otra en cuanto a esto.

Una, el espacio aéreo civil es distinto a aspectos espaciales, de viajes espaciales, digamos, viajes que salen de la atmósfera y son condiciones diferentes.

Por otro lado, quisiera también hacer algunos comentarios respecto a las sanciones que se les pueden imponer a los médicos examinadores. En la fracción XVIII del penúltimo capítulo de la ley que se propone se habla de las sanciones que se les impondrán a los autorizados para prestar servicios de medicina aeroespacial, que son los correspondientes a los establecidos en los ordenamientos aplicables a la prestación de servicios de salud.

Quisiera recordarles que la Secretaría de Salud no sanciona a los médicos. La Secretaría de Salud no prevé sanciones a los médicos. La Secretaría de Salud regula la actuación de los actos médicos, pero no sanciona a los médicos. Quien sanciona a los médicos es la autoridad judicial, cuando en estos actos médicos van en perjuicio de un tercero y este tercero demanda.

Si yo hago una apendicectomía por la espalda, que es completamente contrario de las normas médicas, pero nadie se queja, y no hay lesiones que un tercero pueda inconformar ante una autoridad judicial, sale impune mi osadía de haber hecho la apendicectomía fuera de las normas médicas.

Esto es precisamente porque la Secretaría de Salud no lo hace. Es la autoridad judicial la que sanciona al médico en caso de que el médico incurra en una práctica inadecuada del servicio de la profesión, ya sea por



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 22 de diciembre de 2008

Turno 6, hoja 5, cas

impericia o por incompetencia, ignorancia, o negligencia, que son las figuras que la ley establece para la responsabilidad del ejercicio de la profesión.

Entonces aquí se dejaría completamente sin sanción a los médicos, a excepción de los daños que pudiera...

(Sigue turno 7)



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 7, hoja 1, vba

... respecto a las sanciones que se le pueden imponer a los médicos-examinadores.

En la fracción XVIII del penúltimo capítulo de la ley que se propone, se habla de las sanciones que se les impondrá a los autorizados para prestar servicios de medicina aeroespacial, que son las correspondientes establecidas en los ordenamientos aplicables de la prestación de servicios de salud.

Quisiera recordarles que la Secretaría de Salud no sanciona a los médicos. La Secretaría de Salud no prevé sanciones a los médicos. La Secretaría de Salud regula la actuación de los actos médicos, pero no sanciona a los médicos.

¿Quién sanciona a los médicos? Es la autoridad judicial. Cuando estos actos médicos van en perjuicio de un tercero, y este tercero demanda. Si yo hago una apendicetomía por la espalda, que es complementa contraria a las normas médicas pero nadie se queja y no hay lesiones que un tercero pueda inconformar ante una autoridad judicial, sale impune mi osadía de haber hecho la apendicetomía fuera de las normas médicas.

Y esto es, precisamente, porque la Secretaría no lo hace. Es la autoridad judicial la que sanciona al médico en caso de que el médico incurra en una práctica inadecuada del ejercicio de la profesión y ya sea por impericia o por incompetencia o ignorancia o negligencia, que son las figuras que la ley establece para la responsabilidad del ejercicio de la profesión.

Entonces, aquí se dejaría completamente sin sanción a los médicos a excepción de los daños que pudieran causar y me parecería un poquito peligroso, ya que cuando los planes se causaron tal vez sea demasiado tarde y demasiado grande los daños de una certificación aeromédica... Me gustaría que reflexionáramos juntos un poco en respecto de esto, de qué sanciones se les podría aplicar a los médicos autorizados.

De nuevo, en la organización y funcionamiento del servicio de medicina espacial, la palabra rectora me parece que es poco afortunada. En el artículo 93, el poner en manos de médicos especialistas en medicina de



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 7, hoja 2, vba

aviación o en medicina especial, los aspectos normativos, me parece excelente, yo creo que así debe ser, y es lo que estamos pretendiendo en medicina preventiva del transporte y no mezclar las competencias técnicas de, como dice el capitán David, que no podemos meter a la medicina de transporte terrestre, con la medicina de... cambios completamente diferentes y cuestiones médicas completamente diferentes.

Respecto al Consejo Consultivo, bueno habría que adecuar aquí algo también para que no fuera, no duplicara funciones con la propia cadena nacional de medicina, que es el órgano consultor, rector del gobierno federal. Habría que adecuar, tal vez, cuál sería su papel dentro de lo que significa las funciones de la academia y no tratar de duplicar lo que las funciones de la Academia Nacional ya ejerce.

Respecto de los artículos transitorios, y aquí también vienen los aspectos financieros. Primero, el traspaso, el Centro Nacional de Medicina de Aviación, quisiera aclarar algo. En efecto, el Centro Nacional de Medicina de Aviación aunque en nuestro corazón existe, jurídicamente no existe. No tiene una figura jurídica, no está en estructura orgánica del gobierno. No tiene una definición jurídica, es una subdirección de medicina de aviación y al lugar donde se practica de manera coloquial y de manera tradicional hemos llamado "Centro Nacional de Medicina de Aviación".

Ése Centro, esta subdirección no tiene un presupuesto asignado por programa. Los programas son programas globales de la propia dirección general, el presupuestos que ustedes investigaron, desgraciadamente, muy desgraciadamente no es el que tenemos. El que nos dieron este año fueron 136 millones de pesos para ejercicio a nivel nacional con 42 clínicas o unidades médicas, y aproximadamente unos 120 módulos en carreteras, en terminales aéreas y en terminales de transporte terrestre. Son módulos, son pequeños módulos que hay por todos lados, que están diseminados.

Y este presupuesto es para todo ello. El personal que ustedes mencionan aquí, médicos, las plazas totales médicas en el país. No en medicina de aviación, en medicina de aviación, aproximadamente 68 plazas. Médicas y paramédicas en la subdirección de Medicina de Aviación.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 7, hoja 3, vba

En efecto, sólo seis aproximadamente están certificados por el Consejo, avalados por el Consejo, y no sólo están avalados, sino que son activos en Congresos,... y actividad académica al respecto. Reconozco eso, también, de acuerdo, estamos de acuerdo en ello.

Pero el presupuesto no es así. El Centro Nacional donde se lleva a cabo, donde ustedes hacen sus exámenes médicos no es de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es de Aeroméxico. Por lo tanto, pues ustedes no pueden legislar enajenando un bien privado que pertenece a Aeroméxico, que es el terreno que está prestado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Lo tiene prestado. Nos lo prestaron a nosotros, Aeroméxico, ése terreno. No pertenece a la SCT.

Es de un privado, que es Aeroméxico, por lo tanto, se tendría que buscar, ya sea que se continuara esta situación o que se comprara un terreno para poder hacer el Centro Nacional de Medicina de Aviación en los términos en los que está proponiéndose.

No tiene gran cosa de bienes, resalta uno. El equipo médico, etcétera, no representaría un gasto importante, resalta uno, la cámara de entrenamiento, la cámara hipobárica de entrenamiento de altitud. Esta cámara está en copropiedad a través de un convenio con la Fuerza Aérea, con el Ejército Mexicano. Entonces se tendría que considerar aquí también que tenemos otros bienes, que son exclusivos de la SCT.

Y que es importante para medicina aeroespacial y para la investigación aeromédica, esta cámara, y es la única en su género en el país, además de la que se desarrolla en el extranjero, y aquí se entrena el personal militar. Desgraciadamente el civil no ha querido aceptar entrarle a esta cámara.

Por lo tanto, yo creo que, en cuestión presupuestaria se tendría mucho problema en la asignación de recursos y que fueran suficientes, ya que actualmente no son suficientes. Prueba de ello, acaba de decir, David, no tengo un oftalmólogo en este momento en el Centro Nacional de Medicina de Aviación, ni en la



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 7, hoja 4, vba

subdirección de Medicina de Aviación tiene suficiencia odontóloga, porque me recortaron las plazas y me congelaron las plazas y los recortes de capítulo mil que se considera pecado por Hacienda y por el Congreso de la Unión, el ejercer el capítulo mil es un pecado mortal y ejercer 5 mil es un motivo de viatificación política, pues entonces aquí nos recortaron y nos cortaron estos presupuestos y no tenemos los recursos humanos ni el dinero para contratar los recursos humanos para poder cumplir esta necesidad.

Sí enfrentamos serios problemas presupuestales. Graves problemas de ejercicio y de mejoramiento en el servicio por parte de servicios presupuestarios. Es por ello que publicamos el Reglamento que quisiera que lo revisaran y que tal vez nos sentáramos y platicáramos la manera de que las ideas que están ahí, bueno, pues la mezclamos con esto y hagamos un producto que sea más adecuado para la aviación civil nacional y para la medicina de aviación.

En cuanto a productos como recursos para financiarlo, son productos. Hacienda no nos va a permitir utilizar productos, puesto que el cobro fiscal por productos no es de enfundable a la dependencia que lo devenga, de acuerdo a las actuales disposiciones jurídicas en la materia. Por lo tanto no se podría, y por otro lado, no es el número de exámenes médicos que se practican. Estamos practicando aproximadamente 27 mil exámenes médicos. El persona tiene que dar... 45 mil. Exámenes psicofísicos... a personal... y esto, bueno, pues también sería menor. Tendríamos que hacer un análisis financiero un poco más profundo para ver la manera de financiar esto sin que representara transferir una carga financiera insostenible a la Dirección General de Aeronáutica Civil, que pudiera derivar en un deterioro en la prestación del servicio y el desarrollo de la especialidad.

Yo quisiera sugerir algo en sentido muy positivo. Nos sumamos a su idea. Nos sumamos al espíritu de la ley. Me parece que es positivo, que es ganancia y que sí es indispensable que se incorporen estas ideas que ustedes han presentado el día de hoy, y que cuyo diagnóstico de mejora coincido.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 7, hoja 5, vba

Sugiero también que se sume a esto, que invitemos a participar con nosotros, con ustedes, a la Comisión de Salud de la propia Cámara, que nos pueda ayudar a hacerlo mejor y adecuar algunas de las contradicciones de nomenclatura que pueda haber...

(Sigue turno 8)



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 22 de diciembre de 2008

Turno 8, hoja 1, mmp

... con ustedes a la Comisión de Salud de la propia Cámara, que nos pueda ayudar a hacer lo mejor y a adecuar algunas de las contradicciones de nomenclaturas que pueda haber en éste, y de conflicto con la autoridad de salud.

Creo que sería muy sano que la Comisión de Salud se incorporara y fuera invitada a revisar esta iniciativa. Nosotros nos ponemos a sus órdenes para sumarnos a ustedes, para integrarnos en trabajo con ustedes, aportarles la experiencia. Mal que bien, hemos tenido experiencia en la práctica de esto y podemos decirles dónde vamos a encontrar los problemas en la práctica de la instrumentación de una normatividad como ésta, en materia de prestación de servicios, de atención médica.

Finalmente, tal vez no sea tan conveniente que sea dependiendo jerárquicamente y de manera directa la misma autoridad que expide la licencia que haga todo el proceso. El examen médico y que sea el mismo jefe el que mande sobre el examen médico, sobre la certificación de competencia y sobre la certificación de identidades en las licencias de aviación.

Esto puede ser peligroso, pudiera amenazar la seguridad nacional en un momento dado y pudiera amenazar la eficacia en la prevención de accidentes; sin embargo, creo que la idea es buena, me sumo a ella y ofrezco los oficios de la Dirección de Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección de Medicina Preventiva, para subsanar lo que se tenga que subsana; nada de lo que hay aquí es insubsanable.

Todo se puede resolver. Resolver lo que se tenga que resolver, atender lo que se tenga que atender y invitaríamos, yo sugeriría que se invitara también a la Comisión de Salud para que se sumara con nosotros y trabajáramos en esto a partir de ahorita.

El diputado

Ramírez Stábros

: Muchas gracias, doctor Aguilar Zínser.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 8, hoja 2, mmp

Doy la bienvenida al presidente de la Comisión, al diputado Rubén Aguilar; al diputado Alejandro Delgado Oscoy y al diputado Marcos Salas.

¿Alguien más sobre este tema por parte de las dependencias del gobierno federal? A reserva de pasar la voz a alguno de mis compañeros... ¿Alguien más? Adelante. Quiero pedirles un favor por razones de agenda el día de hoy, y debido a que esta iniciativa no parte del invento gracioso, sino parte también de un debate que hubo en el foro por esta Comisión de Transportes y algunas otras cuestiones que hemos estado haciendo.

Estamos complementando información ante una iniciativa ya presentada y turnada, entonces, quiero pedirles esta cuestión de una reunión de análisis y de complementación, pero la agenda está muy cargada para la propia subcomisión, por un compromiso que tiene esta su comisión a las 2:00 de la tarde. No quisiera que... nos falta todavía el tema de la otra iniciativa. Entonces, les pido brevedad en cuanto a los comentarios. Adelante, doctor Saliclut.

El doctor *Carlos Saliclut* : Claro. Nada más quiero clarificar dos conceptos. Es medicina aeroespacial, eso quiere decir que tenemos entrenamiento tanto en medicina de aviación como en medicina aeroespacial; no las podemos desligar. De hecho, la última materia que llevamos cuando cruzamos la especialidad en medicina aeroespacial es medicina espacial. Incluso a mí me acaban de traer, me mandaron traer ahorita de mis prácticas en Cabo Cañaveral, Florida, en la NASA.

Entonces, no podemos desligar medicina de aviación con medicina espacial, es una sola. Para ser especialista en medicina espacial hay que tener entrenamiento en cuestión de medicina hiperbárica, en cuestión de medicina de aviación, en cuestión de ambientes hostiles y en otras innumerables cuestiones que caracterizarían el vuelo espacial.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 8, hoja 3, mmp

El vuelo espacial es combinado, es un vuelo atmosférico con un vuelo espacial; esto lo quiero recalcar. Es muy diferente una especialidad en medicina aeroespacial y un diplomado en medicina de aviación. A mí me gustaría eso, es parte...

Ahora que se crea la agencia espacial mexicana va a tener que haber un médico ahí encargado de prevención, encargado de prevención, encargado de enseñarles a los bomberos, de enseñarle a la gente cómo manejar este tipo de combustibles hiperbólicos; entrenar a la gente si es que algún día pretendemos —o como se dijo propiamente con la creación de la agencia espacial mexicana— atraer los vuelos comerciales espaciales a nuestro país.

¿Quién va a revisar estas personas? ¿Quién va a ser el encargado de supervisar estas operaciones cuando se utilicen humanos? Vamos a ser nosotros, los especialistas en medicina aeroespacial. No está desligado, es parte de nuestra misma especialidad.

Ahora, respecto a los médicos examinadores, en países de primer mundo como en Estados Unidos, como en los países europeos, como en Canadá, no se cede la facultad de examinar, no se da la autoridad a los examinadores, son auxiliares de las autoridades aeronáuticas.

Yo, como médico examinador de la administración federal de Estados Unidos a mí no se me confiere la autoridad. Yo nada más soy un representante, un auxiliar de la administración federal de aviación, cuando hago un examen médico, y lo mismo pasa con la JWA, que es la autoridad europea. Eso sería todo. Gracias.

El secretario diputado *Ramírez Stabros*: Gracias, doctor.

Sobre este tema, señor presidente si me lo permite, compañeros, yo quisiera hacer primero unos agradecimientos porque me parece que es muy valiosa la intervención del doctor Aguilar Zínser, que agradezco.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 8, hoja 4, mmp

Sí me parece que hay cuestiones muy importantes, la plática probablemente con la Comisión de Salud de esta Cámara; sin embargo, estamos hablando de una iniciativa de ley ya presentada y se le dio el turno a la Comisión de Transporte porque se legisla sobre la Ley de Aeronáutica Civil, no sobre la Ley de Salud.

Evidentemente, estamos haciendo algunas adecuaciones y es un tema que tiene que ver con salud; sin embargo, la iniciativa versa sobre el tema de transporte y, en este caso, de la Ley de Aviación Civil. Otro asunto importante que quisiera yo resaltar es que, como hemos visto, efectivamente compañeros y compañeras, estamos en este ambiente de la medicina de aviación en un retraso total. Eso es lo que tiene que ver la iniciativa.

Efectivamente, y coincido plenamente con el doctor, traemos problemas incluso que nos pueden llevar a asuntos de seguridad nacional. Acabamos de padecer en este país al accidente donde muere el secretario de gobernación de este país y, efectivamente, si nos vamos a las cosas y profundizamos, hay cosas incumplidas en la investigación de accidentes.

La siguiente iniciativa que vamos a ver dentro de las partes principales que tiene esa iniciativa —que yo creo que es perfectible sin duda— es separar de la autoridad aeronáutica el tema de investigaciones de accidentes. Porque no se puede ser juez y parte y en este país somos juez y parte en la investigación de accidentes.

En tratándose de cualquier accidente aéreo, pero tratándose también del que acabamos de padecer, veremos que ser juez y parte en la investigación de accidentes dista mucho y distaría mucho de poder primero tener una calidad moral ante la opinión pública nacional e internacional y, posteriormente, como país podemos padecer muchas vicisitudes derivadas de todas estas dudas y todo este desorden que tenemos a final de cuentas en un sector que se intenta en esta LX Legislatura poner al día. Después de muchísimos años de retraso en cuanto a la legislación y en cuanto a la funcionalidad de nuestro sector aeronáutico.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 22 de diciembre de 2008

Turno 8, hoja 5, mmp

Entonces, qué bueno que se coincide con el tema. A mí me parece que sí, que habría que tener alguna opinión y algunos asuntos que habría que profundizar en temas de salud; porque parte de la exposición de motivos de esta iniciativa dice que se pretende arrancar en México con temas como la investigación espacial, con temas como el desarrollo de nuevas tecnologías.

Sí, no queremos nada más una instancia administrativa, de recursos y de exámenes médicos y que realice exámenes médicos. Queremos una verdadera autoridad aeroespacial que pueda generar y ser congruente con lo que esta misma comisión ha venido proponiendo y que ya citamos en la Cámara y que ya caminó una iniciativa al respecto en la conformación de una agencia aeroespacial en México.

Vamos en una concordancia hacia una necesidad sin duda que tiene que también con la competitividad del país, la seguridad nacional del país; es decir, con razones de Estado. De eso se trata y es avance de esto. Sin embargo, considero muy importantes estos señalamientos, además de no dejar pasar cuando vemos en los presupuestos que manejamos en temas tan importantes como la certificación aeromédica, donde vemos presupuestos de 500 millones de pesos que seguimos reduciendo...

(Sigue turno 9)



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 9, hoja 1, día

...en temas tan importantes como la certificación aeromédica, tenemos presupuesto de 500 millones de pesos, que seguimos reduciendo, cuestiones con las que no estoy muy de acuerdo por que llegamos a la infuncionalidad. 500 millones de pesos, cuando un solo avión vale 70 millones de dólares, un solo avión de transporte comercial, incluyendo algunos otros más caros de transporte privado y sobre todo por las vidas de las personas que van ahí, dependiendo de dos personas que van manejando el avión. Eso requiere un respaldo mucho más allá del que hoy tenemos y desde luego de las cosas.

Por último nada más quiero aclarar, efectivamente con respecto al... no quisiera que nos quedáramos en el análisis del edificio, eso habla precisamente del retraso que traemos, nos andan teniendo que prestar los terrenos para hacer los estudios, cosa que me parece absurda cuando nuestro país es el que mas tratados de libre comercio tiene con el mundo, estemos en temas de medicina de aviación dependiendo de privados para que nos presten las instalaciones.

Me refiero a lo que es la institución que ya está conformada, es decir está conformado el protocolo y está dado de alta desde el 85, efectivamente el Centro Nacional de Medicina de Aviación, existió y existe, ahí está. Es sobre esos traslados. Habrá que ver todas las diluciones, pero incluso hablando de esta iniciativa en particular, tiene seguramente cuestiones perfectibles, pero estoy seguro que habrá que agregar otras iniciativas que legislen sobre el asunto de salud y que esta cámara volteé a ver los presupuestos que también aprobamos al sector aeronáutico y sobre todo el tema de medicina.

Si no tienen algún comentario, podríamos entonces concluir este tema haciendo y anotando las observaciones precisas y adecuadas de nuestro compañero el doctor Aguilar, para continuar con la otra iniciativa. Ésta otra iniciativa es la creación de un instituto nacional de aeronáutica civil. La iniciativa ya está presentada y turnada hacia lo que tiene que ser el dictamen que depende de esta comisión aprobar o no.

Vale la pena poner como antecedente que este asunto del instituto o de este cambio en la autoridad aeronáutica y esta escalada en la organización de la administración pública federal que requiere el sector



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 9, hoja 2, día

aeronáutico, también tiene discusiones previas, amplias, aquí mismo se hicieron, incluyendo algunas situaciones y consultas con la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Inicialmente se planteo en esta iniciativa la necesidad de hacer un organismo público descentralizado y crear un organismo que pueda tener un mayor poder y se pueda manejar a imagen y semejanza de algunos otros países con los que tenemos firmados convenios y tratados que tienen la autoridad aeronáutica mucho más peso específico, evidentemente muchos más recursos económicos y mucha más autonomía en muchas de las cuestiones que requiere para actualizarse rápidamente.

Sin embargo, ante la tradición política que tenemos a veces y que persiste en el estado mexicano, pareciera que habría que ir en una pauta mucho más lenta, mucho más reformista y no atreverse a plantear un organismo público descentralizado, sino plantear un primer paso de que pudiera ser un organismo público desconcentrado para no lastimar sensibilidades en la administración pública. Entonces, se da un primer paso tímido, que efectivamente a la hora de contrastar las cosas puede derivar en una serie de defectos, porque lo que realmente necesitamos es un organismo público descentralizado que dé mayor estatus a la aviación nacional.

Esa puede ser una de las primeras conclusiones que esta iniciativa pueda tener. Pero si la iniciativa no está clara y no es suficiente a través de un organismo público desconcentrado, pues entonces vayamos a buscar un organismo público descentralizado, que es lo que requiere la aviación nacional, ese dialogo entre poderes para que este poder pueda también articular mayores responsabilidades en una autoridad que el país requiere.

Esa puede ser una primera conclusión. Me da mucho gusto que esto se pueda ir cantando. Sin embargo, la iniciativa ya está como un antecedente de todo lo que estoy platicando, donde vienen temas muy importantes como el que acabamos de describir hace un rato con la intervención del doctor Aguilar, desprender de la autoridad aeronáutica la investigación de accidentes, y pasar la investigación de accidentes



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 22 de diciembre de 2008
Turno 9, hoja 3, día

al Instituto Mexicano del Transporte, precisamente para que no fuéramos juez y parte. Y además, poder tener la facultad o la posibilidad de exigir, pedir, y tener mayor poder de negociación del presupuesto que se requiere para la autoridad aeronáutica.

Les recuerdo a todos los presentes que el año pasado, en el presupuesto federal, la Cámara de Diputados autorizó 50 millones de pesos para complementar a la dirección general de aeronáutica civil en los inspectores que tenían y que no teníamos, y por lo tanto prevalecían cotos de poder, de corrupción, cotos de una serie de cuestiones que dieron, a final de cuentas... se derivaron acciones específicas de la autoridad, de cierre de aerolíneas que no cumplieron con el mejoramiento de la condición, de la imagen del sector aeronáutico y no alcanzaron para que nuestro sector pudiera seguir caminando como debe.

El estar hablando en la Cámara de Diputados de dos iniciativas y estar hablando del sector aeronáutico, tiene un significado adecuado. Vamos viendo rápidamente estas objeciones u observaciones a lo que pudiera ser la creación del organismo público desconcentrado, instituto de aeronáutica. Estas son las observaciones que nos hacen las autoridades y posteriormente quisiera que comentáramos algunas de ellas. ¿Me hace favor de leer las observaciones que hacen las autoridades, por favor?

Ciudadano Alejandro Mejía
El diputado : La primera es en la fracción dos del artículo 2, se recomienda eliminar la expresión de "jurisdicción federal" puesto que el instituto no puede ser titular de esa potestad por corresponder al poder judicial y tampoco requiere la especificación de competencia federal por depender de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual es una institución de carácter federal.

Manirrez Stabros
El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~ : Ante estas observaciones que se hacen, estamos de acuerdo en las inconsistencias jurídicas que puede haber, sin embargo me parece que son pautas para que esta subcomisión pueda tener elementos y ya en la discusión que vamos a tener lo voten.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 22 de diciembre de 2008

Turno 9, hoja 4, día

Permítanme cambiar la metodología. Si existiera por parte de las autoridades, alguna posición específica de estas inconsistencias, podamos tomar nota y discutir las en el seno de la comisión y que, a parte de las que ya tenemos, nos puedan hacer alguna, enfatizar alguna que haya faltado y la discutiríamos.

El ciudadano Gerardo Sánchez Henkel: Gracias, señor presidente. Soy Gerardo Sánchez Henkel, tengo a mi cargo el área jurídica de la Secretaría de Comunicaciones, efectivamente tenemos unos comentarios...

(Sigue turno 10)



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 10, hoja 1, jms

... de los órganos desconcentrados, de los organismos descentralizados, la estructura de la administración pública federal. En fin, temas de orden fundamentalmente constitucional.

Desde luego que me tomaría yo el atrevimiento de dejarles el texto. Es a manera de comentario.

Y quisiera referirme a lo fundamental. Sí, efectivamente, tenemos, desafortunadamente... tenemos, yo considero que tenemos una necesidad de establecer un mecanismo adecuado para la investigación de accidentes.

En función de que en concordancia con los acuerdos internacionales de los que México es parte, la investigación de un accidente aeronáutico no tiene como finalidad el determinar culpas ni imponer sanciones ni ver qué trámites se hicieron bien. Es, fundamentalmente se vincula con la seguridad. Es el prevenir accidentes. Ése es el tema en la investigación de accidentes aeronáuticos.

Y aquí, en este proceso de investigación intervienen distintas autoridades o existe la concurrencia de diversas autoridades, por distintos factores. O sea, ocurre en la PGR, cuando se percata o se percibe la noción de que hay delitos federales o tráfico ilícitos o quieren ellos asumir el control de la investigación.

Tenemos las autoridades locales, la propia Secretaría de la Defensa Nacional y la propia autoridad aeronáutica civil, que es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Hay algunas zonas grises en los procesos de investigación, yo creo que es muy conveniente jerarquizar y definir claramente, en su orden, quiénes intervienen y a efecto de, precisamente, cumplir este objetivo primario, que es la prevención de accidentes y la seguridad de la aeronavegación.

Y por otro lado, tenemos también un tema que es conveniente, también definir, con toda precisión y claridad, que es el tema de las aeronaves de esta Visa Bis de las aeronaves civiles. En función de que bueno,



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 10, hoja 2, jms

es muy amplio el espectro de las aeronaves de Estado, tal como lo tenemos hoy en la legislación vigente. Yo creo que es conveniente y a ver si se me permiten, aprovechando el esfuerzo que se está haciendo, hacer un par de precisiones, dado que las aeronaves, propiamente civiles o las aeronaves que operan civilmente para el transporte de personal oficial, no son propiamente aeronaves de Estado, no cumple con esa finalidad de la vigilancia de fronteras, de aduanas, de policía.

Entonces, yo creo que es conveniente ahí establecer un esquema de regulación puntual.

Por otro lado, ya para concluir, si me permiten, sí tenemos algunos comentarios en cuanto a la estructura que se adoptaría para el instituto que se propone.

Nosotros hemos expresado nuestra opinión en contra, que atiende no al fin que se busca. O sea, ahí sí quiero ser muy claro. Coincidimos, no podemos estar más de acuerdo con reforzar las funciones de autoridad, fortalecer institucionalmente a las áreas y a las instancias que intervienen en esto.

Yo creo que el ejemplo que comentaba el doctor Valente es clarísimo. Yo me atrevería a sugerir que no solamente hay que dotarlo de más recursos, necesitamos más recursos para poder contratar a mejores médicos y eso es un esfuerzo en el cual tenemos que esforzarnos, porque no basta con decir que nos faltan recursos. Digo, nos faltan recursos, sí, pero además, necesitamos generar interés en los estudiantes, en aquellos jóvenes que tengan ánimo de incorporarse en esa tarea de desarrollar sus capacidades en el ámbito de investigación y de estudio.

Sin embargo, nuestra posición atiende fundamentalmente a temas de orden constitucional. O sea, la estructura constitucional, poder ejecutivo, sector central, dependencias y entidades. En fin, y eso me permitiría dejarlo.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 10, hoja 3, jms

Sin embargo, sí estamos de acuerdo con la finalidad que se persigue y estamos, desde luego, a las órdenes de la Comisión para apoyarlos en este esfuerzo.

El diputado *Ramírez Stabros* : Había, por último, un tema que tenía que ver con impacto presupuestal de esta segunda iniciativa. ¿Lo tienen ahí, a la mano? Que viene aquí mismo, en el documento, en la parte siguiente.

¿Es correcto? Incluso, si se van a las últimas páginas del documento que les entregamos, pueden ver que se propone crear el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil como órgano desconcentrado, que era la aclaración que usted hacía, como autoridad aeronáutica civil y como ente operativo regulador y coordinador, con las funciones que desempeñaba la Comisión.

Los órganos que incluimos, tendría su comisión, su dirección general, un órgano de vigilancia y un órgano interno de control.

Entonces, aquí trabajamos con un escenario, que veríamos de qué tamaño quedaría el impacto presupuestario. La siguiente, por favor, Alejandro.

Hacemos una comparación entre lo que era el presupuesto original de la Dirección General y cómo, agregando estos órganos que necesitaría para operar de la manera propuesta, cómo quedaría.

Entonces, tendríamos un impacto de aproximadamente 175 millones de pesos con ese escenario.

El diputado *Ramírez Stabros* : Muchas gracias. ¿Alguien, compañeros, sobre el tema? Adelante, diputado Del Valle Toca.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 10, hoja 4, jms

El diputado Antonio del Valle Toca: Gracias, compañeros. Buenas tardes a todos y bueno, como en su momento lo comenté y diputado Stabros, lo que le comentaba no era que estuviéramos en contra de su iniciativa, al contrario, estamos a favor de ella, en lo que respecta al fondo de lo que se requiere.

Por tanto, yo solicité este escenario del presupuesto, del impacto presupuestario que esto conllevaría. Pero además, también los impactos jurídicos que esto llevaría.

Y yo considero o le propondría, que así como hay la disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ahora sí que en el tiempo más pronto que se considere, reuniera al equipo técnico con el equipo técnico de la SCT y arreglarlo. Porque realmente, también, no me gustaría, en el caso muy personal, que esto se quedara en saco roto, como usted dice, el sólo presupuesto es el costo de un avión, lo que estamos haciendo para darle seguridad a la aeronáutica.

Entonces, yo sí le sugeriría y a las personas que hicieron el favor de trabajar en el aspecto técnico de la iniciativa, que lo más pronto, si se puede esta semana, la que viene, empezáramos a reunirnos, cambiar a lo mejor los conceptos, los nombres, la forma en que se está dando y que le diéramos para adelante.

Yo creo que estamos todavía muy en tiempo de lograr algo positivo en este mes y si no, para el próximo periodo ya tenerlo listo.

El diputado *Manos Salas C.* : Buenas tardes, coincidiendo con la propuesta del diputado Del Valle, creo que de las tragedias hay que sacar resultados favorables, positivos, en lo particular me ha alarmado mucho la situación de cómo se han venido dando las licencias de las empresas patito. Y bueno, ya pusieron a temblar a todo el país, porque en realidad, si no contamos con pilotos certificados, pero certificados de de veras, ya no sabemos si el que está operando es un operador que está certificado.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 10, hoja 5, jms

Y entonces, hasta dónde nos ha llevado este tipo de situaciones. Tuvo que suceder una tragedia de esta magnitud para sacudir el árbol.

Y yo creo que si hay que hacer algunos ajustes, inclusive, de carácter constitucional, yo creo que hay que romper todos esos paradigmas, porque si queremos estar, si queremos competir con aquellos países que son vanguardistas, tanto en... el área de aviación y todo eso...

(Sigue turno 11)



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 11, hoja 1, rpq

... tenemos que estar, si queremos competir con aquellos países que son vanguardistas, tanto en Medicina Aeronáutica, como en el área de aviación y todo eso estamos viendo... que hasta estamos viviendo de lo prestado, con terrenos.

Digo, lo que menos se me podría ocurrir es que la aeronáutica civil y el área de puertos, aeropuertos y todo ese aparato económico que se mueve ahí estemos viviendo en la miseria. Yo creo que hay que irle dando importancia, a lo que tiene importancia.

Esto, para nosotros los diputados es muy importante y creo que el tema cobra interés de todos, tanto de ustedes, las autoridades, como los que hacen posible la operación de los aeropuertos y de los diputados, que estamos dispuestos a echarle ganas, a sacar esta reforma y lo que se tenga que hacer, lo vamos haciendo.

Si hay esa ley que ya está un poco polvosa y que de alguna manera ahorita veo algunas situaciones en contra de diferentes instituciones se contraponen porque no hemos avanzado, esto se quedó por mucho tiempo, entonces vamos a darle una sacudida a ese palo, para ver si en esta ocasión logramos ponernos en tésituras de estándares de calidad y de normatividad de los países que la tienen y que de alguna manera tenemos tratados con ellos.

Vamos a tratarnos en igualdad de circunstancias, entonces, vamos a trabajar en equipo. Creo que como dijo aquí... SCT del jurídico, entiendes perfectamente, comprendes que este tema es... pues vamos dándole los ajustes y pues los 200 o 179 millones creo que aquí en esta Cámara hemos aprobado muchos; aprobamos 3 billones 240 mil millones y creo que por 179 ¿poner en riesgo a la nación? Eso no, es inconcebible.

Creo que todos vamos echándole compromiso y qué bueno que aquí se expresó información de la que ni siquiera teníamos registrada, pero que era interesante tenerla. Alabamos que en esta discusión, el compañero diputado Jesús propuso que se diera este debate y de entrada nos pareció bien, pero había que le entraran todas las autoridades que tienen competencia y que tienen conocimiento.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 11, hoja 2, rpq

A aquello a lo que haya hacerle ajuste, pues le vamos haciendo ajustes por el bien de la nación.

Ramírez Fabros

El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Muchas gracias, diputado. ¿Alguien más? Adelante.

La ciudadana Elena Ramos: Hola, buenas tardes, mi nombre es Elena Ramos vengo del Jurídico de Egresos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Nada más, sumarnos a la mesa de trabajo en cuanto al jurídico y a las próximas modificaciones que se le hagan a esta ley.

Sin embargo, sí nos gustaría comentarles, que respecto a la creación de estructuras administrativas, en el caso del órgano desconcentrado sí nos gustaría que abriera una disposición transitoria en la que se mencionara que la creación de este órgano desconcentrado se sujetara al presupuesto ya tenía asignado la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en su caso, como una alternativa para ellos es que las modificaciones que ellos pudieran hacerle a sus plantillas en materia de servicios personales, de conformidad con la Ley de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Porque sí, ya se aprobó el presupuesto para el próximo año; este año ya está por finalizar, entonces, sí es importante que ustedes sepan que no se pueden autorizar en estos momentos la ampliación del techo presupuestario para la SCT.

Ramírez Fabros

El presidente diputado ~~Juan Francisco Rivera Badoya~~: Muchas gracias. Habrá que ver luego lo de subejercicios también. Adelante, diputado...

El diputado Fabián Fernando Montes Sánchez: Sí, creo que... Fabián Montes, servidor. Es interesante la propuesta que ha hecho nuestro compañero Jesús, puesto que ésa es una de las funciones principales del Legislativo estar en la vigilancia de que estemos mejorando nuestro marco jurídico y por tanto, de ahí se desprenden las acciones de gobierno.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 11, hoja 3, rpq

Yo solamente busco dos cosas: felicitar al diputado Jesús por la propuesta creo que ciertamente impulsa a generar modificaciones para bien, pero igual poner sobre la mesa la petición de que seamos muy cuidadosos en dos aspectos. Hace unos minutos mencionaban que no dupliquemos funciones por un lado y segundo estar muy al alza de no generar monstruos jurídicos, en cuestión de que necesitamos ir mejorando lo que tenemos.

Esto es, que no caigamos en aquello de ser juez y parte creo que por ahí va a requerir muchísima finura, ahora sí, como en temas médicos, quirúrgicamente tenemos que meterle pluma a esto para que salga un buen resultado y no ir hacia atrás en las propuestas y modificaciones que se hagan.

Por ejemplo, veo en el caso de los dos temas; el primero es el separar la medicina del centro éste que mencionan, el tomarlo y llevarlo a la Dirección General de Aviación Civil, ahí tendría de mi punto de vista, que lo que me brinca a mí es ¿será juez y parte? Si ahorita está afuera y los de afuera certifican lo médico y si lo metemos en la Dirección General de Aviación Civil o en su caso, al instituto, que también es lo que se propone es que si no estaríamos generando ser juez y parte de esta propuesta.

Entonces, meterse fino, solamente y segundo, las grandes virtudes andar en ellas de generar al instituto para que vengan mejorías de fondo y no solamente de forma, el separar la Dirección General y ahora crear un instituto nuevo. Solamente es eso, compañeros lo que me queda a mí, todavía como un poquito de necesidad de mayor información y ahondar en esos temas.

El diputado *Maníres Stábros* : Le damos la bienvenida al Director de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Cuauhtémoc Gilberto López Meyer y quiero darle las gracias también, al Canal del Congreso que estaba aquí transmitiendo.



Comisión de Transportes
Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo
Martes 2 de diciembre de 2008
Turno 11, hoja 4, rpq

Yo, presidente, si me permite concluir la reunión con el agradecimiento al gobierno federal, a sus dependencias, por participación y por haberse tomado el tiempo en mandarnos los apuntes, las observaciones y desde luego, en estar aquí presentes.

Quisiera concluir diciendo que no estamos legislando, la pretensión de la comisión no es legislar sobre un tema específico, como el asunto —digamos— de medicina o de quién hace los exámenes médicos ni tampoco sobre un asunto específico de accidentes y de investigación de accidentes. Estamos legislando con un contexto y un objetivo de competitividad y viabilidad del país.

Ése es el objetivo del tema en una materia abandonada durante muchos años y en una materia ciertamente imprescindible para el futuro del país, de eso se trata. Evidentemente donde se involucran temas que tienen que ver con la seguridad nacional, que tienen que ver con la forma tan endeble en la que tenemos como país sujetos nuestros convenios internacionales, por ejemplo.

En temas tan vulnerables como las vicisitudes de un accidente aéreo como el que acabamos de vivir y que entonces tenemos plasmado en los hechos una problemática real y profunda en el sector aeronáutico del país. De eso se trata y ése es el objetivo.

Evidentemente y les agradezco mucho, trabajaremos a la brevedad está el equipo; yo velaré por lo que a mí me corresponde, al equipo técnico para hacer una reunión a la brevedad estar en función de hacer las cosas. Efectivamente, tenemos que ser muy cuidadosos, quirúrgicamente cuidadosos, sobre todo en la creación de un nuevo organismo.

Lo que claramente queda plasmada es la necesidad de hacerlo o sea, me parece que la necesidad de caminar hacia un estatus distinto en la administración pública federal, con respecto a la aviación civil es absolutamente claro y viable, de tal manera que ésa es parte de las cuestiones, que como Legislativo —y con esto concluyo— tenemos que hacer.



Comisión de Transportes

Reunión de la Subcomisión de Transporte Aéreo

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 11, hoja 5, rpq

A partir del equilibrio que hay entre poderes y que cada vez es mayor papel protagónico que tiene la Cámara de Diputados no rehuimos ni lo vamos a hacer, a la capacidad de gobernar también desde el Legislativo y de eso se trata, el fondo es ése es una iniciativa que efectivamente remueve posiciones, remueve intereses y remueve y ayuda pues.

En el Estado mexicano somos renuentes, nuestras instituciones son renuentes al cambio es normal y es natural parece que de ahí la importancia de esta iniciativa, de la posibilidad entonces de remover, de avanzar y de gobernar también desde el Legislativo.

Yo les agradezco mucho iniciaremos entonces estas consultas a la brevedad, esta misma semana si es posible, me pondré en contacto —si me lo permiten— con ustedes para poder reunirnos ajustar las cosas y poder en todo caso activar los temas en la propia comisión. Iremos a las dictaminaciones en breve y entonces ahí ya llevaremos algunas de las observaciones...

(Sigue turno 12)

Martes 2 de diciembre de 2008

Turno 12, hoja 1, rjg

... y poder activar los temas en la comisión, iríamos a las dictaminaciones en breve y llevaremos algunas de las observaciones. Mucha gracias a todos y a todas.

---o0o---