

2012



"2008, Año de la Educación Física y el Deporte"

MESA DIRECTIVA

OFICIO No. CP2R2A.-2034.

PODER LEGISLATIVO FEDERAL
COMISION PERMANENTE

México, D. F., a 13 de agosto de 2008.

**DIP. RUBÉN AGUILAR JIMÉNEZ
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE TRANSPORTES
P R E S E N T E .**

Me permito comunicar a usted que en sesión celebrada en esta fecha, se recibió del Diputado Jesús Ramírez Stabros, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, Iniciativa con proyecto de decreto que deroga las fracciones IV, V y VI del artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y que contiene la Ley que crea el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Presidencia dispuso que dicha Iniciativa se turnara a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, misma que se anexa.

Atentamente




DIP. LILIANA CARBAJAL MÉNDEZ
Vicepresidenta

32
13 AGO 2008

Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados

INICIATIVA DE LEY CON PROYECTO DE DECRETO QUE CREA EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL COMO ÓRGANO ADMINISTRATIVO DESCONCENTRADO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, PRESENTADA POR EL DIPUTADO JESÚS RAMÍREZ STABROS, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL EN LA LX LEGISLATURA.

Honorable Asamblea:

El suscrito, Diputado Jesús Ramírez Stabros, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y el artículo 55, fracción II, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, me permito someter a consideración de esta Soberanía, la iniciativa con proyecto de Decreto que deroga las fracciones IV, V y VI del artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y que contiene la ley que crea el INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL, Órgano Administrativo Desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES

El avance de la tecnología y la modernización en las comunicaciones exigen a los países transformar su industria aeroespacial para hacerla competitiva a nivel internacional. Nuestro país ha suscrito acuerdos con diversos organismos internacionales en materia de aeronáutica civil que lo obligan a establecer mecanismos, procedimientos y estructuras administrativas más adecuadas.

La aeronáutica civil debe desempeñar un papel importante para desarrollar una vida productiva eficiente, fortalecer la calidad de los servicios y contribuir al mejoramiento de los vuelos y aeropuertos para toda la sociedad a través de programas, proyectos y acciones coordinadas y estratégicamente unificadas.

Por lo anterior, y con la finalidad de reforzar las actividades de coordinación básicas y mejorar las de seguridad, promoción y desarrollo, se requiere que haya una modificación de la estructura y las funciones que hasta hoy desempeña la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) para conformarla en el INSTITUTO NACIONAL DE AERONAUTICA CIVIL. Se plantea la necesidad de que haya una organización adecuada, con autonomía, que aplique una política integral de aeronáutica civil, que dé a la aviación status de sector, fortalezca su condición estratégica y haga efectivo su carácter de seguridad nacional. Asimismo, que se unifique y articule en un sólo cuerpo administrativo para responder a las exigencias de este sector prioritario del Estado Mexicano.

II. CONSIDERACIONES

Desde el año 2000, la industria aeronáutica reclama la definición de una Política Aeronáutica con visión de largo plazo y que dé rumbo a la aviación nacional. Los primeros avances en esta materia fueron publicados en el Diario Oficial de la Federación el 29 de octubre de 2001.

No obstante lo anterior, en los últimos siete años, el sector aéreo y aeroportuario nacional no han participado en la transformación sustantiva de sus estructuras público-administrativas.

En los años noventa se experimentó una agresiva desregulación del sector que ocasionó una guerra tarifaria y el debilitamiento financiero de las aerolíneas nacionales. La situación resultó agravada con la crisis económica de finales de 1994, la cual obligó a la adecuación del marco regulatorio de la aviación y se constituyó el consorcio CINTRA, el cual incorporó a las principales aerolíneas del país.

A principios de este siglo, el Sistema Aeroportuario Nacional estaba integrado por mil 215 aeródromos, de los cuales 85 (56 internacionales y 29 nacionales) son los aeropuertos que conforman la red principal. En virtud de la reestructuración aeroportuaria, se conformaron cuatro grupos aeroportuarios (Sureste, Pacífico, Centro Norte y de la Ciudad de México), quedando algunos aeropuertos a cargo de la entidad pública descentralizada Aeropuertos y Servicios Auxiliares, y el resto operados por administraciones estatales, municipales, militares y particulares.

Dentro de la red principal, los grupos aeroportuarios concentran más del 95 por ciento del movimiento de pasajeros y cerca del 85 por ciento de las operaciones; destaca el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México que participa con más del 35 por ciento en el movimiento de pasajeros y más del 20 por ciento en las operaciones.

Construir y modernizar aeropuertos en lugares o regiones con suficiente demanda, implica proveer lo necesario para modernizar el equipamiento y la infraestructura destinados a los servicios de control y navegación de tráfico aéreo, a cargo del órgano administrativo desconcentrado SENEAM (Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano).

Por razones técnicas y complementarias, en la mayor parte de los países las actividades aeronáuticas civiles tienen incorporadas a sus funciones los servicios de navegación aérea y de infraestructura aeroportuaria.

Las más recientes reformas a la Ley de Aviación (diciembre de 2001) fueron para establecer controles estrictos en el otorgamiento de concesiones y permisos; para otorgar facultades a las autoridades aeronáuticas que permitieran facilitar las medidas a la aviación general, liberando de requisitos innecesarios en el ingreso y salida de aeronaves particulares a nuestro territorio. Asimismo, con el objeto de fomentar el turismo y los negocios, se

precisaron funciones de verificación para fomentar la seguridad aérea y se proporcionó la homologación del control de los operadores aéreos.

Las modificaciones al artículo 21 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos (septiembre de 2003) permiten la participación de las entidades paraestatales hasta en un 51 por ciento del capital social de las sociedades mercantiles, por lo que en términos del Artículo 14 del mismo ordenamiento, pueden otorgarse concesiones a los gobiernos de las entidades federativas o de los municipios constituidas para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos.

Cabe destacar que informes de la OACI señalan que el transporte aéreo genera 30 millones de empleos en todo el mundo, y representa alrededor de 4.5% del PIB mundial, y que la industria del transporte aéreo comprende actualmente más de 900 transportistas aéreos regulares en todo el planeta, con aproximadamente 22 mil aviones de transporte comercial.

El éxito del transporte aéreo ha sido el constante crecimiento de su productividad en el largo plazo, el cual comprende mejoras en la mano de obra y mayor eficiencia en el uso de combustible, así como la utilización de aeronaves de mayor capacidad y mejor tecnología, con viajes más rápidos y a mayores distancias, así como mayor calidad y frecuencias en el servicio, con la subsiguiente reducción real de las tarifas de pasajeros y carga.

Lo anterior implica alcanzar una mejor coordinación del transporte aéreo y de la inversión en infraestructura aeroportuaria y en las tecnologías de navegación aérea; por ello se requiere de un órgano que cuente con las facultades y la capacidad de llevar a cabo planes, programas y proyectos integrales de acción en todos los ámbitos aeronáuticos. De hecho, el crecimiento de la productividad en el transporte aéreo a nivel mundial ha sido fruto de las nuevas tecnologías incorporadas a la renovación y expansión continua de la flota y de los sistemas más eficientes de apoyo terrestre y a la navegación.

Otra tendencia es la *multimodalidad*, que tiene la ventaja de asegurar una relación más equilibrada entre la oferta y la demanda, además de una tendencia a la promoción en tecnologías no contaminantes.

Del mismo modo, cada año se está generando una homologación de normas y reglamentos en todos los países del mundo, con la subsiguiente normalización de los estándares de seguridad, así como la fijación regional de *bandas tarifarias*, tasas e impuestos vinculados a la actividad aérea.

Una previsible consecuencia de las reglas regionales será la aplicación de subsidios a los insumos y la regulación de los seguros aeronáuticos, con un mayor impulso que permita compartir y desarrollar el conocimiento tecnológico y la ciencia en el sector.

Un resultado de la tendencia más reciente es el otorgamiento de concesiones de líneas aéreas y de servicios aeroportuarios, que anteriormente se encontraba exclusivamente en manos del Estado.

Datos de la OACI establecen que la velocidad media mundial de las aeronaves entre calzos aumentó de 360 km por hora en 1960, a 645 km por hora en 2005, lo cual representa un aumento del 78 por ciento. La longitud media de las etapas prácticamente se ha triplicado pasando de 470 km en 1960 a 1,220 km en 2005.

El efecto combinado de la mayor velocidad y del menor número de escalas nos marca la tendencia a reducir el tiempo total de los viajes del transporte aéreo, con la subsiguiente reducción en los costos de combustible, horas hombre, requerimientos de mantenimiento y gastos de navegación, seguridad y aeroportuarios. Por ello, las líneas aéreas en todo el mundo han podido aumentar la frecuencia de los servicios e introducir vuelos sin escalas para una mayor gama de pares de ciudades sin incrementar sus costos.

De la misma manera, las líneas aéreas se han visto forzadas a forjar alianzas comerciales cada vez más estrechas entre ellas mismas, al procurar economías de costo en un mercado competitivo.

El precio que los consumidores pueden pagar para adquirir servicios de transporte aéreo y el desempeño financiero de las empresas, depende de los precios que los transportistas pagan por sus insumos, así como del rendimiento productivo de la línea aérea.

Existe una tendencia gradual a generar un espacio aéreo mundial más uniforme. Dentro de 30 años se estima que el suministro de servicios de navegación aérea será del dominio de unos 30 centros regionales, en lugar de los más de 180 existentes en la actualidad. Ejemplos de ello, se encuentran en la Unión Europea y en Asia-Pacífico.

El concepto mismo del Sistema Mundial de Navegación por Satélite nos marca la tendencia a la prestación de dichos servicios a zonas geográficas cada vez más amplias. Por encima de las capacidades de los sistemas ubicados físicamente en tierra. Los nuevos servicios de información meteorológica a nivel satelital son otro ejemplo de esas tendencias a la globalización de los servicios, los cuales varios de ellos ahora se encuentran soportados con arreglos al protocolo Internet.

El desafío es garantizar que la transición a un espacio aéreo uniforme se facilite, maneje y coordine de manera eficaz, eficiente y su impacto social sea favorable.

En 1996 se transportaban en México 30 millones de pasajeros en aviación regular y fletamento, cifra que se incrementó en 2005 a 46 millones de pasajeros en vuelos comerciales y, según las proyecciones, podría llegar a 87 millones de pasajeros para el 2015. En 1996 se transportaban en México 326 mil toneladas de carga en aviación regular y fletamento, cifra que se incrementó en 2005 a 600 mil toneladas en vuelos comerciales y, según las proyecciones, podría llegar a 1 millón 305 mil toneladas para el 2015.

III. CONCLUSIONES

En virtud de estas consideraciones, la creación de un Órgano Administrativo Desconcentrado permitirá vigilar, verificar, supervisar y apoyar al conjunto de aspectos aeronáuticos civiles y a la industria aérea, por ser una estructura integral.

Se hace necesario mejorar la coordinación entre las tres áreas sustantivas del sector aéreo (Dirección General de Aeronáutica Civil-DGAC, Aeropuertos y Servicios Auxiliares-ASA y Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano-SENEAM), dada las diferencias de su propia naturaleza, ya que la primera es hasta este momento una *unidad administrativa central*, la segunda un *órgano administrativo descentralizado* y la tercera un *órgano administrativo desconcentrado*, lo que complica la operación, coordinación y armonización de las políticas públicas en el sector.

Si la DGAC, actualmente unidad administrativa central adscrita a la Subsecretaría de Transportes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se transforma en un Órgano Administrativo Desconcentrado, como autoridad aeronáutica civil y como ente operativo, regulador y coordinador, se podrá apoyar más decididamente el desarrollo económico y social de los servicios aeronáuticos civiles.

En este sentido, conviene orientar los esfuerzos con criterios de unidad y aplicar nuevas respuestas a los compromisos de un servicio aéreo y aeroportuario en constante renovación.

La propuesta consiste en optar por la creación de un nuevo Órgano que cohesione y unifique las acciones públicas en la materia con el ánimo de atender la demanda de los servicios aeronáuticos del país, a fin de ofrecer alta calidad en los servicios y permitir la consolidación de la industria aeronáutica nacional. De ahí que se haga necesaria la creación de una institución comprometida con los requisitos del sector productivo, la sociedad, la economía y la tecnología.

Por lo anterior, presento la propuesta para la creación de un Órgano Administrativo Desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado INSTITUTO NACIONAL DE AERONAUTICA CIVIL, de conformidad con el mandato constitucional y de acuerdo con los programas del Gobierno Federal en materia de aeronáutica civil, con el objeto de dotarlo de un mayor margen de autonomía, coordinación, articulación y visibilidad pública, diferente a la forma de operación actual dentro del sector central.

Tener autonomía de gestión permitirá al Instituto libertad de acción, más directa y por lo tanto oportuna; posibilidad de ejercer con mayor eficacia sus funciones y hacer más expeditos sus propósitos. Es necesario establecer sus facultades para ejercer derechos y cumplir obligaciones. Como órgano administrativo desconcentrado, adquiriría mayor libertad para la definición de sus políticas internas, el desarrollo y la reglamentación de sus funciones, mediante la

constitución de sus órganos internos que le permitiría la administración de sus recursos y ampliar sus relaciones con los sectores privado y social del país.

Adicionalmente, con el cambio de naturaleza, esto es, de unidad administrativa central a órgano administrativo desconcentrado como el que se propone, tendría mayor autonomía financiera, lo que le permitirá cierta libertad de acción directa, posibilidad de ejercer sus funciones y facilitación en el cumplimiento puntual de sus propósitos.

Se entiende que el nuevo órgano desconcentrado asumirá las funciones que desempeña actualmente la Dirección General de Aeronáutica Civil, establecidas en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, artículo 36, fracciones de la IV a la VI, así como en el artículo 18 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La propuesta de un nuevo órgano administrativo desconcentrado, previsto en el artículo 45 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, cambiará sustancialmente las posibilidades de control y verificación de la aviación civil, con el fortalecimiento de la autoridad aeronáutica en cuya nueva estructura se tendrían las facultades y capacidades administrativas y presupuestales a favor de la seguridad aérea y aeroportuaria, así como de su desarrollo. Esto permitirá asumir un nuevo esquema administrativo, donde los procesos de decisión transformarían el ámbito de competencia de la aviación civil a partir de la integración de estrategias comunes y afines.

El propósito principal del órgano administrativo desconcentrado será auxiliar al Ejecutivo Federal en las atribuciones del Estado para impulsar esta área prioritaria del desarrollo, y contar con una nueva estructura orgánica análoga en su capacidad, a la existente en los países más desarrollados del mundo.

A continuación se presentan algunos ejemplos de instituciones gubernamentales de diferentes países que fueron transformadas de Direcciones Generales de Aeronáutica Civil o entes similares de administración central (homologadas) por órganos públicos desconcentrados e incluso descentralizados:

Federal Aviation Administration (Estados Unidos)
Transport Canada Civil Aviation (Canadá)
Instituto Nacional de Aviación Civil (Portugal)
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (Venezuela)
Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (Nicaragua)
Instituto Dominicano de Aviación Civil (República Dominicana)
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (Cuba).

1) Los Estados Unidos son un caso pionero en la integración y administración sistematizada de su industria aérea. En 1967 la *Federal Aviation Administration Agency* se transformó en la *Federal Aviation Administration*, reconociéndose de este modo, a través de recursos, jerarquía y autonomía, la necesidad de elevar a otro nivel gubernamental las funciones de regulación de la Aviación Civil que la agencia venía desarrollando.

2) Canadá, por su parte, cuenta con una poderosa e independiente Agencia de Transportes, donde el sector aéreo está representado por la *Air and Accesible Transportation Branch*. Esta agencia tiene incluso facultades semi-judiciales para tomar decisiones en un amplio rango de materias económicas, entre las que destacan mecanismos de regulación federal para la transportación. Cabe decir que la oficina aérea tiene capacidades para autorizar licencias y establecer los requerimientos. Asimismo, auxilia a negociar e implementar acuerdos aéreos internacionales, administrar tarifas aéreas internacionales y en general las funciones del tráfico aéreo.

3) Finalmente, la República Bolivariana de Venezuela ha valorado también la importancia de contar con una autoridad aeronáutica autónoma, técnica, con personalidad jurídica y patrimonio propio, entre cuyas funciones están la de ejercer la fiscalización del sistema aeronáutico, brindar servicios de apoyo a la navegación aérea y ejecutar la planificación aerocomercial del espacio aéreo.

En este proyecto de decreto, el status del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil no es equiparable al poder de autonomía y patrimonio propios que gozan sus similares en otros países avanzados, condición que nuestro nuevo Instituto debería alcanzar; sin embargo, con esta propuesta, la de transformarla de unidad administrativa central a órgano administrativo desconcentrado, presupone un gran avance para el desarrollo de una política integral y estratégica de la aviación nacional. La desconcentración de la DGAC debe entenderse como un proceso gradual para una mayor autonomía, margen de maniobra y descentralización.

En mérito de lo expuesto, con fundamento en el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 55, fracción II del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, someto a la consideración del Honorable Congreso de la Unión, el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO QUE EXPIDE LA LEY DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL, REFORMA Y DEROGA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL Y DE LA LEY FEDERAL DE DERECHOS.

ARTÍCULO PRIMERO.- Se expide la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1.- Se crea el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil como Órgano Administrativo Desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dotado de autonomía técnica y operativa.

Artículo 2.- Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:

I. Ley, la que crea el Órgano Administrativo Desconcentrado denominado Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

II. Instituto, el Órgano Administrativo Desconcentrado, de jurisdicción federal, denominado Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Artículo 3.- El Instituto tendrá por objeto:

I.- Administrar y explotar por sí o a través de terceros, mediante concesión otorgada en términos de las disposiciones legales aplicables, los aeropuertos, las pistas, que han venido operando, como los que en lo futuro operen.

II.- Llevar a cabo por sí o a través de terceros, la conservación reconstrucción y mejoramiento de los aeropuertos.

III.- Administrar y explotar en forma directa o a través de terceros mediante concesiones, los servicios conexos y auxiliares de los aeropuertos.

IV.- Administrar y explotar por sí o por terceros, las instalaciones complementarias que se requieran para el cumplimiento de su objeto.

V.- Administrar y explotar por sí o a través de terceros, mediante concesión o permisos otorgados en términos de las disposiciones legales aplicables, los servicios de transportación aérea, que se han venido operando, como los que en lo futuro operen.

VI.- Llevar a cabo por sí o a través de terceros, la promoción y mejoramiento del transporte aéreo.

VII.- Administrar y explotar en forma directa o a través de terceros mediante concesiones o permisos, los servicios conexos, auxiliares o complementarios de transportación aérea.

VIII.- Proponer en términos de ley las tarifas que se aplicarán para los servicios que prestan las aerolíneas y los aeropuertos.

IX.- Obtener financiamiento y crédito con cargo a su patrimonio, para la realización de su objeto con sujeción a las disposiciones legales aplicables.

X.- Llevar a cabo programas de vinculación con los sectores público, privado y social para la consolidación del desarrollo tecnológico y social de la aeronáutica civil en México.

XI.- Ser la directamente responsable de la seguridad y eficiencia de las operaciones de la aviación civil, lo cual implica administrar el control de la seguridad interna de las instalaciones civiles aeroportuarias.

XII.- Asimismo, tener la función y responsabilidad exclusiva de los recursos humanos involucrados en las operaciones de certificación aeromédica y técnica.

XIII.- En general celebrar y realizar todos los actos jurídicos que le sean necesarios para el cumplimiento de su objeto.

Artículo 4.- El Instituto tendrá las siguientes atribuciones:

I. Establecer las políticas y programas de transporte aéreo y ejercer la autoridad en el marco de su competencia;

II. Regular, coordinar, vigilar y controlar los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, los servicios aeroportuarios y complementarios, así como sus instalaciones y equipos;

III. Promover la coordinación del transporte aéreo con otros modos de transporte para conformar un sistema integral;

IV. Establecer, vigilar y, en su caso, modificar las condiciones de operación a que debe sujetarse el tránsito aéreo en los espacios que deben ser utilizados con restricciones para garantizar la seguridad, así como coordinar y controlar el funcionamiento de los aeropuertos y aeródromos civiles y ejercer actos de autoridad para el cierre o suspensión total o parcial, permanente o temporal, de los aeropuertos y aeródromos civiles nacionales e internacionales, por incumplimientos a la Ley de Aeropuertos y su Reglamento;

V. Emitir los lineamientos para el desarrollo de infraestructura aeroportuaria, así como las ayudas a la navegación aérea y las comunicaciones aeronáuticas, de conformidad con las necesidades que se deben satisfacer en materia de transporte aéreo;

VI. Tramitar las solicitudes de concesión, y otorgar los permisos y autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte aéreo regular, no regular, internacional, nacional o del servicio aéreo privado nacional y, en su caso, del no comercial;

VII. Autorizar la operación de aeronaves ultraligeras, globos aerostáticos, aerodelismo y otras similares, así como vigilar sus actividades;

VIII. Aprobar los horarios de operación de los aeropuertos y de las aeronaves de las líneas aéreas, coordinar el comité de operación y horarios, así como las operaciones aeronáuticas especiales;

IX. Expedir los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad a las aeronaves civiles, así como llevar, organizar, controlar y mantener actualizado el registro aeronáutico mexicano;

X. Registrar, aprobar y, en su caso, modificar los procedimientos terminales y de vuelo, así como el sistema de aerovías del espacio aéreo nacional;

XI. Tramitar las solicitudes de concesión para construir, operar y explotar aeropuertos; otorgar los permisos para la construcción, operación y explotación de los demás aeródromos civiles, y proponer la expedición de las normas oficiales mexicanas que le correspondan, así como llevar a cabo la certificación anual de los aeródromos civiles y pistas;

XII. Autorizar la reubicación, ampliación, modernización o reconstrucción de aeropuertos y, en coordinación con las autoridades competentes, la construcción de edificios, estructuras, elementos radiadores o cualquier obra o instalación que pueda afectar las operaciones aeronáuticas o, en su caso, remover cualquier obstáculo; así como llevar a cabo las acciones tendientes a la liberación del derecho de vía en aeropuertos;

XIII. Emitir la normatividad, autorizar, controlar y verificar las instalaciones, sistemas y servicios para la navegación, aproximación, ayudas visuales, comunicaciones y meteorología aeronáutica, así como las especificaciones de los equipos destinados a dichos servicios;

XIV. Otorgar los permisos para el establecimiento de fábricas de aeronaves, motores y sus partes y componentes y talleres aeronáuticos, y llevar su control y vigilancia; asimismo, certificar, convalidar y autorizar, dentro del marco de sus atribuciones, los programas de mantenimiento y los proyectos de construcción o modificación de las aeronaves y sus partes y productos utilizados en la aviación, así como opinar sobre la importación de las mismas, y expedir o reconocer los certificados de homologación de ruido producido por las aeronaves;

XV. Vigilar el cumplimiento de las condiciones que establezcan las concesiones, permisos y autorizaciones y proponer, en su caso, su modificación, caducidad, revocación, rescate o requisa; así como declarar la suspensión de operación de aeronaves;

XVI. Expedir, controlar, renovar, validar y, en su caso, suspender y cancelar las licencias al personal que intervenga directamente en la operación aeronáutica previos los exámenes que correspondan;

XVII. Promover la formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico, coordinar los programas y funcionamiento del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, así como otorgar permisos y verificar el funcionamiento de centros de formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico;

XVIII. Otorgar los permisos y verificar las oficinas de despacho de vuelo, el despacho de las aeronaves y sus operaciones;

XIX. Efectuar y controlar las notificaciones técnico-aeronáuticas y establecer la normatividad y programas para la prevención de accidentes en el transporte aéreo y sus instalaciones, vigilar su cumplimiento y determinar la suspensión de operaciones o medidas que procedan;

XX. Elaborar los estudios tendientes a uniformar los sistemas de información estadística del transporte aéreo y realizar su publicación;

XXI. Inspeccionar y controlar el mantenimiento de las aeronaves y, en su caso, expedir o cancelar los certificados de aeronavegabilidad;

XXII. Apercibir a los infractores, así como imponer, graduar y, en su caso, reducir y cancelar las sanciones que procedan por infracciones a las leyes, reglamentos, concesiones, permisos, autorizaciones, normas oficiales y demás disposiciones aplicables, en las materias de aviación civil nacional e internacional, aeroportuaria y servicios relacionados con dichas actividades, así como el incumplimiento de las disposiciones relativas a las tarifas aéreas y aeroportuarias y cuando proceda, dar aviso a las autoridades competentes, como efectuar las notificaciones respectivas;

XXIII. Participar en los organismos internacionales de transporte aéreo e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios que en la materia celebre México con otros países;

XXIV. Autorizar a empresas privadas la prestación de servicios de supervisión técnica a aeronaves, empresas aéreas, talleres aeronáuticos y escuelas técnicas de aviación;

XXV. Elaborar los anteproyectos de normas oficiales mexicanas en el ámbito de su competencia, o las que se requieran en casos de emergencia, así como vigilar su cumplimiento en los términos de la ley de la materia, y de igual modo realizar los proyectos de Normas Básicas de Seguridad contempladas en la Ley de Aeropuertos;

XXVI. Administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea;

XXVII. Requerir e integrar la información financiera y operacional de transporte aéreo y realizar los estudios pertinentes;

XXVIII. Otorgar permisos para abastecimiento de combustible para las aeronaves;

XXVIX. Aprobar el contrato de seguro que presenten los concesionarios y permisionarios de los servicios de transporte aéreo;

XXX. Registrar los convenios que los permisionarios y concesionarios celebren entre sí o con otras empresas de transporte aéreo nacionales o extranjeras;

XXXI. Vigilar que el servicio de transporte aéreo se efectúe en los términos y condiciones señalados en la ley y en los reglamentos en la materia, en las normas oficiales mexicanas y en las concesiones y permisos correspondientes;

XXXII. Tramitar y dar seguimiento a los estudios y evaluaciones que se llevan a cabo para la construcción, ampliación y conservación de aeropuertos, así como coordinar lo necesario para efectuar la compraventa o, en su defecto, la expropiación de los terrenos y construcciones necesarias para realizar dichos actos;

XXXIII. Proponer la expedición y, en su caso, aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deben observarse en los servicios transporte aéreo, así como verificar su cumplimiento, y

XXXIV. Designar o, en su caso, remover a los comandantes de los aeropuertos y aeródromos civiles, así como al personal técnico especializado que preste sus servicios en los mismos.

XXXV. Impulsar estrategias de participación y concertación con los sectores público, privado y social, para la proyección de las actividades productivas con los más altos niveles de eficiencia;

XXXVI. Celebrar convenios de colaboración con instituciones y organismos nacionales, extranjeros y multinacionales para el desarrollo y fortalecimiento de su objeto;

XXXVII. Expedir las disposiciones necesarias sobre medidas preventivas sobre actos de interferencia ilícita y terrorismo y vigilar que se ejecuten, así como participar en las negociaciones de tratados y acuerdos internacionales que celebre México con otros países;

XXXVIII. Constituirse en el mando superior de los cuerpos y fuerzas de seguridad que operen en las instalaciones civiles aeroportuarias.

XXXIXI. Administrar, ser responsable y rectora de todos los aspectos médicos y de salud de la aviación civil nacional.

XL. Administrar su patrimonio conforme a lo estatuido en esta Ley, expidiendo las disposiciones internas que lo regulan; y

XLI. Las demás que le confieren las leyes, reglamentos y otras disposiciones jurídicas aplicables.

CAPITULO SEGUNDO

Órganos de Administración

Artículo 5.- El Instituto contará con los siguientes órganos de administración:

- I. La Comisión
- II. La Dirección General
- III. El Órgano de Vigilancia
- IV. El Órgano Interno de Control

Artículo 6.- La administración del Instituto queda a cargo del Director General. En el estatuto orgánico de dicho Instituto se establecerán las atribuciones de las coordinaciones, gerencia general, direcciones generales adjuntas, direcciones de área, comandancias, gerencias, subdirecciones y jefaturas de departamento.

La Comisión

Artículo 7.- El Instituto tendrá una Comisión conformada por un Presidente, un Secretario y comisionados permanentes y comisionados invitados.

La Comisión será presidida por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, quien podrá ser auxiliado, durante las reuniones, por el Director General del Instituto, el cual, a su vez, fungirá como Secretario de la Comisión.

Son miembros permanentes de la Comisión los siguientes:

1. El Presidente
2. El Secretario
3. El Secretario de Gobernación;
4. El Secretario de Seguridad Pública
5. El Secretario de Relaciones Exteriores
6. El Secretario de Hacienda y Crédito Público
7. El Secretario de Economía;
8. El Secretario de Energía;
9. El Secretario de Turismo;
10. El Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, y
11. El Director General de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

Todos los miembros permanentes tendrán carácter honorífico, derecho a voz y voto.

El Presidente de la República, a propuesta o no del Secretario de Comunicaciones y Transportes, tendrá la facultad de nombrar a comisionados invitados de entre los representantes privados, técnicos y académicos del

sector aéreo nacional. Estos tendrán carácter honorífico, derecho a voz, pero no a voto.

Artículo 8.- Cada Comisionado deberá nombrar a su respectivo suplente, quienes contarán con las mismas facultades de aquellos, los cuales no podrán tener un nivel jerárquico inferior al de Director General o su equivalente en la Administración Pública Federal. El suplente del Secretario de Comunicaciones y Transportes será el Director General del Instituto.

Artículo 9.- La Comisión del Instituto tendrá a su cargo las siguientes atribuciones:

I. Proponer en congruencia con el programa del sector Comunicaciones y Transportes, las políticas generales y definir las prioridades a las que deberá sujetarse el Instituto, relativas a la realización de las acciones aeronáuticas en general, y las de administración, finanzas, comercialización, investigación, verificación, seguridad, aviación, aeropuertos, servicios aéreos, desarrollo tecnológico, operación, explotación y conservación, en lo particular;

II. Autorizar la estructura orgánica del Instituto a propuesta del Director General.

III. Autorizar la creación de comités de apoyo operativo, los cuales tendrán las atribuciones que le señale, cuyas recomendaciones deberá ratificar en su caso;

IV. Atender los informes que en materia de control y auditoria le sean turnados y vigilar su aplicación estricta;

V. Proponer los criterios de racionalidad, austeridad y disciplina conforme a los cuales el Instituto debe ejercer su presupuesto autorizado, en concordancia con los lineamientos contenidos en el Presupuesto de Egresos de la Federación correspondiente y demás disposiciones aplicables;

VI. Autorizar al Director General a que presente ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público las propuestas de modificaciones a precios y tarifas para su autorización, y

VII. Las demás que sean propias y necesarias para el desarrollo de las funciones y atribuciones que se encomiendan en la presente Ley.

Artículo 10.- La Comisión sesionará válidamente con la asistencia de seis de sus miembros, entre los cuales se encuentre el presidente o su suplente, y sus resoluciones serán válidas cuando sean tomadas por la mayoría de los presentes. En caso de empate, el presidente decidirá con voto de calidad.

La Comisión sesionará por lo menos dos veces al año, una vez cada seis meses.

Artículo 11.- El Secretario de la Comisión tendrá las siguientes facultades:

I. Elaborar el calendario de las sesiones de la Comisión para ser sometido a la aprobación de éste en la primera sesión ordinaria del ejercicio de que se trate y distribuirlo entre los consejeros;

II. Elaborar la convocatoria y el orden del día de las sesiones de la Comisión, teniendo en cuenta los asuntos que, a propuesta de los consejeros o del Director General del Instituto, deberán incluirse en el mismo, para someterlo a la aprobación del presidente de la Comisión;

III. Redactar las actas levantadas con motivo de las sesiones celebradas por la Comisión y una vez aprobadas por este último, firmarlas y recabar la firma del presidente y asentarlas en el libro respectivo;

IV. Pasar lista de asistencia y comprobar la existencia del quórum para la validez de la sesión;

V. Recabar información sobre el cumplimiento y avance de los acuerdos de la Comisión y ponerla a disposición de éste;

VI. Certificar que la documentación o acuerdos de la Comisión concuerdan con los originales que tiene a la vista en los archivos a su cargo cuando proceda, o a petición de autoridad competente;

VII. Enviar a los miembros de la Comisión, con una antelación de por lo menos cinco días hábiles anteriores a la celebración de la sesión, la convocatoria y el orden del día, acompañándose de la información y documentación correspondiente, y

VIII. Designar a un pro-secretario, quien lo auxiliará en los trabajos de la Comisión, el cual podrá tener voz, pero no voto, no será miembro y tendrá carácter honorífico.

De la Dirección General

Artículo 12.- El Director General del Instituto será designado por el Presidente de la República, a propuesta del Secretario de Comunicaciones y Transportes.

Artículo 13.- Para ocupar el cargo de Director General se requiere haber realizado estudios relacionados con la Aeronáutica y tener una experiencia probada en el sector aéreo de por lo menos 10 años.

Artículo 14.- El Director General tendrá, además de las facultades que para los directores generales se establecen en el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como las que le encomiende el titular del Ramo, las siguientes:

I. Autorizar, de acuerdo con el presupuesto del Instituto, los nombramientos de los trabajadores que integren los mandos medios y superiores, así como del personal técnico y administrativo;

II. Celebrar toda clase de contratos y convenios necesarios para el desarrollo del objeto del Instituto de conformidad con esta ley;

III. Promover el fortalecimiento del Instituto mediante acuerdos con organizaciones internacionales y empresas de otros países, con el fin de procurar la cooperación interinstitucional, así como el intercambio de experiencias y el desarrollo de tecnología en materia aeronáutica;

IV. Someter a la Comisión el proyecto de estatuto orgánico y, en su caso, sus modificaciones y, si es aprobado, solicitar su publicación en el Diario Oficial de la Federación;

V. Proponer a la Comisión la estructura orgánica del Instituto para el funcionamiento del Instituto. Adscribir orgánicamente las unidades administrativas del Instituto, así como aprobar y expedir los manuales de organización, de procedimientos y de servicios al público necesarios para su buen funcionamiento;

VI. Presentar a la Comisión las propuestas de precios y tarifas de los bienes y servicios que comercialice o preste el órgano, con excepción de aquellos que se determinen por acuerdo del Ejecutivo Federal;

IX. Presentar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para su autorización, las modificaciones de precios y tarifas;

X. Expedir copias certificadas de los documentos y constancias que obren en los archivos del Instituto, y para la mejor organización del trabajo podrá delegar esta función en los servidores públicos que establezca el estatuto orgánico, y

XI. Realizar las demás funciones que se requieran para el mejor ejercicio de sus facultades y de las que le recomiende la Comisión.

XII. Fungir como Secretario de la Comisión del Instituto.

Del Órgano de Vigilancia

Artículo 15.- El Instituto contará con un Órgano de Vigilancia integrado por un Comisario Público Propietario y uno Suplente, los cuales serán designados por la Secretaría de la Función Pública, y tendrán a su cargo las atribuciones que les confieren los artículos 60 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, 29 y 30 de su Reglamento y demás disposiciones aplicables.

Del Órgano Interno de Control

Artículo 16.- El Instituto contará con un Órgano Interno de Control al frente del cual el Titular designado en los términos del artículo 37, fracción XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en el ejercicio de sus facultades, se auxiliará por los titulares de las áreas de auditoría, quejas y responsabilidades designadas en los mismos términos.

Los servidores públicos a que se refiere el párrafo anterior, en el ámbito de sus respectivas competencias, ejercen las facultades previstas en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos y en los demás ordenamientos legales y administrativos aplicables, conforme a lo previsto en el artículo 47, fracciones III y IV del Reglamento Interior de la Secretaría de la Función Pública.

Las ausencias del Titular del Órgano Interno de Control, así como la de los titulares de las áreas de responsabilidades, auditoría y quejas serán suplidas conforme a lo previsto por el artículo 54, segundo y tercer párrafos del Reglamento Interior de la Secretaría de la Función Pública.

CAPITULO TERCERO

Del financiamiento del Instituto

Artículo 17.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizará los precios y tarifas de los bienes y servicios que se comercialicen con la participación que corresponda a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo a lo establecido en el artículo 31, fracción X de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Artículo 18.- El financiamiento del Instituto se conformará a través de los siguientes recursos:

I. Los ingresos que perciba por el cumplimiento de su objeto y en el ejercicio de sus atribuciones;

II. Los recursos que en su caso le otorgue la Federación para el cumplimiento de sus funciones, con cargo al Presupuesto de Egresos de la Federación del ejercicio fiscal que corresponda;

III. Los legados, las herencias y los donativos de toda especie que pueda recibir legalmente otorgadas en su favor;

IV. Las aportaciones, participaciones, subsidios y apoyos que le otorguen los gobiernos federal, estatal y municipal, así como las organizaciones de los sectores privado y social que coadyuven a su financiamiento;

V. Los que obtenga por la prestación de sus servicios; los derechos patrimoniales y fideicomisos que se constituyan en su beneficio, las utilidades, intereses, rentas y esquilmos de sus bienes;

VI. La propiedad inmobiliaria afectada directamente al servicio y a la que tengan significación cultural, será indispensable;

VII. Las utilidades, intereses, dividendos, rendimientos de sus bienes y demás ingresos que adquieran por cualquier título legal;

VIII. En general, los derechos, bienes muebles e inmuebles que adquiriera por cualquier título legal, para el cumplimiento de su objeto;

Artículo 19.- Los bienes del Instituto no estarán sujetos a contribuciones. Tampoco estarán gravados los actos y contratos en los que intervenga.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se derogan las fracciones IV, V y VI del artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, para quedar como sigue:

Artículo 36...

I a III...

IV. Derogada

V. Derogada

VI. Derogada

VII a XXVII...

ARTÍCULO TERCERO.- Se adiciona el artículo 161A de la Ley Federal de Derechos para quedar como sigue:

Artículo 161A. Los artículos 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159 y 160 de la presente ley, serán aplicables, en lo que corresponda, también al Instituto.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

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

SEGUNDO.- A partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Dirección General de Aeronáutica Civil (unidad administrativa central vigente hasta la fecha) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se convierte en el órgano administrativo desconcentrado Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, cuyo titular podrá ser ratificado por el Jefe del Ejecutivo Federal con el carácter de Director General del Instituto.

TERCERO.- Se expedirá el Reglamento Interior del Instituto en un plazo no mayor de ciento veinte días, contado a partir de la vigencia del presente Decreto.

CUARTO.- Los bienes muebles, inmuebles y derechos que actualmente están destinados a la Dirección General de Aeronáutica Civil se entenderán destinados al Instituto.

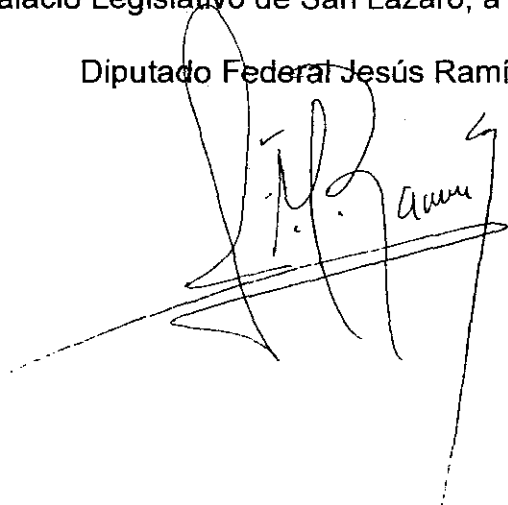
QUINTO.- El Instituto continuará administrando, operando, explotando y, en su caso, construyendo los aeropuertos y estaciones de combustibles que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y Aeropuertos y Servicios Auxiliares tienen actualmente a su cargo en los términos de la Ley de Aeropuertos y su Reglamento.

SEXTO.- El Instituto estará adscrito a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y el Secretario del ramo tendrá los derechos, obligaciones, atribuciones y responsabilidades que le establecen la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Vías Generales de Comunicación y la Ley Federal de Metrología y Normalización, así como la presente Ley.

SÉPTIMO.- Las relaciones laborales del Instituto y sus trabajadores se regirán por lo dispuesto en el Apartado "B" del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 17 de julio de 2008

Diputado Federal Jesús Ramírez Stabros

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Ramírez Stabros', is written over the printed name. The signature is stylized and includes a large, sweeping flourish that extends to the left and then curves upwards and to the right.