

LEY DE AVIACIÓN CIVIL

ÚLTIMA REFORMA PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA
FEDERACIÓN: 3 DE MAYO DE 2023.

Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación, el viernes 12 de mayo de 1995.

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

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEON, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

LEY DE AVIACION CIVIL

Capítulo I

Disposiciones generales

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado.

El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la Nación.

(REFORMADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de esta contra la superficie de la tierra;

II. Aeródromo civil: Área definida de tierra o de agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación;

III. Aeromodelo: Aeronave no tripulada, controlada por control remoto, fabricada a escala reducida del tamaño real de una aeronave tripulada, para uso exclusivamente recreativo;

IV. Aeronave Autónoma: Aeronave no tripulada que no permite la intervención del piloto en la gestión del vuelo;

V. Aeronave no Tripulada: Aeronave destinada a volar sin piloto a bordo;

VI. Aeropuerto: Aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular, del no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial;

VII. Aerovía: Ruta aérea dotada de radioayudas a la navegación;

VIII. Autoridad Aeronáutica: Se entenderá como autoridad a la Agencia Federal de Aviación Civil;

IX. Avión (aeroplano): Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo;

X. Boleto: Documento que contiene el contrato realizado entre el concesionario o permisionario y el pasajero para efectuar el servicio de transporte. Para el cálculo de compensaciones, indemnizaciones u otras referencias que se hagan al boleto en la presente Ley, se considerará el monto total incluyendo tarifas, impuestos, comisiones, y cualquier otro cargo cubierto por el pasajero;

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

XII. Certificado de aeronavegabilidad: Documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo;

XIII. Certificado de matrícula: Documento que identifica y determina la nacionalidad de la aeronave;

XIV. Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos: Instancia integrada por la Secretaría y conformada por expertos en la materia aeronáutica, investigadores y dictaminadores de accidentes aéreos, encargada de identificar la causa probable del accidente, elaborar y presentar los informes preliminar y final a la Secretaría, a través de la Agencia Federal de Aviación Civil y hacer recomendaciones de carácter preventivo a todo concesionario, permisionario, operador aéreo y al personal técnico aeronáutico;

XV. Disposiciones técnico administrativas: Normas y circulares técnicas emitidas por la Secretaría a través de la Agencia Federal de Aviación Civil, de carácter obligatorio que regulan la operación, certificación de aeronaves, sistemas, equipos, licencias, certificados, aeropuertos, servicios de tránsito aéreo, búsqueda y salvamento e investigación de accidentes e incidentes y procedimientos que se publicarán en el Manual de Publicación de Información Aeronáutica de México, así como en el Diario Oficial de la Federación;

XVI. Globos Libres no Tripulados: Aerostato sin tripulación, propulsada por medios no mecánicos, en vuelo libre;

XVII. Helicóptero: Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales;

XVIII. Helipuerto: Aeródromo civil para el uso exclusivo de helicópteros;

XIX. Información sobre seguridad operacional: Datos de Seguridad operacional procesados, organizados o analizados en un determinado contexto a fin de que sean de utilidad para fines de gestión de la Seguridad operacional;

XX. Manual de Publicación de Información Aeronáutica: Medio de difusión de información en materia aeronáutica;

XXI. Pasajero: Persona que se traslada a través del servicio de transporte aéreo. Tendrá esta calidad, desde el momento en que realiza el contrato con el concesionario o permisionario, hasta que se cumpla el objeto del mismo;

XXII. Procuraduría: Procuraduría Federal del Consumidor;

XXIII. Programa Estatal de Seguridad Operacional: Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la Seguridad operacional;

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

XXV. Ruta: Conexión de puntos en el territorio nacional o entre un punto en territorio mexicano con destino a otro punto en el extranjero y viceversa que requieren autorización de la Secretaría;

XXVI. Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

XXVII. Seguridad operacional: Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable;

XXVIII. Servicio al público de transporte aéreo: El que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente Ley, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso;

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

XXX. Servicio de transporte aéreo no regular: El que no está sujeto a rutas, itinerarios y frecuencias fijos, podrá ser nacional o internacional y de conformidad con lo establecido por esta Ley;

XXXI. Servicio de transporte aéreo regular: El que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios, podrá ser nacional o internacional y de conformidad con lo establecido por esta Ley;

XXXII. Sistema de Aeronave Piloteada a Distancia: Aeronave piloteada a distancia, su estación o estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control y cualquier otro componente;

XXXIII. Sistema de gestión de la seguridad operacional: Enfoque sistemático para la gestión de la Seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y procedimientos necesarios, y

XXXIV. Tratados: Los definidos como tales en la fracción I del artículo 2 de la Ley sobre la Celebración de Tratados.

Para efectos de la presente Ley, las definiciones contenidas en los diversos tratados en materia de aviación civil suscritos por el Estado mexicano, así como en sus diversos anexos y documentos se tendrán como reproducidas en su literalidad en lo que no se contraponga a la misma, en los casos en que resulten ser invocadas.

Artículo 3. La explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, es de jurisdicción federal.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley, sin perjuicio de que las controversias que surjan entre particulares se sometan a arbitraje, de conformidad con las disposiciones aplicables.

(REFORMADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Los hechos ocurridos y los actos realizados a bordo de una aeronave civil con matrícula mexicana, se sujetarán a las leyes y autoridades mexicanas; y los que ocurran o se realicen a bordo de una aeronave civil extranjera durante el vuelo de la misma sobre territorio nacional, se regirán por las leyes y autoridades del Estado de matrícula de la aeronave, sin perjuicio de lo establecido en los tratados. En el caso de comisión de delitos en aeronaves, se estará a lo dispuesto por el Código Penal Federal.

(REFORMADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Son aplicables a la navegación aérea civil las disposiciones que, sobre nacimientos y defunciones a bordo de un buque con bandera mexicana, establece el Código Civil Federal.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 4. La prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional se

rige por lo previsto en esta Ley, por los tratados y, a falta de disposición expresa, se aplicará:

I. La Ley de Vías Generales de Comunicación;

II. La Ley General de Bienes Nacionales;

III. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

IV. Los códigos de Comercio; Civil Federal, y Federal de Procedimientos Civiles.

Artículo 5. Las aeronaves mexicanas se clasifican en:

I. Civiles, que podrán ser:

a) De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional, y

(REFORMADO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

b) Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro, y aquellas cuyo fin expreso sea la experimentación, acrobacia, exhibición y las que por su naturaleza sean de colección.

II. De Estado, que podrán ser:

a) Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, y

b) Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.

Capítulo II

De la autoridad aeronáutica

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

Artículo 6. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones en materia de aviación civil y aeroportuaria, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal:

- I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo;
- II. Otorgar concesiones y permisos, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación o terminación;

(ADICIONADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

II Bis. Otorgar las excepciones, exenciones y extensiones que se requieran en beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas, las cuales deben estar contempladas en las disposiciones técnico administrativas en materia de aviación civil correspondientes siempre y cuando existan circunstancias de caso fortuito y fuerza mayor, problemas geográficos, sanitarios o de carácter físico;

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

III. Expedir en los términos de la normatividad aplicable las Normas Oficiales Mexicanas;

(ADICIONADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

III Bis. Expedir las disposiciones técnico administrativas en materia de aviación civil y las demás que se estimen necesarias para el cumplimiento de lo dispuesto en esta Ley y en los tratados de los que el Estado mexicano es parte, mismas que se publicarán en el Diario Oficial de la Federación y en el Manual de Publicación de Información Aeronáutica;

IV. Prestar y controlar los servicios a la navegación aérea y establecer las condiciones de operación a que deben sujetarse;

(REFORMADA, D.O.F. 21 DE MAYO DE 2013)

V. Expedir y aplicar, en coordinación con las Secretarías competentes, las medidas y normas de seguridad e higiene, de seguridad en la aviación civil y en materia ambiental, que deben observarse en los servicios de transporte aéreo, así como verificar su cumplimiento;

(REFORMADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

VI. Expedir certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y los de explotador de servicios aéreos y, en su caso, decretar la suspensión, cancelación, revalidación o revocación de los mismos, así como llevar el Registro Aeronáutico Mexicano;

VII. Establecer y verificar el sistema de aerovías dentro del espacio aéreo nacional;

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

VIII. Participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados, así como acuerdos interinstitucionales en los términos de la ley sobre la materia;

IX. Promover la formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico;

X. Expedir y, en su caso, revalidar o cancelar las licencias del personal técnico aeronáutico;

XI. Interpretar la presente Ley y sus reglamentos para efectos administrativos, y

(REFORMADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

XII. Promover el desarrollo de la industria aeronáutica, así como la aviación comercial y no comercial;

(ADICIONADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

XIII. Autorizar la práctica de visitas de verificación;

(ADICIONADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

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

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

XV. Aprobar el plan de vuelo que previamente el operador presentará por escrito o transmitirá por vía telefónica, interfono, frecuencia de radiocomunicación aeronáutica establecida o cualquier otro medio electrónico, conforme a las disposiciones administrativas que para tales efectos sean expedidas;

(ADICIONADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

XVI. Otorgar permiso para el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento, y de certificado de producción para el caso del establecimiento de fábricas de aeronaves y sus componentes, que podrán otorgarse a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras;

(ADICIONADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

XVII. Expedir y aplicar las medidas y normas oficiales mexicanas en materia de seguridad operacional que deben observarse en los servicios de transporte aéreo, así como verificar su cumplimiento;

(ADICIONADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

XVIII. Expedir y aplicar las medidas y normas oficiales mexicanas relativas a certificación, operación y fabricación de las aeronaves no tripuladas civiles y de Estado excepto las militares, y

XIX. Las demás que señalen esta Ley y otros ordenamientos aplicables.

(REFORMADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Estas atribuciones serán ejercidas a través de la Agencia Federal de Aviación Civil, con excepción de aquellas facultades señaladas como indelegables al titular de la Secretaría.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 7. La Secretaría ejercerá la autoridad aeronáutica en los aeropuertos, helipuertos y aeródromos en general, a través de la Agencia Federal de Aviación Civil, por conducto de los comandantes regionales y los comandantes de aeropuerto.

(REFORMADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Los comandantes regionales deberán ser mexicanos por nacimiento que no adquieran otra nacionalidad, y en el ejercicio de sus atribuciones dependerán funcional y operativamente de la Agencia Federal de Aviación Civil.

(REFORMADO [N. DE E. ESTE PÁRRAFO], D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Los comandantes regionales tendrán a su cargo las comandancias de aeropuerto que expresamente les sean determinadas por la propia Agencia Federal de Aviación Civil, los cuales ejercerán las atribuciones que a continuación se mencionan:

(REFORMADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

I. Vigilar y verificar permanentemente que los concesionarios, permisionarios, operadores de aeronaves y los prestadores de servicios a la navegación aérea, cumplan con lo dispuesto en esta Ley, su Reglamento, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables;

(REFORMADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

II. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones e instrucciones contenidas en el Manual de Autoridades Aeronáuticas;

(REFORMADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

III. Vigilar el estricto cumplimiento de los deberes y responsabilidades de los Comandantes de Aeropuerto;

(REFORMADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

IV. Vigilar que el personal de las comandancias de aeropuerto de su región esté debidamente capacitado para el desempeño de sus funciones;

(REFORMADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

V. Vigilar la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas;

(REFORMADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

VI. Levantar actas administrativas por violaciones a lo previsto en esta Ley, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas; actuar como auxiliar del ministerio público; cumplimentar las resoluciones judiciales y coordinar sus actividades con las demás autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos; y

(REFORMADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

VII. Las demás que expresamente les sean conferidas por su superior jerárquico y se encuentren fundadas en la legislación vigente aplicable a la materia.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 7 Bis. Los comandantes de aeropuerto deberán ser mexicanos por nacimiento que no adquieran otra nacionalidad, y en el ejercicio de sus atribuciones dependerán funcional y operativamente de la Agencia Federal de Aviación Civil, a través de los comandantes regionales.

(REFORMADO [N. DE E. ESTE PÁRRAFO], 20 DE MAYO DE 2021)

Los comandantes de aeropuerto tendrán las atribuciones que a continuación se mencionan, las cuales ejercerán en las demarcaciones geográficas que expresamente les sean determinadas por la propia Agencia Federal de Aviación Civil:

(ADICIONADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

I. Autorizar o suspender la operación de las aeronaves, conforme a lo dispuesto por esta Ley;

(ADICIONADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

II. Verificar que los servicios de control de tránsito aéreo, de radioayudas a la navegación y de ayudas visuales se ajusten a las disposiciones aplicables;

(ADICIONADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

III. Verificar la vigencia de las licencias y capacidades del personal técnico aeronáutico, de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad de las aeronaves;

(ADICIONADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

IV. Verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad y eficiencia en los servicios de transporte aéreo;

(ADICIONADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

V. Disponer el cierre parcial o total de aeropuertos, helipuertos o aeródromos en general, cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas;

(ADICIONADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

VI. Prohibir a cualquier piloto o miembro de la tripulación la realización de operaciones, cuando no cumplan con las disposiciones aplicables;

(ADICIONADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

VII. Levantar actas administrativas por violaciones a lo previsto en esta Ley, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas; actuar como auxiliar del ministerio público; cumplimentar las resoluciones judiciales y coordinar sus actividades con las demás autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos; y

(ADICIONADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

VIII. Las demás que señalen esta Ley y otros ordenamientos aplicables.

(ADICIONADO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

Para estos efectos, los comandantes dispondrán del apoyo de un cuerpo de verificadores aeronáuticos subordinados a ellos.

Artículo 8.- (DEROGADO POR ARTÍCULO SEGUNDO TRANSITORIO DE LA LEY DE AEROPUERTOS, D.O.F. 22 DE DICIEMBRE DE 1995)

(ADICIONADO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

Artículo 8 Bis. Cuando el empleo de una aeronave amenace la seguridad de la aviación, la Secretaría de la Defensa Nacional coadyuvará con la Secretaría para garantizar la protección del espacio aéreo en lo siguiente:

I. Solicitar a las personas propietarias o la tripulación de una aeronave nacional o extranjera de servicio privado no comercial, los documentos que amparen que la aeronave cuenta con los certificados de aeronavegabilidad y licencia establecidos en el estado de su matrícula;

II. Verificar que los talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento, y la producción en el caso de fábricas de aeronaves y sus componentes, no se empleen para propósitos incompatibles con la aviación civil, y

III. Emitir opinión en la expedición de medidas y normas respecto del tráfico aéreo que afecte la protección del espacio aéreo.

Capítulo III

De las concesiones y de los permisos

Sección Primera

De las concesiones

Artículo 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas.

Los interesados en la obtención de concesiones deberán acreditar:

I. La capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio;

II. La disponibilidad de aeronaves y demás equipo aéreo que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad, las condiciones de aeronavegabilidad requeridas y las disposiciones en materia ambiental, y

III. La disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada;

(ADICIONADA, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

IV. Contar, por sí mismas o a través de sociedades mercantiles mexicanas asociadas, con la experiencia que haga viable su permanencia en el sector y maximicen la seguridad de sus operaciones.

Los concesionarios a que se refiere este artículo podrán prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional siempre que cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría.

Artículo 10. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de treinta años y podrán ser prorrogadas en una o varias ocasiones, siempre que cada una de dichas prórrogas no exceda el plazo a que se refiere este artículo, y el concesionario:

I. Hubiere cumplido con las obligaciones señaladas en la concesión que se pretenda prorrogar;

II. Lo solicite a más tardar un año antes de su conclusión;

III. Hubiere realizado un mejoramiento en la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables, y

IV. Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría, con base en esta Ley.

Sección Segunda

De los permisos

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 11. El servicio de transporte aéreo sujeto a permiso tendrá las siguientes modalidades:

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

I. Servicio de transporte aéreo nacional no regular;

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

II. Servicio de transporte aéreo internacional regular;

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

III. Servicio de transporte aéreo internacional no regular, y

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

IV. Servicio de transporte aéreo privado comercial.

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

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

(REFORMADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Asimismo, requerirá de permiso el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento, y de certificado de producción para el caso del establecimiento de fábricas de aeronaves y sus componentes, que podrán otorgarse a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras.

(REFORMADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

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

(REFORMADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

En el caso de las fracciones I, III y IV los permisos se otorgarán por plazo indefinido. En el caso de la fracción II, los permisos podrán otorgarse por un plazo indefinido siempre y cuando existan convenios internacionales recíprocos con este fin. Si esto no fuera así, los permisos se otorgarán por un plazo máximo de un año.

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

(ADICIONADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

En el caso de los permisos de taller aeronáutico y los certificados de producción, la vigencia será de dos años.

Sección Tercera

Disposiciones comunes

Artículo 12. Las concesiones y los permisos se otorgarán a las personas que cumplan con los requisitos establecidos en esta Ley y sus reglamentos.

La resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.

La participación de la inversión extranjera en el capital de las personas morales mexicanas, se sujetará a lo dispuesto por la ley de la materia.

Artículo 13. El título de concesión o el permiso deberá incluir, cuando menos, lo siguiente:

- I. El nombre y domicilio del concesionario o permisionario;
- II. El objeto de la concesión o el permiso;
- III. En su caso, las rutas o vuelos autorizados;
- IV. Los programas de desarrollo y, en su caso, los programas de mantenimiento del servicio;
- V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios o permisionarios, y
- VI. El período de vigencia.

Artículo 14. Las concesiones o los permisos terminan por:

- I. Vencimiento del plazo establecido en la concesión o de la prórroga que, en su caso, se hubiere otorgado;
- II. Renuncia del titular;
- III. Revocación;
- IV. Desaparición del objeto de la concesión o el permiso, y

V. Liquidación o quiebra del titular.

La terminación de la concesión o del permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

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

I. No ejercer los derechos conferidos durante un período mayor de ciento ochenta días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento;

II. No mantener vigentes los seguros a que se refiere esta Ley;

III. El cambio de nacionalidad del concesionario o permisionario;

IV. Ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos, a algún gobierno o Estado extranjero;

V. Ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos a otros particulares, nacionales o extranjeros sin autorización de la Secretaría;

VI. Aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso, aprobadas;

VII. Alterar o falsificar documentos oficiales relacionados con esta Ley;

VIII. Suspender, en forma total, la prestación de los servicios sin autorización de la Secretaría, salvo en caso fortuito o de fuerza mayor;

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

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

X. Infringir las condiciones de seguridad en materia de aeronavegabilidad y seguridad operacional;

XI. Incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;

(REFORMADA, D.O.F. 21 DE MAYO DE 2013)

XII. Ejecutar u omitir actos que impidan la prestación de los servicios concesionados o permisionados entre quienes tengan derecho a ello;

(REFORMADA, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

(ADICIONADA, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

XV. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, en sus reglamentos y en el título de concesión o permiso respectivos, siempre que por el incumplimiento se haya impuesto una sanción y ésta haya quedado firme en términos de ley.

(REFORMADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

(REFORMADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

En los casos de las fracciones VI, VIII, IX, XI, XII y XIII la Secretaría sólo revocará la concesión o permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, por lo menos en tres ocasiones por las causas previstas en la misma fracción.

El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocado no podrá obtener, directa o indirectamente, otra concesión o permiso de los contemplados en la presente Ley dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

Artículo 16. La Secretaría autorizará la cesión total o parcial de los derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos, dentro de un plazo de noventa días naturales contado a partir de la presentación de la solicitud, siempre que el cesionario se comprometa a realizar las obligaciones que se encuentren pendientes, y asuma las condiciones que, al efecto, establezca la Secretaría.

Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso o los derechos en ellos conferidos, a ningún gobierno o Estado extranjero.

Capítulo IV

Del servicio de transporte aéreo

Sección Primera

Generalidades

Artículo 17. En la prestación de los servicios de transporte aéreo se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.

Los servicios deberán prestarse de manera permanente y uniforme, en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio.

(ADICIONADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 17 Bis. Las prácticas de cabotaje por parte de permisionarios extranjeros en territorio mexicano están prohibidas.

Los propietarios extranjeros de aeronaves no mexicanas destinadas para uso particular tienen prohibido realizar prácticas de cabotaje.

Únicamente el permisionario mexicano que preste servicio de transporte aéreo internacional bajo la modalidad de taxi aéreo o de fletamento puede transportar entre dos o más puntos en territorio nacional a los pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos que hayan embarcado en un punto en el extranjero.

Sección Segunda

Del servicio al público de transporte aéreo

Artículo 18. El servicio al público de transporte aéreo podrá ser: nacional o internacional; regular o no regular, y de pasajeros, carga o correo.

El transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 19. La prestación del servicio público de transporte aéreo nacional regular estará sujeto a lo siguiente:

I. Las concesiones contendrán las rutas específicas con las que se iniciará la prestación del servicio y las condiciones del mismo;

II. Para operar rutas adicionales a las contenidas en la concesión, deberá solicitarse a la Secretaría la autorización correspondiente, misma que formará parte de la propia concesión, y

III. La ruta adicional únicamente podrá comercializarse hasta que haya sido autorizada, y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de noventa días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría.

Artículo 20. La prestación de servicios de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas estará sujeta a lo siguiente:

I. Para la operación de las rutas correspondientes se requerirá de autorización que otorgue la Secretaría;

II. Las autorizaciones respectivas únicamente se otorgarán a las personas que cuenten con concesión para prestar el servicio de transporte aéreo regular nacional;

III. Las autorizaciones se ajustarán a lo convenido con el Estado hacia el cual se opere la ruta;

IV. Las autorizaciones se referirán a rutas específicas;

V. Las rutas específicas únicamente podrán comercializarse hasta que hayan sido autorizadas, y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de ciento ochenta días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría, y

VI. En los casos en que más de un concesionario solicite la operación de una misma ruta asignable por la Secretaría, ésta otorgará la autorización correspondiente a aquél que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio.

Para determinar la oportunidad y conveniencia de iniciar las negociaciones de los tratados a que alude este artículo, la Secretaría tomará en cuenta condiciones de reciprocidad, así como los criterios a que se refiere el artículo 25 siguiente.

Artículo 21. Las sociedades extranjeras requerirán de permiso de la Secretaría para prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular hacia y desde territorio mexicano. Al efecto, la Secretaría otorgará tales permisos conforme a los tratados celebrados con los Estados respectivos.

Artículo 22. Los concesionarios o permisionarios que cuenten con autorización para explotar rutas aéreas en términos de esta Ley, deberán informar a la Secretaría de aquellas rutas que dejarán de operar, con un mínimo de treinta días de anticipación a que ello ocurra, o de noventa días, si son las únicas prestadoras del servicio.

Artículo 23. Los servicios de transporte aéreo nacional no regular incluyen, entre otros, los de fletamento y de taxis aéreos.

En el caso de los servicios de fletamento, los permisionarios deberán observar lo siguiente:

I. Los vuelos o paquetes de vuelos que deseen operar estarán sujetos a autorización previa de la Secretaría;

II. Los servicios que presten en ningún caso podrán traducirse o de hecho ser equivalentes a los del transporte aéreo regular;

III. Los servicios serán complementarios a los del transporte aéreo regular, y

IV. En los contratos de fletamento de aeronaves que celebren con prestadores de servicios turísticos, deberá pactarse que los servicios de transporte aéreo se comercializarán, en todo caso, como parte de otros servicios en paquete; y conforme con lo que establezca el reglamento respectivo.

(REFORMADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Las aeronaves autorizadas para la prestación del servicio de taxi aéreo podrán ser de hasta 19 pasajeros o 3,500 kilogramos de carga.

(REFORMADO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

La prestación de los servicios de taxi aéreo se sujetará a las condiciones que se especifiquen en los permisos que, para tal efecto, se otorguen por la Secretaría con base en esta Ley, considerando criterios que atiendan, entre otros elementos, a las especificaciones de los equipos aéreos, las características de las operaciones y la forma de comercialización de los servicios.

Artículo 24. La prestación de servicios de transporte aéreo no regular internacional por parte de permisionarios mexicanos o por sociedades extranjeras, se sujetará a lo establecido en los tratados; a falta de éstos, la Secretaría resolverá en lo particular cada solicitud.

Artículo 25. La Secretaría, al resolver las solicitudes a que se refieren los artículos 19 a 21 y 24 anteriores, tomará en cuenta, según sea el caso, criterios que fomenten la competencia efectiva, la permanencia, calidad y eficiencia del servicio, así como el desarrollo de los servicios de transporte aéreo.

(REFORMADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Artículo 26. Los concesionarios o permisionarios regulares deberán enviar a la Secretaría, para su conocimiento, los acuerdos comerciales y de cooperación que celebren entre sí o con aerolíneas extranjeras, dentro de un plazo de treinta días contado a partir de la celebración de los mismos.

Sección Tercera

Del servicio de transporte aéreo privado comercial

Artículo 27. Se considera transporte aéreo privado comercial aquél que se destina al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro.

Dentro del transporte aéreo privado comercial se encuentran los servicios aéreos especializados que, a su vez, comprenden los de aerofotografía, aerotopografía, publicidad comercial, fumigación aérea, provocación artificial de lluvias y capacitación y adiestramiento, entre otros.

En el caso de aeronaves extranjeras que presten servicios de transporte aéreo privado comercial, se estará a lo dispuesto en los tratados y en las leyes aplicables.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

Sección Cuarta

Del transporte aéreo privado no comercial

Artículo 28. Se considera transporte aéreo privado no comercial aquél que se destina a uso particular sin fines de lucro.

La operación de las aeronaves de transporte aéreo privado no comercial no requerirá de permiso; pero deberá contar con los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, y con póliza de seguro.

Las personas que operen las aeronaves a que se refiere este artículo, en ningún caso podrán prestar servicios comerciales a terceros.

(ADICIONADO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

El transporte aéreo privado no comercial se registrará específicamente por esta Ley, su Reglamento y por las disposiciones legales aplicables.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

Artículo 29. Las aeronaves para uso particular extranjeras pueden sobrevolar el espacio aéreo nacional y realizar aterrizajes y despegues en territorio mexicano, siempre que cuenten con la autorización de la Agencia Federal de Aviación Civil.

(ADICIONADO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

El primer aterrizaje podrá hacerse en un aeropuerto internacional, en el cual se deberá tramitar la autorización correspondiente y cumplirse con los requisitos establecidos en las disposiciones técnico-administrativas aplicables. La autoridad a cargo del aeropuerto lo hará del conocimiento de la Secretaría de la Defensa Nacional.

(DEROGADO SEGUNDO PÁRRAFO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

(DEROGADO TERCER PÁRRAFO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

(REFORMADO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

Las personas propietarias o la tripulación de aeronaves para uso particular extranjeras deben acreditar ante la Agencia Federal de Aviación Civil, cuando se solicite, que cumplen con los requisitos técnicos sobre aeronavegabilidad y la licencia establecidos en el Estado de su matrícula.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

Artículo 30. Los aerostatos, aeronaves ultraligeras u otras análogas, con o sin motor, que no presten servicio al público, requerirán registrarse ante la Secretaría y deberán sujetarse a lo establecido en las disposiciones aplicables que expida la misma.

(REFORMADO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

Independientemente de su forma de constitución, los operadores de aeronaves privadas, así como los clubes aéreos, de aeromodelismo y las personas físicas que practiquen deportes aéreos, quedarán sujetos a los reglamentos derivados de esta Ley y a las disposiciones que expida la Secretaría.

Sección Quinta

De las aeronaves de Estado

Artículo 31. La operación de las aeronaves de Estado no requerirá permiso; se ajustará a la obtención de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad correspondientes, y deberá contar con póliza de seguro.

Las aeronaves militares se regirán para su operación por las disposiciones aplicables en específico a las mismas, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 37 de esta Ley.

Capítulo V

De las operaciones

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

Artículo 32. Toda aeronave, para realizar vuelos, debe llevar a bordo la información aeronáutica necesaria para sus operaciones, la póliza de seguro, así como los certificados de aeronavegabilidad y de matrícula vigentes o copia certificada de éstos.

(REFORMADO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

La obtención del certificado de aeronavegabilidad está sujeta a que se demuestre que la aeronave cumple con los estándares de aeronavegabilidad aceptados por la Agencia Federal de Aviación Civil, así como a las pruebas, al control técnico y a los requisitos de mantenimiento que establezcan los reglamentos, las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones técnico-administrativas.

(REFORMADO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

La vigencia del certificado de aeronavegabilidad es de dos años.

(REFORMADO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

Las aeronaves tienen que llevar a bordo los documentos y equipo que señalen esta Ley, sus reglamentos, las normas oficiales mexicanas, los tratados y demás disposiciones técnico-administrativas.

(REFORMADO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

La Agencia Federal de Aviación Civil, por sí misma o a solicitud de la Secretaría de la Defensa Nacional, puede suspender o cancelar el certificado de aeronavegabilidad por incumplir los requerimientos y especificaciones mencionados en este artículo.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

(ADICIONADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 32 Bis. En caso de que una aeronave no cumpla plenamente con los requisitos de aeronavegabilidad, establecidos en la normatividad aeronáutica nacional, se otorgará un certificado de aeronavegabilidad especial, de conformidad con lo establecido en las disposiciones técnico administrativas que se emitan para tal efecto, siempre que la aeronave sea capaz de efectuar un vuelo seguro. Estos casos pueden:

I. Realizar un vuelo a algún sitio o a un punto de almacenamiento dentro y fuera del territorio nacional para reparación, alteración o mantenimiento;

II. Realizar vuelos de prueba;

III. Evacuación de aeronaves en zonas con peligro inminente, y

IV. Realizar vuelos de demostración a clientes potenciales en aeronaves de nueva producción que han completado satisfactoriamente las pruebas de vuelo de producción.

Asimismo, se otorgará un Certificado Especial de Vuelo para aeronaves que inicien su programa de pruebas de vuelo para la obtención de la certificación inicial y consecuentemente del otorgamiento de un certificado de Tipo o un Certificado de Aprobación de Tipo, como corresponda.

Artículo 33. En las aeronaves civiles no podrán abordar personas armadas, en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o enervantes; y sólo con las autorizaciones correspondientes podrán transportarse cadáveres o personas que, por la naturaleza de su enfermedad, presenten riesgo para los demás pasajeros.

Los menores de edad podrán viajar solos, bajo responsiva de sus padres o tutores.

Los concesionarios y permisionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, así como a las de edad avanzada.

(ADICIONADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos realizarán el traslado de órganos, tejidos y células humanas, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que para tal efecto emita la Secretaría.

Artículo 34. La Secretaría regulará el transporte aéreo de materiales, sustancias y objetos peligrosos, así como de armas, municiones y explosivos, sin perjuicio de las atribuciones conferidas a otras dependencias de la administración pública federal y de lo dispuesto por los tratados.

(ADICIONADO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

La Secretaría y la Secretaría de la Defensa Nacional, en su carácter de ente coordinador del Sistema de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo Mexicano, coordinarán sus acciones para la interceptación de aeronaves que realicen un vuelo clandestino, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables.

Capítulo VI

Del tránsito aéreo

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

Artículo 35. Para la navegación de acuerdo a las reglas de vuelo por instrumentos en el espacio aéreo, será obligatorio utilizar los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, meteorología, telecomunicaciones e información aeronáuticas, así como de despacho e información de vuelos, que preste la Secretaría o, en su caso, las personas facultadas por ésta. Asimismo, será obligatorio hacer uso del sistema de aerovías establecido por la Secretaría en el espacio aéreo controlado.

(REFORMADO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

Para la navegación, de acuerdo a las reglas de vuelo visual en el espacio aéreo controlado, las aeronaves deberán establecer comunicación y sujetarse al servicio de control de tránsito aéreo, conforme a lo establecido en esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.

Artículo 36. El Ejecutivo Federal, por razones de emergencia, seguridad pública o defensa nacional, podrá establecer zonas prohibidas, restringidas o peligrosas a la navegación aérea civil.

Queda prohibido a las aeronaves civiles realizar vuelos acrobáticos, de demostración y, en general, evoluciones de carácter peligroso sobre las ciudades y núcleos de población.

La Secretaría podrá autorizar la realización de festivales aéreos, para lo cual señalará las áreas en donde éstos se llevarán a cabo.

Artículo 37. Las operaciones de aeronaves militares en cualquier parte del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, a excepción de las áreas restringidas para su operación exclusiva, se sujetarán a las disposiciones de tránsito aéreo de esta Ley. En el caso de infracciones, se informará a las Secretarías de la Defensa y de Marina, según corresponda, para los efectos que procedan.

Por razones de seguridad nacional o de orden público, la Secretaría ejercerá sus atribuciones relativas a la navegación en el espacio aéreo en coordinación con las autoridades civiles o militares que correspondan

Capítulo VII

Del personal técnico aeronáutico

Sección Primera

Disposiciones comunes

(REFORMADO, D.O.F. 23 DE ENERO DE 1998)

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

(ADICIONADO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

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

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

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

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

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

Artículo 39. Los concesionarios o permisionarios tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar al personal a que se refiere el artículo anterior, la capacitación y el adiestramiento que se requiera para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura.

(REFORMADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, determinará los lineamientos generales aplicables para la definición de aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que requieran de certificación, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios. Dicha certificación se sujetará al régimen que las autoridades señaladas establezcan. En la determinación de los lineamientos generales antes citados, las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios y permisionarios.

Sección Segunda

Del comandante de la aeronave

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 23 DE ENERO DE 1998)

Artículo 40. Toda aeronave deberá contar con un comandante o piloto al mando, quien será la máxima autoridad a bordo y el responsable de su operación y dirección y de mantener el orden y la seguridad de la aeronave, de los tripulantes, pasajeros, equipaje, carga y correo. El comandante de las aeronaves de servicio al público deberá ser mexicano por nacimiento que no adquiera otra nacionalidad y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles y políticos.

El comandante de la aeronave será designado por el concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, por el propietario o poseedor de la aeronave; para suplir la ausencia o incapacidad del comandante de la aeronave durante el vuelo, se seguirá el orden jerárquico de designación de la tripulación hecha por aquéllos.

En casos de emergencia o por razones de seguridad, el comandante o el piloto que lo sustituya, actuará en nombre de quien lo designó y tomará las decisiones pertinentes.

Toda persona a bordo está obligada a acatar las instrucciones del comandante para la seguridad y operación de la aeronave.

El comandante registrará en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos durante el vuelo, y los pondrá en conocimiento de las autoridades competentes del primer lugar de aterrizaje en el territorio nacional, o de las autoridades competentes y del cónsul mexicano, si el aterrizaje se realiza en el extranjero.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 41. La responsabilidad del comandante con relación a la seguridad y operación de la aeronave comprende desde el momento en que la aeronave esté lista para moverse con el propósito de despegar hasta el momento en que se detiene por completo al finalizar el vuelo y que se apagan los motores utilizados como unidad de propulsión principal.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

(ADICIONADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos serán solidariamente responsables con el comandante o piloto al mando por cualquier orden dictada en contravención a lo dispuesto por esta Ley. Para el caso del servicio de transporte privado no comercial, el comandante o piloto al mando será solidario junto con el propietario o poseedor de la aeronave.

Capítulo VIII

De las tarifas

Artículo 42. Los concesionarios o permisionarios fijarán libremente las tarifas por los servicios que presten, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

Las tarifas internacionales se aprobarán por la Secretaría de conformidad con lo que, en su caso, se establezca en los tratados.

Las tarifas deberán registrarse ante la Secretaría para su puesta en vigor y estarán permanentemente a disposición de los usuarios.

(ADICIONADO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

La Secretaría podrá negar el registro de las tarifas fijadas por los concesionarios o permisionarios, si las mismas implican prácticas depredatorias, de carácter monopólico, de dominancia en el mercado o una competencia desleal que impida la permanencia en el mercado de otros concesionarios o permisionarios, y podrá establecer niveles tarifarios mínimos o máximos, según sea el caso, para los servicios respectivos, a fin de ordenar dichos niveles, con el objeto de fomentar la sana competencia.

En las tarifas se describirán clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetas y permanecerán vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas. Las restricciones deberán hacerse del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

Artículo 42 Bis. Para el servicio al público de transporte aéreo de pasajeros, el concesionario o permisionario, o sus representantes, tiene la obligación de informar y respetar las tarifas y restricciones. Asimismo, es responsable de que la información relativa a las tarifas esté permanentemente a disposición de los pasajeros y de que cumpla los siguientes requisitos:

I. Debe apegarse a los términos derivados de la concesión o permiso y contener explícitamente las reglas de aplicación, o condiciones y restricciones que comprende la oferta, así como la vigencia de las mismas, y

II. La información y publicidad relacionada con las tarifas deberán ser exactas, veraces, comprobables y claras, que no induzca (sic) al error o confusión al pasajero por la forma falsa, exagerada, parcial, artificiosa o tendenciosa en que se presenten.

Cada tarifa deberá aplicarse en igualdad de condiciones para todos los pasajeros sin discriminación alguna.

La violación a este artículo se considerará como infracción particularmente grave y se sancionará por la Procuraduría, conforme a lo dispuesto en la Ley Federal de Protección al Consumidor.

Artículo 43. Cuando la Secretaría, por sí o a petición de la parte afectada, considere que no existe competencia efectiva entre los diferentes concesionarios o permisionarios, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, la Secretaría establezca bases de regulación tarifaria. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

En la regulación, la Secretaría podrá establecer tarifas específicas para la prestación de los servicios, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia.

Los concesionarios y permisionarios sujetos a tal regulación podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia que emita opinión sobre la aplicación y subsistencia de tales condiciones.

Capítulo IX

De la matrícula de las aeronaves

Artículo 44. Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula. Las aeronaves mexicanas deberán ostentar además, la bandera nacional.

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves civiles mexicanas serán las siglas siguientes: XA, para las de servicio al público de transporte aéreo; XB, para las de servicios privados, y XC, para las aeronaves de Estado, distintas de las militares.

Las aeronaves civiles tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

Artículo 45. Podrán matricularse en los Estados Unidos Mexicanos las aeronaves propiedad o legítima posesión de mexicanos, así como las de extranjeros dedicadas exclusivamente al transporte aéreo privado no comercial.

La nacionalidad mexicana de la aeronave se adquiere con el certificado de matrícula de la aeronave, el que se otorgará una vez inscrita la documentación a que se refiere la fracción I del artículo 47 de esta Ley, en el Registro Aeronáutico Mexicano.

Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera.

(ADICIONADO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

Tratándose de aeronaves con matrícula mexicana o extranjera, que se encuentren arrendadas, en intercambio, fletadas o bajo cualquier figura jurídica, la Secretaría promoverá ante las instancias correspondientes, la celebración de Tratados con gobiernos extranjeros, con la finalidad de transferir o aceptar de forma total o parcial, las funciones y obligaciones que como Estado de matrícula se tengan respecto de dichas aeronaves.

(ADICIONADO [N. DE E. REFORMADO], D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

En casos excepcionales, las aeronaves con matrícula extranjera, arrendadas por los concesionarios o permisionarios, podrán ser operadas temporalmente, previa autorización de la Secretaría, con sujeción al reglamento respectivo.

Artículo 46. La cancelación de la matrícula de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano tendrá por consecuencia la pérdida de su nacionalidad mexicana y podrá realizarse en los siguientes casos:

I. A solicitud escrita del propietario o legítimo poseedor de la aeronave. No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen, sin el consentimiento del acreedor;

II. Por mandamiento judicial o de otra autoridad competente;

III. En caso de destrucción, pérdida o abandono de la aeronave;

IV. Por vencimiento del plazo, tratándose de matrículas provisionales;

V. Por matricularse en otro Estado, y

VI. Por cualquiera otra causa que señalen los reglamentos respectivos.

Del Registro Aeronáutico Mexicano

Artículo 47. El Registro Aeronáutico Mexicano es público, estará a cargo de la Secretaría, y en él deberán inscribirse:

I. Los documentos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga la propiedad, la posesión y los demás derechos reales sobre las aeronaves civiles mexicanas y sus motores; así como el arrendamiento de aeronaves mexicanas o extranjeras;

II. Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;

III. La resolución de la autoridad aeronáutica en caso de abandono, pérdida, destrucción, inutilidad o desarme definitivo de las aeronaves;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

IV. Las concesiones y permisos que amparen el servicio de transporte aéreo, así como los actos y resoluciones legales que los modifiquen o terminen;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

V. Las pólizas de seguro, y

(ADICIONADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

VI. Los documentos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga la propiedad, la posesión y los demás derechos reales sobre las aeronaves civiles pilotadas a distancia conforme a lo especificado en la norma oficial mexicana correspondiente.

El reglamento respectivo determinará los requisitos a que deberán sujetarse las inscripciones, las cancelaciones y las certificaciones que deban expedirse.

(ADICIONADO CON LOS ARTÍCULOS QUE LO INTEGRAN, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

Capítulo X Bis

De los derechos y las obligaciones de los pasajeros

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

Artículo 47 Bis. El concesionario o permisionario está obligado a proporcionar un servicio de calidad y eficiente a todos sus pasajeros.

Para garantizar lo anterior, deberá respetar y cumplir con cuando menos los siguientes derechos del pasajero:

I. Los pasajeros con alguna discapacidad tienen derecho a ser transportados por los concesionarios o permisionarios. Los concesionarios o permisionarios deberán establecer mecanismos para garantizar el transporte de personas con discapacidad, conforme a las medidas de seguridad operacional. Los pasajeros con discapacidad que requieran transportar instrumentos inherentes a su condición, podrán hacerlo de acuerdo a lo establecido por el artículo 47 Bis I de la presente Ley. No se podrán establecer condiciones o aplicar cargos adicionales para permitir el abordaje de personas con discapacidad.

II. El pasajero mayor de edad puede, sin pago de ninguna tarifa, llevar a un infante menor de dos años a su cuidado sin derecho a asiento y sin derecho a franquicia de equipaje, por lo que el concesionario o permisionario está obligado a expedir sin costo alguno a favor del infante el boleto y pase de abordar correspondiente. Únicamente en este caso, el pasajero podrá transportar sin cargo adicional una carriola para el infante.

III. El pasajero tiene derecho a un trato digno y a contar con un alto nivel de información, que le permita conocer sus opciones y tomar alternativas en caso de requerirlas. Por ello, los concesionarios o permisionarios están obligados a informar de manera rápida y expedita al pasajero en caso de que se produzcan cambios en su itinerario o cualquier otra circunstancia que pudiera afectar el servicio contratado. Lo deberán hacer a través de llamadas telefónicas, correos electrónicos, mensajes de texto o cualquier otro medio electrónico, con al menos veinticuatro horas de anticipación a la salida programada.

De la misma forma, si los cambios se produjeran dentro de las veinticuatro horas previas a la salida programada, el concesionario o permisionario deberá informar al pasajero tan pronto tenga la certeza de que dichos cambios son inevitables, sin que esto exima al concesionario o permisionario de su responsabilidad frente al pasajero.

La Secretaría supervisará que los concesionarios o permisionarios informen de manera oportuna a los pasajeros de posibles cambios, retrasos o cancelaciones en su itinerario.

IV. En el caso de que el pasajero haya adquirido boletos de ida y vuelta o con conexión, podrá disponer de ellos para cada segmento particular, es decir, el concesionario o permisionario no podrá negarle el embarque a

un vuelo por no haber utilizado alguno de los segmentos del trayecto total. Para garantizar el cumplimiento de esto, el pasajero deberá informar al concesionario o permisionario, en el lapso de veinticuatro horas contadas a partir de la hora programada del segmento no utilizado, que hará uso de los segmentos subsecuentes, a través de los medios que el concesionario o permisionario para ello disponga.

V. En caso de que exista retraso en relación con la hora de salida estipulada en el boleto y la causa sea atribuible al concesionario o permisionario, el pasajero será indemnizado y/o compensado por el proveedor del servicio de acuerdo a los siguientes criterios:

a) Cuando la demora sea superior a una hora e inferior a cuatro, se compensará conforme las políticas de compensación de cada permisionario o concesionario.

Las políticas de compensación deberán incluir como mínimo, descuentos para vuelos en fecha posterior hacia el destino contratado y/o alimentos y bebidas, de acuerdo a lo establecido por los permisionarios y concesionarios y conforme al principio de competitividad.

Si la demora es mayor a dos horas pero menor a cuatro, los descuentos incluidos en las políticas de compensación no podrán ser menores al 7.5% del precio del boleto.

El permisionario o concesionario deberá presentar y registrar cada seis meses, ante la Secretaría y la Procuraduría, las políticas de compensación, las cuales serán públicas.

b) Si la demora es mayor a cuatro horas, el pasajero será compensado conforme a este artículo, además accederá a las opciones y, en el caso, a la indemnización establecida por esta Ley para la cancelación del vuelo, cuya responsabilidad sea atribuible al concesionario o permisionario.

En todos los casos, el proveedor del servicio deberá poner a disposición de los pasajeros en espera acceso a llamadas telefónicas y envío de correos electrónicos.

VI. En caso de producirse la cancelación del vuelo por responsabilidad atribuible al concesionario o permisionario, éste, a elección del pasajero, deberá:

a) Reintegrarle el precio del boleto o billete de pasaje o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje.

b) Ofrecerle, con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, acceso a llamadas telefónicas y envío de correos electrónicos; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiera pernocta y, en este último caso, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto.

c) Transportarle en la fecha posterior que convenga al mismo pasajero hacia el destino respecto del cual haya sido cancelado el vuelo.

En los casos de los incisos a) y c) anteriores, el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al veinticinco por ciento del precio del boleto o de la parte no realizada del viaje.

VII. Si por caso fortuito o fuerza mayor, la aeronave debe realizar un aterrizaje en un lugar distinto al de destino, el concesionario o permisionario deberá trasladar al pasajero por los medios de transporte más rápidos disponibles hasta el lugar de destino.

VIII. El pasajero podrá solicitar la devolución de su boleto en caso de que decida no efectuar el viaje, siempre y cuando lo comunique al permisionario o concesionario en el lapso de veinticuatro horas contadas a partir de la hora de la compra del boleto. Pasado este plazo el concesionario o permisionario determinará las condiciones de la cancelación.

IX. Para vuelos nacionales e internacionales, el pasajero podrá transportar como mínimo y sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte pasajeros o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones del concesionario o permisionario en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen. El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al pasajero un pago adicional.

El concesionario o permisionario proporcionará al pasajero, un talón de equipaje por cada pieza, maleta o bulto de equipaje que se entregue

para su transporte. El talón debe contener la información indicada en las normas oficiales mexicanas correspondientes y debe constar de dos partes, una para el pasajero y otra que se adhiere al equipaje.

(REFORMADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Además, el pasajero podrá llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano. Las dimensiones de cada pieza de equipaje de mano serán de hasta 55 centímetros de largo por 40 centímetros de ancho por 25 centímetros de alto, y el peso de ambas no deberá exceder los diez kilogramos, siempre y cuando por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros. El permisionario o concesionario se asegurará que todo el equipaje de mano embarcado en el avión e introducido en la cabina de pasajeros quede bien asegurado y retenido, que se prevenga que caiga de los compartimientos superiores y cause alguna lesión, que no obstruya las salidas y equipo de emergencia, que no exceda las limitaciones de peso de los compartimientos de almacenaje, que no se lleve equipaje de mano durante una evacuación, así como que cuente con los procedimientos para el manejo del exceso en equipaje de mano. El permisionario o concesionario podrá solicitar al pasajero un pago por peso y dimensiones adicionales del equipaje de mano, pero no podrá realizar cobros por pesos y dimensiones menores a los establecidos en este párrafo.

Para los servicios de transporte aéreo internacional, el transporte de equipaje se sujetará a lo dispuesto en los Tratados.

X. El pasajero tiene derecho a conocer los términos del contrato, así como los derechos de los que goza. Los permisionarios y concesionarios deberán informar al pasajero, al momento de la compra del boleto, acerca de los términos y condiciones del servicio contratado, las políticas de compensación, así como los derechos de los pasajeros.

El concesionario o permisionario estará obligado a pagar las indemnizaciones previstas en la presente Ley dentro de un periodo máximo de diez días naturales posteriores a su reclamación por parte del pasajero, salvo las compensaciones de alimentos y hospedaje que deberán ser cubiertos al momento de que el retraso del vuelo se actualice.

Toda cláusula o disposición que pretenda exonerar al concesionario o permisionario de su responsabilidad, evitar el pago de las indemnizaciones o compensaciones mencionadas o a fijar un límite inferior al establecido en la presente Ley será nula de pleno derecho y

no tendrá efecto alguno. En ningún caso, será posible el perdón, condonación o cualquier figura que implique el no pago de las indemnizaciones, compensaciones o sanciones establecidas en la presente Ley.

En caso de que el pasajero decida viajar sin equipaje, el concesionario o permisionario podrá ofertar una tarifa preferencial en beneficio del pasajero.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

Artículo 47 Bis 1. Los pasajeros con alguna discapacidad tendrán derecho a transportar sillas de ruedas, andadores, prótesis, muletas, bastones o cualquier otro instrumento, siempre y cuando la persona que viaja haga uso de ésta de manera personal y se encuentre directamente asociado con la discapacidad que presenta. En vuelos internacionales, dichos límites serán los fijados de conformidad con los Tratados.

Los permisionarios o concesionarios deberán informar las medidas de seguridad operacional de forma clara y precisa como parte de los términos y condiciones del contrato.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

Artículo 47 Bis 2. Con el fin de dar cumplimiento a las disposiciones señaladas en este capítulo, los concesionarios o permisionarios de servicio al público de transporte aéreo deberán de contar con un módulo de atención al pasajero en cada una de las terminales en donde operen. La Procuraduría deberá establecer mecanismos para regular estos módulos y garantizar que los procedimientos que ahí se realicen se hagan de forma sencilla y expedita.

El concesionario o permisionario podrá implementar procedimientos electrónicos con el fin de agilizar los procesos de atención al pasajero y su seguimiento, siempre y cuando informe de manera clara y oportuna sobre su funcionamiento al pasajero y, en caso de que este lo requiera, le brinde el apoyo necesario para su uso.

En caso de que los concesionarios o permisionarios incumplan con estos procedimientos, la Procuraduría impondrá sanciones de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 47 Bis 3 de esta Ley, las cuales se aplicarán independientemente de las compensaciones previamente señaladas para el pasajero.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

Artículo 47 Bis 3. La Procuraduría, en el ámbito de sus competencias, sancionará las infracciones a los derechos de los pasajeros, en los términos de la Ley Federal de Protección al Consumidor.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

Artículo 47 Bis 4. Los pasajeros deberán:

- I. Brindar al permisionario o concesionario información y datos personales veraces, al momento de la compra del boleto;
- II. Presentar documentos oficiales de identificación, a solicitud del permisionario o concesionario o del personal autorizado del aeropuerto;
- III. Acatar las normas de seguridad y operación aeroportuarias vigentes;
- IV. Ocupar el asiento asignado, a menos que la tripulación por un requerimiento justificado le solicite o le autorice ocupar uno distinto, y
- V. Las demás que establezcan la Ley y demás ordenamientos.

Capítulo XI

De los contratos

Sección Primera

De los contratos de transporte aéreo

Artículo 48. Los contratos de servicio de transporte aéreo podrán referirse a pasajeros, carga o correo.

Artículo 49. El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio.

(REFORMADO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

El contrato, que se perfecciona con la compra del boleto, deberá constar en un billete de pasaje, el cual podrá ser emitido a través de medios físicos o electrónicos. Su formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana correspondiente.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

La interpretación del contrato se sujetará a lo previsto en la presente Ley, al reglamento, la Ley Federal de Protección al Consumidor, las normas oficiales mexicanas y las circulares obligatorias aplicables.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

Es obligación de los concesionarios o permisionarios de servicio al público de transporte aéreo presentar desde el primer momento el costo total del boleto, impuestos incluidos.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

El permisionario o concesionario podrá ofrecer servicios adicionales al momento de la compra. Sin embargo, no podrá realizar cargos que pretendan condicionar la compra del boleto a la contratación obligatoria de servicios adicionales.

(REFORMADO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

Artículo 50. El transporte de animales domésticos en las aeronaves de servicio público de transporte aéreo de pasajeros será efectuado por el concesionario o permisionario observando en todo momento un trato humanitario. Se entenderá como trato humanitario el conjunto de medidas que buscan disminuir la tensión, el sufrimiento, el dolor y la producción de traumatismos durante la movilización de los animales.

Las características de los mecanismos para el transporte de animales, así como los procedimientos para su realización, serán fijadas por el reglamento y la norma oficial mexicana correspondiente.

Artículo 51. Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte aéreo de pasajeros se sujetará a lo dispuesto en los tratados y a esta Ley.

Para este tipo de servicios, el concesionario o permisionario deberá exigir a los pasajeros la presentación de los documentos oficiales que acrediten su legal internación al país de destino del vuelo respectivo.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

Artículo 52. Cuando se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave y se tenga por consecuencia la denegación del embarque, el propio concesionario o permisionario, a elección del pasajero, deberá:

I. Reintegrarle el precio del boleto o billete de pasaje o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje;

II. Ofrecerle, con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiera pernocta y, en este último caso, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto, o

III. Transportarle en la fecha posterior que convenga al mismo pasajero hacia el destino respecto del cual se denegó el embarque.

En los casos de las fracciones I y III anteriores, el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al veinticinco por ciento del precio del boleto o billete de pasaje o de la parte no realizada del viaje.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

Artículo 52 Bis. En el caso de la denegación de embarque por expedición de boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave, el concesionario o permisionario deberá solicitar voluntarios que renuncien al embarque a cambio de beneficios que acuerde directamente con el pasajero, los cuales no podrán ser inferiores a las opciones establecidas en el artículo anterior.

Tendrán prioridad para abordar en sustitución de los voluntarios a que refiere el presente artículo, las personas con alguna discapacidad, las personas adultas mayores, los menores no acompañados y las mujeres embarazadas.

Artículo 53. Los pasajeros no tendrán los derechos a que se refiere el artículo anterior cuando el transporte lo hagan a título gratuito, con tarifas reducidas que no estén disponibles al público, o cuando no se presenten o lo hicieren fuera del tiempo fijado para documentar el embarque.

Artículo 54. En vuelos de conexión, el concesionario o permisionario será responsable, en su caso, de los daños causados a pasajeros y equipaje facturado en tránsito o por retraso en el servicio de transporte aéreo, si la conexión forma parte del contrato celebrado entre el concesionario o el permisionario y el pasajero.

Artículo 55. Se entiende por contrato de transporte de carga el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del

cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.

Este contrato deberá constar en una carta de porte o guía de carga aérea, que el concesionario o permisionario expedirá al embarcador al recibir las mercancías bajo su custodia, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana respectiva.

El embarcador será responsable de la exactitud de las declaraciones consignadas por él o sus representantes en la carta de porte o guía de carga aérea.

Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte de carga se sujetará a lo dispuesto en los tratados y en esta Ley.

Artículo 56. El porteador tendrá derecho de retener la carga hasta en tanto se cubre el precio indicado por el transporte en la carta de porte o guía de carga aérea.

Artículo 57. Se entiende por contrato de transporte de correos, el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el organismo público descentralizado que preste el servicio público de correo, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar correspondencia de un punto de origen a otro de destino, contra el pago de un precio.

Con sujeción a la presente Ley, las partes celebrarán el contrato de transporte de correos con las modalidades que convenga a la prestación eficiente del servicio.

Artículo 58. Los concesionarios o permisionarios serán responsables ante los pasajeros, embarcadores o el organismo descentralizado a que se refiere el artículo anterior, por los actos u omisiones que realicen terceros que, en su caso, hubieren contratado los propios concesionarios o permisionarios para la prestación de los servicios de transporte.

En las tarifas que ofrezcan los concesionarios o permisionarios estarán incluidos los gastos que se originen por la contratación de dichas terceras personas.

Sección Segunda

Del contrato de fletamento de aeronaves

Artículo 59. El fletamento de aeronaves es el contrato mediante el cual el permisionario de la prestación del servicio al público de transporte aéreo no regular, en su carácter de fletante, pone a disposición del fletador, a cambio del pago de un precio determinado llamado flete, la capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves para transportar personas, carga o correo, una o más veces o durante un período determinado, reservándose el fletante la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.

Artículo 60. El fletante responderá exclusivamente ante el fletador por el incumplimiento de las obligaciones pactadas entre ellos, y además será responsable por los daños que se produzcan a las personas, carga o correo transportados en su aeronave o a los causados a terceros en la superficie por ésta, así como por aquéllos que se ocasionen por los abordajes en que la propia aeronave intervenga.

El fletador responderá por la realización y la calidad del transporte, ante las personas que hubieren contratado los servicios en paquete por él ofrecidos, inclusive cuando utilice agentes o intermediarios que actúen por cuenta y a nombre del propio fletador.

Capítulo XII

De la responsabilidad por daños

Sección Primera

De los daños a pasajeros, equipaje y carga

Artículo 61. Los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte aéreo nacional, serán responsables por los daños causados a los pasajeros, a la carga y al equipaje en el transporte.

En el caso de pasajeros, se entenderá que los daños se causaron en el transporte, si ocurren desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave hasta que ha descendido de la misma.

El concesionario o permisionario será responsable del equipaje facturado desde el momento en que expida el talón correspondiente hasta que entregue el equipaje al pasajero en el punto de destino.

En el caso de carga, el concesionario o permisionario será responsable desde el momento en que reciba la carga bajo su custodia hasta que la entregue al consignatario respectivo. La responsabilidad del concesionario o permisionario se interrumpirá cuando la carga le sea retirada por orden de autoridad competente.

(REFORMADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Artículo 62. Para los daños a pasajeros, el derecho a percibir indemnizaciones se sujetará a lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil Federal, salvo por lo que se refiere al monto que será el triple de lo previsto en dicho artículo. Para la prelación en el pago de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

La indemnización por la destrucción o avería del equipaje de mano será de hasta ochenta Unidades de Medida y Actualización. Por la pérdida o avería del equipaje facturado la indemnización será equivalente a la suma de ciento cincuenta Unidades de Medida y Actualización.

(REFORMADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Artículo 63. Por la pérdida o avería de la carga, los concesionarios o permisionarios deberán cubrir al destinatario o, en su defecto, al remitente, una indemnización equivalente a diez Unidades de Medida y Actualización por kilogramo de peso bruto.

(REFORMADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Artículo 64. En los casos de las indemnizaciones previstas en los artículos 62 y 63 anteriores, el concesionario o permisionario no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad, y deberá cubrir los daños y perjuicios causados en términos del Código Civil Federal, si se comprueba que los daños se debieron a dolo o mala fe del propio concesionario o permisionario o de sus dependientes o empleados, o cuando no se expida el billete de pasaje o boleto, el talón de equipaje o la carta de porte o guía de carga aérea, según corresponda.

Para el pago de las indemnizaciones se tomará como base la Unidad de Medida y Actualización, en la fecha en que ocurran los daños.

Artículo 65. Los concesionarios o permisionarios responderán por la pérdida o daño que pueda sufrir la carga por el precio total de los

mismos, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, cuando el usuario declare el valor correspondiente y, en su caso, cubra un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el propio concesionario o permisionario.

Los concesionarios o permisionarios podrán pactar con los usuarios la responsabilidad por pérdida o daño del equipaje facturado, en los términos del párrafo anterior.

Artículo 66. Las reclamaciones para los casos de pérdida o avería de la carga o equipaje facturado, deberán presentarse ante el concesionario o permisionario dentro de los quince días siguientes contados a partir de la fecha de entrega o de la fecha en que debió hacerse la misma. La falta de reclamación oportuna impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes.

Para el caso de carga o equipaje facturado, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de noventa días a partir de la fecha en que debió entregarse la carga o el equipaje facturado.

Para los daños a personas, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de un año, a partir de la fecha de los hechos que les dieron nacimiento o, en su defecto, de la fecha de iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

Artículo 67. Los concesionarios o permisionarios del servicio al público de transporte aéreo estarán exentos de las responsabilidades por daños causados en los siguientes casos:

I. A pasajeros, por culpa o negligencia inexcusable de la víctima, y

II. A equipaje facturado y carga:

a) Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados;

b) Cuando la carga, por su propia naturaleza, sufra deterioro o daño total o parcial, siempre que hayan cumplido en el tiempo de entrega establecido;

c) Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos no idóneos, siempre que por la naturaleza de aquéllos debieran transportarse en vehículos con otras características, y

d) Cuando sean falsas las declaraciones o instrucciones del embarcador, del consignatario o destinatario de los bienes, o del titular de la carta de porte, respecto del manejo de la carga.

(REFORMADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Artículo 68. Los daños que sufran las personas o carga transportadas en aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo privado comercial se sujetarán a las disposiciones del Código Civil Federal.

Artículo 69. Será nula de pleno derecho toda cláusula que se inserte en los contratos de transporte con objeto de establecer límites de responsabilidad inferiores a los previstos en los artículos 62 y 63 anteriores, o que establezcan causas de exoneración de responsabilidad distintas de las previstas en el artículo 67 anterior. La nulidad de tales cláusulas no implicará la del contrato de transporte.

Sección Segunda

De los daños a terceros

Artículo 70. Cuando por la operación de una aeronave, por objetos desprendidos de la misma o por abordaje, se causen daños a personas o cosas que se encuentren en la superficie, nacerá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su causa.

(REFORMADO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

Será responsabilidad del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave, cubrir las indemnizaciones por los daños causados, en términos de lo dispuesto en las disposiciones legales aplicables.

Para los efectos de este capítulo, una aeronave se encuentra en operación cuando está en movimiento, lo que ocurrirá en los casos en que:

I. Se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos, con tripulación, pasaje o carga a bordo;

II. Se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz, o

III. Se encuentre en vuelo.

La aeronave se considera en vuelo desde el momento en que inicia la carrera para su despegue hasta el momento en que concluya el recorrido del aterrizaje.

Artículo 71. Se entiende por abordaje aéreo toda colisión entre dos o más aeronaves. En estos casos, los concesionarios o permisionarios y, tratándose del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de las aeronaves, serán solidariamente responsables por los daños causados a los terceros o a los bienes en la superficie, cada uno dentro de los límites establecidos en el artículo siguiente.

Se consideran también abordajes aquellos casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento, o a personas o bienes a bordo de éstas, por otra aeronave en movimiento, aunque no haya efectiva colisión.

(REFORMADO [N. DE E. ESTE PÁRRAFO], D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Artículo 72. En el caso de daños a personas, se cubrirá la indemnización correspondiente conforme a los términos señalados en el primer párrafo del artículo 62 de esta Ley. Para el caso de objetos en la superficie, el monto de la indemnización será de hasta treinta y cinco mil Unidades de Medida y Actualización.

El concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, el propietario o poseedor de la aeronave, no gozarán del beneficio de limitación de responsabilidad, si se comprueba que los daños se debieron a dolo o mala fe de ellos mismos o de sus dependientes o empleados.

Artículo 73. Las acciones para exigir las indemnizaciones a que se refiere esta sección, prescribirán en un año a partir de la fecha en la cual ocurrieron los hechos.

Capítulo XIII

De los seguros aéreos

Artículo 74. Los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, que transiten en el espacio aéreo nacional, deberán contratar y mantener vigente un seguro que cubra las

responsabilidades por los daños a pasajeros, carga, equipaje facturado o a terceros en la operación de las aeronaves.

Para el inicio de operaciones de una aeronave será requisito indispensable, la aprobación por parte de la Secretaría del contrato de seguro. En el caso de las aeronaves privadas extranjeras, tal acreditamiento deberá hacerse en el primer aeropuerto internacional en que aterricen.

En materia de transporte aéreo internacional, los seguros deberán cumplir con lo establecido en los tratados.

Artículo 75. Las reclamaciones por daños deberán ser hechas valer ante el concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, ante el propietario o poseedor de la aeronave, de acuerdo con las disposiciones del reglamento respectivo.

Capítulo XIV

De la protección del ambiente

(REFORMADO, D.O.F. 21 DE MAYO DE 2013)

Artículo 76. Las aeronaves que sobrevuelan, aterricen o despeguen en territorio nacional, deberán observar las disposiciones que correspondan en materia de protección al ambiente; particularmente, en relación a homologación de ruido y emisión de contaminantes. Asimismo, deberán reportar a la Secretaría en el periodo y en la forma en que la misma determine, sobre las medidas operativas, técnicas y económicas que hayan adoptado para cumplir con las disposiciones en materia de protección al ambiente.

La Secretaría fijará los plazos para que se realicen adecuaciones en las aeronaves que, para los efectos de este artículo, así lo requieran y, en su caso, establecerá los lineamientos para la sustitución de la flota aérea y para impulsar mejoras tecnológicas de las aeronaves y sus combustibles.

(ADICIONADO, D.O.F. 21 DE MAYO DE 2013)

Artículo 76 Bis. La Secretaría establecerá convenios o acuerdos de coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para promover la eficiencia en las operaciones e infraestructura aeroportuaria, con el fin de reducir el ruido y las emisiones contaminantes en los servicios de transporte aéreo.

Capítulo XV

Del abandono de aeronaves

Artículo 77. La Secretaría podrá hacer la declaratoria de abandono de aeronaves cuando:

- I. Lo declare el propietario o poseedor ante la Secretaría;
- II. La aeronave permanezca en un aeropuerto, aeródromo o helipuerto noventa días naturales o más sin estar al cuidado directo o indirecto de su propietario o poseedor, o
- III. Carezca de marcas de nacionalidad y matrícula y no sea posible conocer, por los documentos a bordo, el nombre de su propietario o poseedor y lugar de procedencia.

En los casos de las fracciones II y III, previamente a la declaratoria de abandono, la Secretaría publicará tres veces en intervalos de diez días cada uno, avisos en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de la entidad federativa donde se encuentre la aeronave, en los que en total se concederá un plazo de cuarenta días a partir de la primera publicación, para presentar objeciones. Concluido el plazo, la Secretaría, en su caso, hará la declaratoria de abandono de la aeronave, pasando ésta a propiedad de la Nación y procederá a su enajenación en subasta pública, con participación de las autoridades correspondientes y ante fedatario público. Los recursos que se obtengan por la enajenación de la aeronave se enterarán a la Tesorería de la Federación, previa liquidación de los adeudos generados con el aeropuerto de que se trate.

Artículo 78. En el caso de aeronaves abandonadas en aeródromos o helipuertos en los que no haya control de tráfico, o sitios no habilitados para operaciones aéreas, la autoridad aeronáutica dará parte de inmediato a las autoridades competentes.

(ADICIONADO CON LOS ARTÍCULOS QUE LO INTEGRAN, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

Capítulo XV Bis

Seguridad operacional

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

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

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

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

- I. Manejar y mantener un sistema eficaz de supervisión de la Seguridad operacional;
- II. Implantar, administrar y mantener el Programa estatal de seguridad operacional eficaz para garantizar los niveles óptimos de Seguridad operacional;
- III. Requerir a los proveedores de servicio que implementen y mantengan un Sistema de gestión de la seguridad operacional eficaz, certificado de conformidad con las disposiciones de reglamentos y normas oficiales mexicanas aplicables;
- IV. Coordinar las actividades de las diversas organizaciones que participen en el Programa estatal de seguridad operacional;
- V. Establecer un sistema de notificación de incidentes obligatoria y otro de notificación voluntaria, para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de Seguridad operacional reales o posibles, así como para promover las instalaciones y los servicios para recopilar,

publicar y difundir la información de Seguridad operacional y alcanzar acuerdos con individuos o entidades gubernamentales para el ejercicio de esos servicios, con la finalidad de que exista un flujo continuo e intercambio de datos sobre Seguridad operacional entre la Secretaría y los proveedores de servicio;

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

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

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

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

X. Incluir los recursos financieros necesarios para la implementación del Programa estatal de seguridad operacional en su presupuesto.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

Artículo 78 Bis 2. Los proveedores de servicio que a continuación se señalan deberán implementar y mantener un Sistema de gestión de la seguridad operacional, como parte del Programa estatal de seguridad operacional que establezca la Secretaría:

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

II. Los concesionarios y permisionarios aeroportuarios;

III. El organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares;

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

V. Los permisionarios de talleres aeronáuticos;

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

VI. Las organizaciones responsables del diseño de tipo o responsables de la fabricación de aeronaves, motores o hélices;

VII. Los prestadores de servicio de tránsito aéreo;

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

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

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

Artículo 78 Bis 3. El Sistema de gestión de la seguridad operacional deberá incluir, por lo menos:

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

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

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

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

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

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

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

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

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

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

II. Sistemas de notificación obligatoria de incidentes;

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

III. Sistemas de notificación voluntaria de incidentes;

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

IV. Sistemas de auto notificación, incluidos los sistemas automáticos o manuales de captura de datos, y

(ADICIONADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

V. Información relativa a las investigaciones de Seguridad operacional efectuadas por la Secretaría o los proveedores de servicio del sector aeronáutico.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 78 Bis 7. La información sobre Seguridad operacional que provenga de las fuentes señaladas en el artículo 78 Bis 5, así como los

datos de las personas involucradas en los eventos relacionados con esa información, no se proporcionará para fines diferentes para los que fue recopilada, por lo que nadie puede ser requerido, en conexión con un proceso judicial, administrativo o disciplinario, a aportar evidencias concernientes a la información de Seguridad operacional proporcionada de manera voluntaria a la Secretaría, excepto en las siguientes circunstancias:

(ADICIONADA, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

(ADICIONADA, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

(ADICIONADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 78 Bis 11. La Secretaría establecerá y mantendrá un proceso para analizar los datos e información sobre Seguridad operacional obtenida de los Sistemas de recopilación y procesamiento de datos referentes a la Seguridad operacional conexas.

Capítulo XVI

De los accidentes y de la búsqueda y salvamento

Artículo 79. Los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, deberán proveerse de equipos técnicos y del personal necesario para la prevención de accidentes e incidentes aéreos.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

I. Accidente: todo suceso en el cual se causen lesiones mortales o graves, a personas a bordo de la aeronave, o en tierra por partes que se hayan desprendido, o bien, se ocasionen daños o roturas estructurales a la aeronave, o por el que la aeronave desaparezca o se encuentre en un lugar inaccesible, y

II. Incidente: todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Artículo 80. La búsqueda y salvamento en accidentes de aeronaves civiles es de interés público y las autoridades, propietarios, poseedores, concesionarios, permisionarios y miembros de la tripulación de vuelo estarán obligados a participar en las acciones que se lleven a cabo.

(REFORMADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Las operaciones de búsqueda y salvamento estarán bajo la dirección y control de la Secretaría. Los costos directos que se originen por el rescate en la aeronave, la investigación, la preservación de los restos de la aeronave, correo, carga, el rescate de las víctimas y de sus bienes, la repatriación de los restos mortales, sobrevivientes y la asistencia a los familiares de las víctimas será por cuenta del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave accidentada.

(ADICIONADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Cuando se vean involucradas aeronaves e instalaciones militares en accidentes o incidentes aéreos civiles las Dependencias Militares cooperaran en la investigación, proporcionando toda información que les requiera la Secretaría a través de la Agencia Federal de Aviación Civil.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 81. Corresponde a la Secretaría la investigación de los accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles, a través de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos, quien tendrá independencia para realizar la investigación y autoridad absoluta al llevarla a cabo, de conformidad con el Reglamento y las disposiciones técnico administrativas que se emitan para tal efecto. Concluida la investigación, que se llevará a cabo con audiencia de los interesados, determinará la causa probable de los mismos y, en su caso, tomará las acciones que estime pertinentes para el caso en concreto.

(ADICIONADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Los integrantes de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos no deberán caer en conflictos de intereses en el ejercicio de su encargo, de conformidad con la Ley General de Responsabilidades Administrativas, los tratados suscritos por el Estado mexicano y demás disposiciones que resulten aplicables.

(ADICIONADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

El objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes implementadas por la Secretaría será la prevención de futuros accidentes e incidentes. La identificación de la causa probable, factores contribuyentes y recomendaciones no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

(ADICIONADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 81 Bis. La Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos contará con las siguientes facultades para investigar accidentes e incidentes de aviación:

I. Coordinar, requerir y recibir información, realizar la investigación del incidente o accidente;

II. Requerir la asistencia de todas las personas que considere necesario entrevistar para que rindan cualquier aclaración, pregunta o proporcionen información sobre el accidente o incidente aéreo;

III. Exigir la protección y preservación de:

- a) El lugar del accidente o incidente aéreo;
- b) La aeronave y cualquier parte de esta, y
- c) Los registros y documentos relacionados con el suceso.

IV. Establecer o delimitar el lugar en que se considere que pueda existir información para acceder con fines de búsqueda y recopilar información, registros o evidencias relevantes para la investigación del accidente o incidente, entre ellos al taller de mantenimiento, oficina de despacho, proveedores de servicio, operador aéreo, aeropuerto, torre de control, así como obtener copia, previo cotejo del original de todo documento o evidencia de lo que se encuentre durante el transcurso de su búsqueda incluidas las transcripciones de las comunicaciones y registros de los servicios de tránsito aéreo;

V. Prohibir o limitar, por el tiempo que sea necesario el acceso a las áreas diferentes al lugar del accidente, donde haya estado o estuvo la aeronave accidentada o incidentada, para los fines de conservación y protección de evidencias;

VI. Solicitar instalaciones para el resguardo y para realizar cualquier tipo de pruebas y exámenes a los componentes, motores, sistemas y demás partes de la aeronave que sean necesarias para determinar las causas de ocurrencia del suceso, incluyendo las destructivas;

VII. Obtener todo tipo de evidencia y copias de cualquier documento relevante relativo al accidente o incidente, a las personas, empresas y equipos relacionados con el mismo, en particular, la formación y calificación de las personas, que hayan participado en el mantenimiento, despacho, servicio de control y seguimiento del vuelo, construcción o diseño, tripulación, control de la(s) aeronave(s) implicadas, así como demás información que el investigador considere relevante;

VIII. Realizar cualquier tipo de pruebas, incluyendo las destructivas, de todo material, componentes, líquidos, motores, entre otros, de lo que fue reunido durante la investigación, en laboratorios nacionales o en el extranjero que tengan la capacidad para realizarlas;

IX. Custodiar cualquier documento o componente hasta que la investigación haya finalizado;

X. Requerir un examen médico a la persona o personas que directa o indirectamente hayan estado implicadas en la operación de una aeronave involucrada en un accidente o incidente y si procede a los pasajeros;

XI. Requerir a los médicos competentes la información con que cuenten de un paciente involucrado en un accidente o incidente, cuando sea relevante para la investigación;

XII. Solicitar a la instancia medica competente los resultados de las necropsias realizadas a los miembros de la tripulación involucrados en un accidente y, en su caso, a pasajeros;

XIII. Requerir a las autoridades locales por medio de la comandancia que realizó la investigación de campo, que aseguren la protección del lugar del accidente, de la aeronave y de su contenido, hasta el momento en que pueda tomar la custodia y seguridad de la aeronave y de su contenido, y

XIV. Coordinar en el sitio del accidente la investigación en materia aeronáutica civil, con los representantes acreditados, investigadores y expertos técnicos.

La comandancia de aeropuerto mantendrá la organización del sitio del accidente y restos de la aeronave durante el tiempo que dure la investigación en el sitio y hasta que determine que sean trasladados los restos para su protección e investigación.

(ADICIONADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 81 Ter. La clasificación, desclasificación y acceso a la información que genere o custodie la autoridad aeronáutica en materia de investigación de accidentes o incidentes deberá ajustarse a lo previsto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, así como a lo dispuesto en los tratados en los que el Estado mexicano sea parte.

Respecto a la información relacionada con accidentes o incidentes aéreos que conforme a los tratados en los que el Estado mexicano sea parte deba ser objeto de clasificación de conformidad con las disposiciones aplicables, dicha clasificación deberá ajustarse a lo establecido en las normas señaladas en el primer párrafo de este artículo. Entre dicha información destaca la relativa al nombre de las

personas involucradas en los accidentes e incidentes aéreos, las declaraciones de testigos, el contenido de comunicaciones en la operación, la información médica del personal técnico aeronáutico involucrado, el audio y conversaciones de cabinas y con los servicios de tránsito aéreo, los análisis y opiniones expresadas por los registradores del vuelo, proyectos de informe preliminar o definitivo de accidente o incidente y otros datos que por su naturaleza se considere que sean susceptibles de clasificación.

Los investigadores de la autoridad aeronáutica respecto de las indagaciones a su cargo se limitarán exclusivamente a presentar su informe de hechos o preliminar o final al público en general y, en los casos que la autoridad competente los requiera, procederán a ratificar los mismos.

Los resultados de la investigación con motivo de un accidente o incidente aéreo constarán en el informe de hechos o preliminar y final, los cuales se ajustarán a lo dispuesto en los tratados en la materia en los que el Estado mexicano sea parte. El informe de hechos o preliminar deberá emitirse al año de haber ocurrido el accidente o incidente, salvo que haya sido emitido el informe final antes de la conclusión de dicho plazo.

La Secretaría y la Agencia Federal de Aviación Civil harán del conocimiento de la autoridad competente el informe preliminar y, en su caso, final, cuando así lo solicite.

Artículo 82. Se considerará perdida una aeronave, salvo prueba en contrario, en los siguientes casos:

I. Por declaración del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave, y

II. Cuando transcurridos treinta días desde la fecha en que se tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignore su paradero.

La Secretaría declarará la pérdida y cancelará las inscripciones correspondientes.

Capítulo XVII

De la requisa

Artículo 83. En caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Federal podrá hacer la requisa de las aeronaves y demás equipo de los servicios públicos de transporte aéreo, de los bienes muebles e inmuebles necesarios y disponer de todo ello como lo juzgue conveniente. El Gobierno Federal podrá igualmente utilizar el personal que estuviere al servicio de la sociedad sujeta a la requisa cuando lo considere necesario. La requisa se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

El Gobierno Federal, salvo en el caso de guerra internacional, indemnizará a los interesados, pagando los daños y perjuicios a su valor real. Si no hubiere acuerdo sobre el monto de la indemnización, los daños se fijarán por peritos nombrados por ambas partes, y en el caso de los perjuicios, se tomará como base el promedio del ingreso neto en el año anterior a la requisa. Cada una de las partes cubrirá la mitad de los gastos que se originen por el peritaje.

Capítulo XVIII

De la verificación

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

Artículo 84. La Secretaría verificará el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría a sus instalaciones, a transportarlos en sus equipos para que realicen sus funciones en términos de la presente Ley, su Reglamento y las disposiciones que al efecto expida la Secretaría y, en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines, así como a proporcionar a la Secretaría informes con los datos que permitan conocer de la operación y explotación de los servicios de transporte aéreo.

(ADICIONADO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

Con la finalidad de verificar que en la prestación de los servicios de transporte aéreo, se garanticen las condiciones máximas de seguridad y de operación que permitan proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros, los verificadores aeronáuticos,

podrán realizar las verificaciones de la naturaleza que fuere necesaria en términos de lo establecido en la legislación vigente.

(ADICIONADO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

Asimismo, y con la finalidad de asegurar la adecuada prestación del servicio de transporte aéreo, los verificadores aeronáuticos, podrán practicar verificaciones sobre aspectos específicos, en términos de lo dispuesto por el Reglamento de la materia.

(ADICIONADO, D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

Para el caso anterior, los verificadores aeronáuticos, habrán de acreditarse con un documento que contenga los requisitos exigidos por la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

(ADICIONADO [N. DE E. REFORMADO], D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001)

Las personas físicas o morales que sean sujetos de verificación, cubrirán las cuotas que por este concepto se originen.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017)

Los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo comercial, estarán obligados a entregar mensualmente a la Secretaría informes, bitácoras, estadísticas, reportes, índices de reclamaciones y todos aquellos datos que permitan transparentar su funcionamiento. La Secretaría dará seguimiento a la información presentada y la publicará trimestralmente, conforme a la legislación vigente en materia de transparencia y protección de datos personales.

Artículo 85. Las certificaciones de las unidades de verificación establecidas por terceros tendrán validez cuando dichas unidades hayan sido previamente autorizadas por la Secretaría en términos de lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Capítulo XIX

De las sanciones

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

Artículo 86. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley cometidas por la persona concesionaria, asignataria, operadora aérea o permisionaria, según se trate, serán sancionadas por la Agencia Federal de Aviación Civil de acuerdo con lo siguiente:

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

I. Permitir que la aeronave transite:

a) Sin ostentar las marcas de nacionalidad y matrícula, o cuando éstas se encuentren alteradas o modificadas sin autorización de la Secretaría, con multa de cinco mil a quince mil Unidades de Medida y Actualización;

b) Por carecer de los certificados de aeronavegabilidad o de matrícula, o cuando tales documentos estén vencidos, con multa de cinco mil a quince mil Unidades de Medida y Actualización;

c) Por carecer de los seguros o cuando no estén vigentes, con multa de cinco mil a quince mil Unidades de Medida y Actualización;

d) Tripulada por personas que carezcan de la licencia correspondiente, con multa de cinco mil a quince mil Unidades de Medida y Actualización;

e) Sin el plan de vuelo o cuando se modifique sin autorización, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a ocho mil Unidades de Medida y Actualización;

f) Por no llevar a bordo la póliza de seguro o el documento que acredite la vigencia de la misma, una multa de cien a dos mil Unidades de Medida y Actualización.

En el caso de acreditar dentro de los tres días hábiles siguientes a la fecha del evento, que la póliza se encontraba vigente, se aplicará una multa de cien a doscientas Unidades de Medida y Actualización;

g) Sin los instrumentos de seguridad y equipo de auxilio que corresponda, con multa de quinientos a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

h) Sin hacer uso de las instalaciones y de los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, meteorología, telecomunicaciones e información aeronáutica, así como de despacho e información de vuelos, en caso de ser aplicable, salvo casos de fuerza mayor, con multa de quinientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

i) Por no llevar a bordo certificado de aeronavegabilidad o de matrícula o copia certificada de este último, con una multa de doscientas a un mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

j) Con documentos presentados a la Agencia Federal de Aviación Civil que no sean emitidos por una autoridad competente, con la intención de acreditar el cumplimiento de obligaciones o requisitos contenidos en esta Ley, en el reglamento correspondiente, normas oficiales mexicanas y disposiciones técnico- administrativas, con una multa de dos mil a diez mil Unidades de Medida y Actualización, y

(ADICIONADO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

k) Con documentos presentados a la Agencia Federal de Aviación Civil que no sean emitidos por las organizaciones responsables del diseño de tipo o responsables de la fabricación de aeronaves, motores, hélices, estaciones de pilotaje a distancia y sus artículos, con la intención de acreditar el cumplimiento de obligaciones o requisitos contenidos en esta Ley, en el reglamento correspondiente, normas oficiales mexicanas y disposiciones técnico-administrativas, con una multa de dos mil a diez mil Unidades de Medida y Actualización.

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

II. Internar al territorio nacional una aeronave extranjera o por llevar una aeronave mexicana al extranjero, sin cumplir con los requisitos exigidos por esta Ley, con multa de dos mil a diez mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

III. Operar aviones en aeródromos y aeropuertos no autorizados, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a ocho mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

IV. Obtener la matrícula de la aeronave en el registro de otro Estado, sin haber obtenido la cancelación de la matrícula mexicana, con multa de un mil a ocho mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

V. Cuando de manera negligente en un término de veinticuatro horas no se haga del conocimiento de la Secretaría los incidentes o accidentes ocurridos a sus aeronaves, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a ocho mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

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

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

VII. Negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADO [N. DE E. ESTE PÁRRAFO], D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

VIII. Practicar el cabotaje en territorio nacional, siendo permisionario extranjero de servicios de transporte aéreo, con una multa de diez mil a veinticinco mil Unidades de Medida y Actualización.

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

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

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

(ADICIONADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

IX. No reportar las incapacitaciones, durante el vuelo, del personal técnico-aeronáutico a la Agencia Federal de Aviación Civil dentro de las 24 horas siguientes al suceso, con una multa de quinientas a mil Unidades de Medida y Actualización;

(ADICIONADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

IX Bis. Cuando la aeronave realice maniobras de vuelo que motiven la activación de un alertamiento aéreo con una multa de diez mil a

veinticinco mil Unidades de Medida y Actualización, siempre y cuando no sea por falla técnica o emergencia;

(ADICIONADA [N. DE E. CON SUS INCISOS], D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

X. Permitir que el personal técnico-aeronáutico realice sus funciones:

a) Con una afectación médica que ponga en riesgo la seguridad operacional, con una multa de mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

b) Posterior a obtener un resultado positivo en un examen psicofísico o de detección de alcohol y sustancias psicoactivas, con una multa de doscientas a quinientas Unidades de Medida y Actualización, y

c) Con posterioridad a haberse involucrado en un accidente o incidente aéreo, sin que la Agencia Federal de Aviación Civil haya verificado, constatado e inspeccionado el cumplimiento de los requisitos médicos, a pesar de que el reconocimiento psicofísico haya tenido validez previa al evento, con una multa de un mil a dos mil Unidades de Medida y Actualización;

(ADICIONADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XI. Coaccionar a las personas inspectoras verificadoras por medio de violencia, física o moral, para obligarlos a que ejecuten un acto oficial, con una multa de dos mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización, y

(ADICIONADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XII. No realizar la notificación de dificultades en servicio, en los términos establecidos en esta Ley, los reglamentos correspondientes y las disposiciones técnico-administrativas aplicables, con multa de quinientas a dos mil Unidades de Medida y Actualización.

(REFORMADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Artículo 86 Bis. Las infracciones a que se refiere el artículo anterior, cometidas en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, por el propietario o poseedor de la aeronave, serán sancionadas por la Secretaría con una multa de cien a mil Unidades de Medida y Actualización.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

Artículo 87. Se les impondrán a las personas concesionarias, asignatarias, operadoras aéreas y permisionarias de servicio al público de transporte aéreo las siguientes sanciones por:

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

I. No tener vigente la concesión o permiso correspondiente, multa de ocho mil a diez mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

II. Llevar a cabo el servicio de transporte aéreo nacional, en el caso de sociedades extranjeras de servicio de transporte aéreo, multa de ocho mil a diez mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

III. Cuando con motivo de un vuelo de simple tránsito efectúe embarque o desembarque de pasajeros y carga, en el caso de sociedades extranjeras de servicio de transporte aéreo, multa de cinco mil a diez mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

IV. No seguir las aerovías o no utilizar los aeropuertos que le hayan sido señalados en el plan de vuelo respectivo, salvo caso fortuito o de fuerza mayor, multa de dos mil a diez mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

V. No dar aviso a la Agencia Federal de Aviación Civil de las rutas que deje de operar, en los términos del artículo 22 de esta Ley, multa de tres mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

VI. Vender, en forma directa, porciones aéreas en el caso de los servicios de transporte aéreo de fletamento, multa de un mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

VII. Negarse a prestar servicios, sin causa justificada, multa de un mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

VIII. No efectuar la conservación y mantenimiento de sus aeronaves y demás bienes que se relacionen con la seguridad y eficiencia del servicio, multa de quinientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

IX. No aplicar las tarifas registradas, multa de quinientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

X. No operar las rutas autorizadas en los plazos previstos en la presente Ley, multa de quinientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XI. No proporcionar la información que le solicite la Agencia Federal de Aviación Civil, en los plazos fijados por ésta, multa de trescientas a tres mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XII. No sujetarse a los itinerarios, frecuencias de vuelo y horarios autorizados, multa de quinientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

XIII. Incumplir con lo señalado en el artículo 49 de la presente Ley, multa de tres mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XIV. No entregar mensualmente a la Agencia Federal de Aviación Civil la información señalada en el párrafo último del artículo 84 de esta Ley, multa de tres mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(ADICIONADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

XV. Transgredir las limitaciones existentes sobre tiempos de vuelo, servicio o de descanso del personal de vuelo o de sobrecargos, multa de tres mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XVI. Permitir que la aeronave transite sin llevar a bordo la copia certificada del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos y la copia simple de las especificaciones de operación, con multa de cinco mil a quince mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XVII. Presentar documentación que no fue emitida por la autoridad competente para realizar la operación de una aeronave, con una multa de dos mil a diez mil Unidades de Medida y Actualización, y la cancelación de la matrícula de la aeronave de que se trate;

(ADICIONADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XVIII. No cumplir con las disposiciones en materia de medio ambiente establecidas en esta Ley, el reglamento correspondiente, normas oficiales mexicanas y disposiciones técnico-administrativas aplicables en materia aeronáutica, multa de cuatro mil a siete mil Unidades de Medida y Actualización, y

(ADICIONADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XIX. Cuando la aeronave realice maniobras de vuelo que motiven la activación de un alertamiento aéreo, con una multa de diez mil a veinticinco mil Unidades de Medida y Actualización, siempre y cuando no sea por falla técnica o emergencia.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

Artículo 88. Se impondrá sanción a la persona comandante o piloto de cualquier aeronave civil por:

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

I. Permitir a cualquier persona que no sea miembro de la tripulación de vuelo tomar parte en las operaciones de los mandos de la aeronave, salvo causa de fuerza mayor, multa de dos mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

II. Transportar mercancías peligrosas, armas o artículos peligrosos, sin la debida autorización, multa de un mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

III. No aterrizar en los aeropuertos internacionales autorizados en casos de vuelos de internación al territorio nacional, salvo causa de fuerza mayor, multa de un mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

IV. Transportar cadáveres o personas que por la naturaleza de su enfermedad presenten riesgo para los demás pasajeros, sin la autorización correspondiente, multa de un mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

V. Abandonar la aeronave, la tripulación, los pasajeros, la carga y demás efectos, en lugar que no sea la terminal del vuelo y sin causa justificada, multa de quinientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

VI. Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición en lugares prohibidos, multa de quinientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

VII. Tripular la aeronave sin licencia, multa de quinientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización. En caso de acreditar dentro de los tres días hábiles siguientes a la fecha del evento, que se contaba con licencia vigente, se aplicará una multa de cien a doscientas Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

VIII. Desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba con respecto al tránsito aéreo, salvo causa de fuerza mayor, multa de quinientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

IX. Iniciar el vuelo sin cerciorarse de la vigencia del certificado de aeronavegabilidad, de las licencias de la tripulación de vuelo y de que la aeronave ostente las marcas de nacionalidad y matrícula, multa de trescientas a tres mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

X. Operar la aeronave de manera negligente o fuera de los límites y parámetros establecidos por el fabricante de la misma, sin que medie causa justificada, multa de trescientas a tres mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XI. No informar a la Agencia Federal de Aviación Civil o al comandante del aeropuerto más cercano, en el caso de incidentes o accidentes aéreos, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a que tengan conocimiento de ellos, multa de trescientas a tres mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

XII. No utilizar durante la operación de la aeronave los servicios e instalaciones de ayudas a la navegación aérea; en caso de ser aplicable, multa de trescientas a tres mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

XIII. Realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción, sin la autorización respectiva, multa de trescientas a tres mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XIV. Volar sobre zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, sin autorización de la Agencia Federal de Aviación Civil, multa de doscientas a dos mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

XV. Arrojar o tolerar que innecesariamente se arrojen desde la aeronave en vuelo, objetos o lastre, multa de doscientas a dos mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

XVI. Negarse a participar en las operaciones de búsqueda o salvamento, salvo causa de fuerza mayor, multa de doscientas a dos mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

XVII. Realizar o permitir que se realicen abordaje de la aeronave en vuelo, planificaciones aerofotográficas o aerotopográficas sin el permiso correspondiente, en el caso de tripular una aeronave civil extranjera, multa de doscientas a dos mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XVIII. Operar la aeronave sin los documentos que deban llevarse a bordo de conformidad con esta Ley, el reglamento correspondiente, las disposiciones técnico-administrativas y demás disposiciones jurídicas aplicables, con una multa de quinientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XIX. Operar la aeronave de manera negligente o fuera de los límites y parámetros establecidos por el fabricante de la misma, sin que medie causa justificada, multa de mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XX. Presentar documentación que no fue emitida por la autoridad competente para realizar la operación de una aeronave, multa de dos mil a diez mil Unidades de Medida y Actualización;

(ADICIONADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XXI. Presentar documentación que no fue emitida por la autoridad competente relacionados con los certificados de aptitud psicofísica, o cualquier documento médico en los trámites administrativos con la

Agencia Federal de Aviación Civil, así como en la realización de la evaluación médica, multa de quinientas a mil Unidades de Medida y Actualización;

(ADICIONADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XXII. Presentar documentación que no fue emitida por la autoridad competente durante la revalidación de la licencia de piloto, multa de quinientas a tres mil Unidades de Medida y Actualización;

(ADICIONADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XXIII. Ejercer en estado de ebriedad o bajo los efectos de sustancias psicoactivas las funciones que su licencia le confiere, multa de dos mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

(ADICIONADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XXIV. No reportar las incapacitaciones en vuelo a la Agencia Federal de Aviación Civil dentro de 24 horas, multa de doscientas a quinientas Unidades de Medida y Actualización;

(ADICIONADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XXV. Omitir o asentar en sus declaraciones de salud datos contrarios a su estado de salud, durante la evaluación médica, multa de quinientas a un mil Unidades de Medida y Actualización, y la denegación de la Evaluación Médica por un año, y

(ADICIONADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

XXVI. Cuando realicen maniobras de vuelo que motiven la activación de un alertamiento aéreo, con una multa de diez mil a veinticinco mil Unidades de Medida y Actualización, siempre y cuando no sea por falla técnica o emergencia.

(ADICIONADO, D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015)

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

(ADICIONADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Artículo 88 Bis 1. Se impondrá sanción con multa de doscientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización, al poseedor y/o propietario de una aeronave no tripulada civil y/o de Estado excepto las militares, por incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en

esta Ley, en sus reglamentos, o en cualquier otra disposición aplicable, así como a su permiso u autorización respectiva.

Asimismo, les será suspendido cualquier permiso, certificado, registro, matrícula, autorización o licencia, atendiendo la gravedad de la infracción, siempre que por el incumplimiento se haya impuesto una sanción y ésta haya quedado firme en términos de ley.

La Secretaría efectuará la revocación de cualquier certificado, registro, matrícula, autorización o licencia, cuando a su juicio la infracción sea grave para la seguridad de las operaciones aéreas, y/o se haya vulnerado la integridad física de terceros y sus bienes.

El titular de un permiso, certificado, registro, matrícula, autorización o licencia, que hubiere sido revocado, no podrá obtener, directa o indirectamente, otro permiso de los contemplados en la presente Ley dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

(ADICIONADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 88 Ter. Tratándose de centros de formación, capacitación o adiestramiento se les impondrán sanciones por:

I. Permitir que se realicen vuelos de adiestramiento con más de un alumno, con una multa de quinientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

II. Impartir cursos sin contar con un programa de formación o capacitación previamente autorizado por la Secretaría, con una multa de mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

III. Permitir que los alumnos reciban instrucción o realicen prácticas sin contar con el permiso de formación o constancias de aptitud psicofísica, o cuando tales documentos estén vencidos, con una multa de mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización, y

IV. Permitir que un instructor imparta clases sin contar con el permiso correspondiente o el mismo se encuentre vencido, con una multa de tres mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización.

(ADICIONADO, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

Artículo 88 Quáter. Se le impondrá sanción al personal técnico aeronáutico por:

I. No portar durante el ejercicio de sus actividades la licencia correspondiente y constancia de aptitud psicofísica vigentes, con una multa de quinientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización, y

II. Realizar actividades distintas a las otorgadas en su licencia o a las capacidades inscritas en la misma, con una multa de quinientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización.

(REFORMADO [N. DE E. ESTE PÁRRAFO], D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Artículo 89. Cualquiera otra infracción a esta Ley o a sus reglamentos que no esté expresamente prevista en este capítulo, será sancionada por la Secretaría con multa de doscientas a cinco mil Unidades de Medida y Actualización.

En caso de reincidencia, la Secretaría podrá imponer una sanción equivalente hasta el doble de la cuantía señalada.

(REFORMADO, D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018)

Para efectos del presente capítulo, se entiende por Unidad de Medida y Actualización, la que será utilizada como unidad de cuenta, índice, base, medida o referencia para determinar la cuantía del pago de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, de las entidades federativas y de la Ciudad de México, publicada en el Diario Oficial de la Federación.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

Artículo 90. Sin perjuicio a las demás sanciones que establece esta Ley y su reglamento, se le revocará la licencia a la persona comandante de la aeronave que incurra en los siguientes supuestos:

(ADICIONADA, D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021)

I. Que tripule en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos o enervantes o que permita que un miembro de la tripulación de vuelo participe en las operaciones en ese estado o bajo tales efectos;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

II. Cuando realice actos u omisiones que tiendan al uso ilícito de instalaciones destinadas al tránsito aéreo, contrabando, contrabando equiparado, tráfico de órganos, ataques a las vías generales de comunicación, sabotaje, tráfico ilegal de personas, drogas y armas. Igual sanción se impondrá a cualquier miembro de la tripulación de vuelo, que se encuentre en los mismos supuestos;

(REFORMADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

III. Presentar documentación que no fue emitida por la autoridad competente para realizar la operación de una aeronave, y

(ADICIONADA, D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023)

IV. Cuando, sin causa legítima para ello, despegue o aterrice fuera de un aeródromo, o lo haga en uno sin permiso de operación o cuando haga uso de un aeródromo fuera de sus horarios de operación.

Artículo 91. Para declarar la revocación de concesiones, permisos y licencias; suspensión de servicios; la imposición de las sanciones previstas en esta Ley; así como para la interposición del recurso administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Artículo 92. Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte, ni de la revocación que proceda.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Se derogan los artículos 1o., fracción VIII; 9o., fracciones II y VI; 306 al 326; 329 al 370; 371, fracción I, incisos a) y d), fracciones II y III y el penúltimo y último párrafo; 372 y 373; 542; 546; 555 al 558; 562 al 564, y 568 al 570, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como las demás disposiciones que se opongan a la presente Ley.

Las disposiciones reglamentarias y administrativas en vigor se continuarán aplicando mientras se expiden los nuevos reglamentos, salvo en lo que se opongan a la presente Ley.

TERCERO.- Las infracciones cometidas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, se sancionarán y tramitarán de conformidad con las disposiciones vigentes al momento en que se cometieron.

CUARTO.- Las concesiones y permisos otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, serán respetados en sus términos, sin perjuicio de que sus titulares opten por acogerse a la presente Ley.

Por lo que se refiere a los permisos en trámite, se estará a lo dispuesto en esta Ley.

La obtención de permisos, en tanto se expiden los reglamentos respectivos, se sujetará a las disposiciones vigentes, en lo que no se opongan a la presente Ley.

México, D.F., a 28 de abril de 1995.- Dip. Florentino Castro López, Presidente.- Sen. Martha Lara Alatorre, Presidenta.- Dip. Fernando Flores Gómez González, Secretario.- Sen. Antonio Manríquez Guluarte, Secretario.- Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los diez días del mes de mayo de mil novecientos noventa y cinco.- Ernesto Zedillo Ponce de León.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Esteban Moctezuma Barragán.- Rúbrica.

N. DE E. A CONTINUACIÓN SE TRANSCRIBEN LOS ARTÍCULOS TRANSITORIOS DE LOS DECRETOS DE REFORMAS A LA PRESENTE LEY.

D.O.F. 22 DE DICIEMBRE DE 1995.

PRIMERO. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Se derogan los artículos 327; 328; 371 fracción I, incisos b) y c) y 567 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; el artículo 8 de la Ley de Aviación Civil; así como las demás disposiciones que se opongan a la presente Ley.

Las disposiciones reglamentarias y administrativas en vigor se continuarán aplicando hasta en tanto no sean derogadas por otras, salvo en lo que se opongan a la presente Ley.

Cuando en otras disposiciones se haga referencia a la figura de comandante de aeropuerto, se entenderá como comandante de aeródromo en los términos de esta Ley.

TERCERO. El organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares podrá continuar administrando aeropuertos en los términos

de su Decreto de creación de fecha 10 de junio de 1965, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 del mismo mes y año, y de sus decretos modificatorios, hasta en tanto la Secretaría, de conformidad con lo previsto en esta Ley, otorgue concesiones respecto de los aeropuertos administrados por dicho organismo.

Lo anterior, en el entendido de que Aeropuertos y Servicios Auxiliares deberá ajustarse a lo dispuesto en esta Ley, en lo relativo a la construcción, administración, operación y explotación de aeropuertos y en la prestación de los servicios.

CUARTO. Las concesiones, permisos y autorizaciones que se otorguen con motivo de la presente Ley, no afectarán los derechos de los trabajadores de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, los que serán respetados conforme a la ley de la materia.

QUINTO. Las concesiones, permisos y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, serán respetadas en sus términos hasta su vencimiento.

Lo anterior, en el entendido de que los concesionarios y permisionarios deberán ajustarse a lo dispuesto en esta Ley, en lo relativo a la construcción, administración, operación y explotación de aeródromos civiles y en la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.

Los aeródromos de servicio general que al momento de la publicación de este ordenamiento reciban aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo regular, tendrán un plazo máximo de 180 días naturales, contados a partir de la publicación de esta Ley, para regularizar su situación ante la Secretaría.

Por lo que se refiere a las concesiones y permisos en trámite, se estará a lo dispuesto en esta Ley.

SEXTO. Las infracciones cometidas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, se sancionarán de conformidad con las disposiciones vigentes al momento en que se cometieron.

SEPTIMO. A más tardar en 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de este ordenamiento, el Ejecutivo Federal constituirá la comisión intersecretarial a que se refiere el artículo 21 de esta Ley.

D.O.F. 23 DE ENERO DE 1998.

ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor el 20 de marzo de 1998.

D.O.F. 28 DE DICIEMBRE DE 2001.

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

Artículo Segundo. El presente Decreto deroga todas aquellas disposiciones jurídicas que se opongan al mismo.

La autoridad correspondiente deberá adecuar todas aquellas disposiciones reglamentarias a más tardar dentro de los 120 días siguientes a la fecha de su entrada en vigor.

D.O.F. 6 DE JUNIO DE 2006.

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

D.O.F. 5 DE JULIO DE 2006.

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

D.O.F. 21 DE MAYO DE 2013.

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

Segundo.- El Ejecutivo Federal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contarán con un plazo de 120 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar en el ámbito de sus respectivas competencias, las adecuaciones y modificaciones a los reglamentos y a las demás disposiciones administrativas que posibiliten la materialización del mismo.

Tercero.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en coordinación con las secretarías de estado y demás instituciones

facultadas para tal efecto, deberán formular las Normas Oficiales Mexicanas relativas al contenido del presente Decreto.

D.O.F. 26 DE ENERO DE 2015.

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

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

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

D.O.F. 10 DE OCTUBRE DE 2016.

[N. DE E. TRANSITORIO DEL “DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 50 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL”.]

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

D.O.F. 26 DE JUNIO DE 2017.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL “DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL”.]

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

Segundo.- El Ejecutivo Federal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contarán con un plazo de 180 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar en el ámbito de sus respectivas competencias, las adecuaciones y modificaciones a

los reglamentos y a las demás disposiciones administrativas que posibiliten la materialización del mismo.

Tercero.- El Ejecutivo Federal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contarán con un plazo de 180 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para elaborar las Normas Oficiales Mexicanas a las que se hace referencia en los artículos reformados y adicionados.

Cuarto.- Los permisionarios y concesionarios del servicio de transporte aéreo comercial en un plazo de 90 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, adecuarán sus procedimientos con el fin de dar cumplimiento a las disposiciones señaladas en el mismo.

Quinto.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin modificación al presupuesto del año corriente, y en coordinación con los concesionarios y permisionarios, deberá realizar acciones de difusión a través de campañas de publicidad, para dar a conocer los alcances del presente Decreto.

Sexto.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá implementar, en un plazo de hasta 180 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, un mecanismo público, eficaz y expedito que, en caso de que la salida de un vuelo se retrase o cancele, permita al pasajero conocer las causas y determine si es responsable de ellas el concesionario o permisionario.

Séptimo.- Los permisionarios o concesionarios deberán registrar las políticas de compensación señaladas en la fracción V, inciso a), del artículo 47 Bis, en un plazo de hasta 90 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

D.O.F. 18 DE JUNIO DE 2018.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL “DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL Y DE LA LEY DE AEROPUERTOS”.]

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

Segundo.- El Ejecutivo Federal contará con un plazo máximo de 180 días, contados a partir de la publicación del presente Decreto, para reformar los reglamentos correspondientes y emitir las disposiciones administrativas en materia de aeronaves pilotadas a distancia y de seguridad operacional.

D.O.F. 20 DE MAYO DE 2021.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL "DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL".]

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

Segundo.- Se derogan las disposiciones que se opongan al presente Decreto. Seguirán teniendo aplicación y vigencia las disposiciones y demás circulares obligatorias emitidas con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto, en particular las contenidas en el Acuerdo por el que se dan a conocer las disposiciones administrativas de carácter técnico aeronáutico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de febrero de 2021.

Tercero.- El Ejecutivo Federal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contarán con un plazo de 180 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar, en el ámbito de sus respectivas competencias, las adecuaciones y modificaciones a los reglamentos y a las demás disposiciones administrativas que posibiliten la materialización del mismo.

D.O.F. 3 DE MAYO DE 2023.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL "DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, DE LA LEY ORGÁNICA DEL EJÉRCITO Y FUERZA AÉREA MEXICANOS, DE LA LEY DE AEROPUERTOS Y DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, EN MATERIA DE PROTECCIÓN DEL ESPACIO AÉREO MEXICANO".]

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

Segundo. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto se realizarán con cargo al presupuesto autorizado para la Secretaría de la Defensa Nacional, por lo que no incrementará su presupuesto regularizable, y no se autorizarán recursos adicionales para el ejercicio fiscal de que se trate.

Tercero. Se derogan todas las disposiciones que se opongan a lo establecido en el presente Decreto.

Cuarto. A partir de la entrada en vigor del presente Decreto, las menciones contenidas en otras leyes, reglamentos y en general en cualquier disposición, que se realice al personal “Diplomado de Estado Mayor” y “Diplomado de Estado Mayor Aéreo”, se entenderán hechas al personal “De Estado Mayor”.

Quinto. A la entrada en vigor del presente Decreto, la designación del personal “Diplomado de Estado Mayor” y “Diplomado de Estado Mayor Aéreo”, será reconocida plenamente en igualdad de circunstancias que el “De Estado Mayor”.

Sexto. Los documentos expedidos al personal “Diplomado de Estado Mayor” y “Diplomado de Estado Mayor Aéreo”, mantendrán su validez y vigencia, por lo que no será necesaria su reexpedición como “De Estado Mayor”.

Séptimo. A la entrada en vigor del presente Decreto, las menciones contenidas en otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones administrativas respecto del Cuartel General Superior del Ejército y Fuerza Aérea, del Estado Mayor Aéreo, del Servicio de Control de Vuelo y del Servicio de Material Aéreo, se entenderán referidas al Cuartel General Superior Conjunto del Ejército y Fuerza Aérea, al Estado Mayor de la Fuerza Aérea, al Servicio de Defensa Aérea y al Servicio de Mantenimiento de Material Aéreo, respectivamente.