CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIV LEGISLATURA

Gaceta Parlamentaria

Año XXIV | Palacio Legislativo de San Lázaro, miércoles 21 de abril de 2021 | Número 5764-VII

CONTENIDO

Iniciativa del Ejecutivo federal

Con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil

Anexo VII

Miércoles 21 de abril

GOBERNACIÓN
SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN

México 2021 Año de la Independencia

UNIDAD DE ENLACE
Oficio No. SG/UE/230/996/21
Ciudad de México, a 21 de abril de 2021

Asunto: Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil.

Túrnese a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.
Abril 21 del 2021.

DIP. DULCE MARÍA SAURI RIANCHO
Presidenta de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión
P r e s e n t e

Con fundamento en lo establecido en el artículo 27, fracción XV de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, me permito remitir el original del Comunicado signado por el Titular del Ejecutivo Federal a través del cual, en ejercicio de la facultad que le confiere el artículo 71, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, somete a la consideración de ese Órgano Legislativo, la **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil**.

Asimismo, anexo al presente copia del diverso número 4.0651/2021 signado por el Dr. José Luis Vázquez Alfaro, Consejero Adjunto de Legislación y Estudios Normativos de la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal, por medio del cual me fue enviado el Comunicado antes referido.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para reiterarle la seguridad de mi consideración distinguida.

El Titular de la Unidad

EMILIO DE JESÚS SALDAÑA HERNÁNDEZ

CÁMARA DE DIPUTADOS
Dirección General de Proceso Legislativo
21-04-21
17:10 hrs
RECIBIDO

C.c.e.p.- **Dra. Olga Sánchez Cordero**, Secretaria de Gobernación.- Para su superior conocimiento.
Dr. José Luis Vázquez Alfaro, Consejero Adjunto de Legislación y Estudios Normativos de la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal.- Presente.- Referencia a su Oficio número.
Minutario

VMG

GOBIERNO DE MÉXICO | CJEF

CONSEJERÍA ADJUNTA DE LEGISLACIÓN Y ESTUDIOS NORMATIVOS

DIP. 996

"2021: Año de la Independencia"

OFICIO 4.0651/2021

ASUNTO: Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil.

Ciudad de México, a 21 de abril de 2021.

LIC. EMILIO DE JESÚS SALDAÑA HERNÁNDEZ
TITULAR DE LA UNIDAD DE ENLACE
SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN
P R E S E N T E

Folio 791

Me permito enviar en original la **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil**, con la atenta petición de que sea presentada ante la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, en términos de lo dispuesto por el artículo 71, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE
EL CONSEJERO ADJUNTO DE LEGISLACIÓN Y ESTUDIOS NORMATIVOS

DR. JOSÉ LUIS VÁZQUEZ ALFARO

C.c.p. **Lic. Julio Scherer Ibarra**, Consejero Jurídico del Ejecutivo Federal.- Para su conocimiento.
Control de Gestión CALEN.- Para su seguimiento.

21 ABR. 2021
14:26
de la tarde

México 2021 Año de la Independencia

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

C. PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN
PRESENTE

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, me permito someter por su digno conducto, ante ese Honorable Congreso de la Unión, la **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil**, al tenor de la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En México, la aviación representa una fuente de ingreso económico nacional y de generación de empleos muy importante. La aviación civil es un pilar esencial de la infraestructura de comunicaciones y transportación pública de cualquier país. La actividad aeronáutica comercial y privada ha crecido y se espera que continúe creciendo rápidamente, tanto en el país como en el resto de América Latina. Un factor esencial en apoyo de dicho crecimiento es la promoción y el mantenimiento de la seguridad en todo tipo de operaciones aeronáuticas.

El objetivo principal de la Ley de Aviación Civil es regular la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo que ofrecen distintas aerolíneas mexicanas, como lo estípula el artículo primero de dicho ordenamiento, el cual señala que la Ley 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.

La Agencia Federal de Aviación Civil en México, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tiene como objetivo el

desarrollo oportuno, seguro, eficiente, competitivo, permanente y uniforme de los servicios del transporte aéreo promoviendo altos niveles de seguridad de operación, regulación y control.

En cumplimiento al artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), el cual firmó el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos el 7 de diciembre de 1944 y ratificó el Senado de la República el 31 de diciembre de 1945, así como sus anexos, el Estado Mexicano tiene la obligación ante la comunidad internacional de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo especializado de las Naciones Unidas, fue creada en 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo entero. En ese sentido, formula las normas y reglamentos necesarios para la seguridad operacional, protección, eficiencia y capacidad de la aviación, así como para la protección del medio ambiente, entre muchas otras prioridades. Para tal efecto, elabora el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP, por sus siglas en inglés), componente esencial para garantizar la seguridad operacional de la aviación y piedra basal de la planificación.

La Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) de los Estados Unidos de Norteamérica, en 1992 creó el Programa de Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional (IASA, por sus siglas en inglés) para evaluar la capacidad de la autoridad de aviación civil de un país para cumplir con las normas y métodos de la OACI.

Ahora bien, del 19 al 30 de octubre de 2020 la FAA realizó la auditoría del Programa de Evaluación de Seguridad en la Aviación Internacional a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la

que ésta autoridad aeronáutica debió acreditar que lleva a cabo los lineamientos operacionales, de aeronavegabilidad y de navegación de conformidad con lo establecido en las normas y métodos recomendados por la OACI.

En el proceso de auditoría, la FAA detectó diferencias entre la Ley de Aviación Civil, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, el Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico y el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano con relación a las normas y métodos recomendados por la OACI; siendo un compromiso de los Estados Unidos Mexicanos como parte signante del Convenio de Chicago colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible que facilite y mejore la navegación aérea.

Aunado a lo anterior, el transporte aéreo experimenta un continuo crecimiento y cambio, dado sus avances tecnológicos y su relevancia como promotor de crecimiento y desarrollo económico a nivel mundial, regional y local. No obstante, la normatividad aeronáutica durante los últimos años no ha sufrido cambios de importancia que reflejen la preponderancia que tiene este medio de transporte en el crecimiento y desarrollo económico del país.

Por lo anterior, resulta necesario que la Ley de Aviación Civil se modifique de manera sustancial para mantener el ritmo de los acontecimientos en la aviación civil y así aprovechar al máximo los beneficios que aporta este sector al desarrollo nacional y regional.

Con el objeto de atender los hallazgos en el proceso de auditoría antes mencionados y a fin de lograr el mayor grado de uniformidad con las normas y métodos recomendados por la OACI, la iniciativa que presento propone reformar y adicionar diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil.

Particularmente, respecto a la información que genere o custodie la autoridad aeronáutica en materia de investigación de accidentes o

incidentes se establece que la clasificación, desclasificación y acceso deberá ajustarse a lo previsto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, a la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, así como a lo dispuesto en los tratados internacionales en los que el Estado Mexicano sea parte.

Por las razones anteriormente expuestas, el Ejecutivo Federal a mi cargo, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 71, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, somete a la consideración de esa Soberanía la siguiente Iniciativa con Proyecto de

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL.

Artículo Único. Se **reforman** los artículos 2; 4, primer párrafo; 6, fracciones III, VIII y último párrafo; 7, primero, segundo y tercer párrafos; 7 Bis, primer y segundo párrafos; 11, primer párrafo, fracciones I, II, III y IV; 19, primer párrafo; 41, primer párrafo; 47 Bis, fracción IX, tercer párrafo; 78 Bis 2, fracción VI; 78 Bis 5, fracciones III y IV; 78 Bis 7, primer párrafo; 79, fracción I; 80, segundo párrafo; 81, primer párrafo; 86, fracción V; 87, fracciones XIII y XIV; 88, fracciones XVI y XVII, y 90, primer párrafo; se **adicionan** las fracciones II Bis y III Bis al artículo 6; un octavo párrafo al artículo 11; los artículos 17 Bis; 32 Bis; un cuarto párrafo al artículo 33; un tercer párrafo al artículo 41; una fracción V al artículo 78 Bis 5; 78 Bis 11; un tercer párrafo al artículo 80; un segundo y tercer párrafo al artículo 81; los artículos 81 Bis y 81 Ter; un inciso j) a la fracción I del artículo 86; las fracciones XV, XVI y XVII al artículo 87; las fracciones XVIII, XIX y XX al artículo 88; los artículos 88 Ter y 88 Quáter; las fracciones I, II y III al artículo 90 y se **deroga** la fracción V del artículo 78 Bis, de la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

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. **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;

IX. **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;

X. **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;

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

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

XIII. **Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos:** Instancia integrada por la Secretaría y conformada por expertos técnicos 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;

XIV. **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 publicaran en el Manual de Publicación de Información Aeronáutica de México, así como en el Diario Oficial de la Federación;

XV. **Globos Libres no Tripulados:** Aerostato sin tripulación, propulsada por medios no mecanicos, en vuelo libre;

XVI. **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;

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

XVIII. **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;

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

XX. **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;

XXI. **Procuraduría:** Procuraduría Federal del Consumidor;

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

XXIII. **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;

XXIV. **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;

XXV. **Secretaría:** Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

XXVI. **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;

XXVII. **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;

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

XXIX. **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;

XXX. **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;

XXXI. **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;

XXXII. **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

XXXIII. **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 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. a **IV.** ...

Artículo 6. ...

I. a **II.** ...

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;

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

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 publicaran en el Diario Oficial de la Federación y en el Manual de Publicación de Información Aeronáutica;

IV. a **VII.** ...

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. a **XIX.** ...

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.

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.

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.

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:

I. a **VII.** ...

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.

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:

I. a **VIII.** ...

...

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

I. Servicio de transporte aéreo nacional no regular;

II. Servicio de transporte aéreo internacional regular;

III. Servicio de transporte aéreo internacional no regular, y

IV. Servicio de transporte aéreo privado comercial.

...

...

...

...

...

...

En el caso de los permisos de taller aeronáutico y los certificados de producción, la vigencia será de 2 años.

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.

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

I. a **III.** ...

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 incluir:

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. ...

...

...

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 41. La responsabilidad del comandante con relación a la seguridad y operación de la aeronave comprende desde el momento en que la aeronave está 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.

...

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.

Artículo 47 Bis. ...

I. a VIII. ...

IX. ...

...

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 de 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.

...

X. ...

Artículo 78 Bis. ...

I. a **IV.** ...

V. (Se deroga).

...

Artículo 78 Bis 2. ...

I. a **V.** ...

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

VII. a **IX.** ...

Artículo 78 Bis 5. ...

I. a II. ...

III. Sistemas de notificación voluntaria de incidentes;

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

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

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:

I. y II. ...

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 conexa.

Artículo 79. ...

...

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. ...

Artículo 80. ...

Las operaciones de búsqueda y salvamento estarán bajo la dirección y control de la Secretaría. Los costos directos que se originen por el rescate de 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.

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.

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. Si hay lugar a ello, hará los hechos del conocimiento de la autoridad competente.

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.

El objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes implementada 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.

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 ésta, 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 la 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 médica 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.

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 cabina 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 86. ...

I. ...

a) a **g)** ...

h) Sin hacer uso de las instalaciones y de los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, meteorología, telecomunicaciones e información aeronáuticas, 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;

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, y

j) Por presentar a la Secretaría documentos que no son emitidos por una autoridad competente, con la intención de acreditar el cumplimiento de obligaciones o requisitos contenidos en esta Ley o en sus reglamentos, con una multa de dos mil a diez mil Unidades de Medida y Actualización.

II. a **IV.** ...

V. Cuando de manera negligente en un término de 24 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;

VI. a **VIII.** ...

Artículo 87. ...

I. a **XII.** ...

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;

XIV. No entregar mensualmente a la Secretaría la información señalada en el artículo 84, multa de tres mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización;

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;

XVI. Permitir que la aeronave transite sin llevar a bordo copia certificada del Certificado de explotador de servicios aéreos y las especificaciones de operación, con multa de cinco mil a quince mil Unidades de Medida y Actualización, y

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.

Artículo 88. ...

I. a **XV.** ...

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;

XVII. Realizar o permitir que se realicen abordo 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;

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

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, y

XX. 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.

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.

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 la 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.

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

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;

II. Cuando realice actos u omisiones que tiendan a la comisión de los delitos de 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, y

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

TRANSITORIOS

Primero. - El Presente Decreto entrará en vigor el día siguiente 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.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Hoja de firma de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil.

Reitero a Usted, Ciudadana Presidenta de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, las seguridades de mi consideración atenta y distinguida.

Ciudad de México, a 21 de abril de 2021.

EL PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR

*JSI

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXIV Legislatura

Junta de Coordinación Política

Diputados: Moisés Ignacio Mier Velasco, presidente, MORENA; Juan Carlos Romero Hicks, PAN; René Juárez Cisneros, PRI; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Fabiola Raquel Guadalupe Loya Hernández, MOVIMIENTO CIUDADANO; Jorge Arturo Argüelles Victorero, PES; Arturo Escobar y Vega, PVEM; Verónica Beatriz Juárez Piña, PRD.

Mesa Directiva

Diputados: Dulce María Sauri Riancho, presidenta; vicepresidentes, Raúl Eduardo Bonifaz Moedano, MORENA; Xavier Azuara Zúñiga, PAN; Mariana Rodríguez Mier y Terán, PRI; secretarios, María Guadalupe Díaz Avilez, MORENA; Lizbeth Mata Lozano, PAN; Martha Hortensia Garay Cadena, PRI; PT; Carmen Julieta Macías Rábago, MOVIMIENTO CIUDADANO; Édgar Guzmán Valdez, PES; Lilia Villafuerte Zavala, PVEM; Mónica Bautista Rodríguez, PRD.

Secretaría General

Secretaría de Servicios Parlamentarios

Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica: http://gaceta.diputados.gob.mx/**