



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

CERTIFICACIÓN DE AEROPUERTOS EN MÉXICO





SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

CONTENIDO

- **DIAGNOSTICO**
- **PROPUESTA**
- **CONCLUSIONES**

CONTENIDO



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

- Del Programa universal de vigilancia en seguridad de la OACI se desprende la necesidad de garantizar la seguridad en los aeropuertos internacionales, para ello, existe el:
- Compromiso de México para certificar sus aeropuertos
- Falta de un marco regulatorio para ordenar todo el proceso de certificación de aeropuertos
- En México hay 47 aeropuertos internacionales de los cuales 13 están a cargo de OMA; 12 a cargo de GAP; 8 a cargo de ASUR; 12 a cargo de ASA, Toluca y el AICM
- En el PECA 14 se programó certificar en 2003 y 2004 los aeropuertos internacionales en los que se realizan operaciones comerciales regulares con origen y destino en el extranjero.

Procedimientos para la evaluación de la conformidad del Anexo 14, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en el año de 1944, y publicado el 12 de septiembre de 1946, a los que deberán sujetarse los aeródromos para su certificación.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

MANUEL RODRIGUEZ ARREGUI, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en el capítulo 1, acápite 1.4, incisos 1.4.1, 1.4.3, 1.5, 1.5.1 y demás relativos a: Datos sobre Aeródromos; Características Físicas; Restricción y Eliminación de Obstáculos; Ayudas Visuales para la Navegación; Ayudas Visuales Indicadoras de Obstáculos; Ayudas Visuales Indicadoras de Zonas de Uso Restringido; Sistemas Eléctricos; Servicios, Equipos e Instalaciones de Aeródromos, y Mantenimiento de Aeródromos, contenidas en el Anexo 14 Vol. I, denominado: "AERÓDROMOS", del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de aplicación obligatoria en los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 1o., 2o., fracción I, 14, 16, 18, 26, 36 fracciones I, V y XII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38 fracción II, 40 fracciones I, III y XVI, 41, 48, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 4, 6 primer párrafo y fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XI y XII, 36 a 48, 78, 79, y demás relativos y aplicables de la Ley de Aeropuertos; 4, 6 fracciones III, IX X y XI, y 38, y demás relativos y aplicables de la Ley de Aviación Civil; 69-A al 69-Q, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1 a 7, 16, 17, 20 a 27 y 29 a 185 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; 1, 77, 79 al 82, 84 al 86, 89, 91, 92, 94, 196, 197 y segundo transitorio fracción VII del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 28, 34, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 6 fracciones I, VI, X, XIII y XVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que es facultad de la Secretaría, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, establecer, vigilar y, en su caso, modificar las condiciones de operación a que debe sujetarse el tránsito aéreo en los espacios que deben ser utilizados con restricciones para garantizar la seguridad, así como coordinar y controlar el funcionamiento de los aeropuertos, registrar, aprobar y, en su caso, modificar los procedimientos terminales y de vuelo, incluso el sistema de aerovías del espacio aéreo nacional, a través de la expedición de disposiciones técnicas que se encuentren en concordancia con las normas y métodos recomendados internacionalmente.

Que es de interés prioritario para el Gobierno Federal dar continuidad y cumplir con la normalización nacional e internacional, contemplada en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, así como en el Convenio de Aviación Civil Internacional y sus anexos, especialmente el Anexo 14, sobre las actividades aeronáuticas en los aeródromos civiles del país, a través de la expedición de disposiciones técnicas, en concordancia con normas y métodos recomendados internacionalmente, para la correcta construcción, administración, operación y explotación de aeródromos civiles, en la realización de los procedimientos de aterrizaje, despegue y demás operaciones aéreas.

Que durante la auditoría que la Organización de Aviación Civil Internacional realizará a nuestro país en el mes de noviembre del corriente año, el Gobierno Federal tiene interés en demostrar que tiene en operación la regulación relativa y adecuada para la

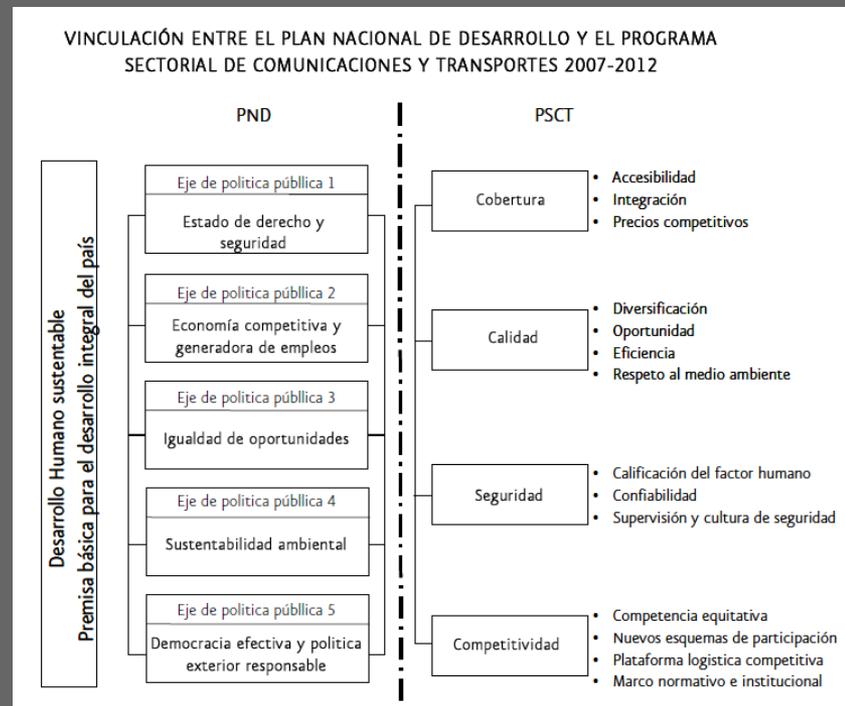
DIAGNOSTICO



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

- El PECA 14 no representa un marco normativo que obligue a los concesionarios de aeropuertos a certificar éstos.
- El personal de inspección de la autoridad aeronáutica, no cubre con el perfil para cubrir la amplia gama de funciones que le corresponde atender en aeropuertos, aerolíneas, empresas de servicio, talleres de mantenimiento, entre otros.
- En materia de certificación de aeropuertos, no se han formado en suficiencia, los cuadros operativos con las correspondientes competencias, que tendrán a su cargo el proceso de certificación.
- Con objeto de adquirir la cultura en materia de certificación, los grupos aeroportuarios se han apoyado en la contratación de profesionales del IPN, para el desarrollo del proceso interno.
- No existe definido y regulado el perfil sobre las competencias que debe tener el personal operativo de los aeropuertos.



DIAGNOSTICO



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

- El Reglamento de Licencias al personal técnico aeronáutico de fecha 24 de junio de 2004, no incluye al personal de los aeropuertos.
- El Reglamento de escuelas técnicas emitido en 1951, no contempla mecanismos que aseguren la calidad en la instrucción y no existe normatividad actualizada sobre los programas de capacitación requeridos para fines de certificación
- Limitado el uso del transporte aéreo, en comparación con otros medios , debido a diversos factores, entre ellos, el elevado costo de operación.
- Falta de un programa que integre a todo el sector aéreo y que contribuya a la promoción de este medio de transporte
- La política de cielos abiertos vulnera la sobrevivencia de las aerolíneas nacionales frente a las extranjeras.

11 de octubre de 1951 DEBATE OFICIAL (Primer Sección) 1

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
REGlamento de Escuelas Técnicas de Aeronáutica

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

MIGUEL ALEMÁN, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en uso de la facultad que se confiere la fracción 1 del Artículo 89 de la Constitución Política de la República, y

CONSIDERANDO

Que el desarrollo alcanzado por la aviación civil en México hace indispensable reglamentar en forma adecuada las actividades de las escuelas técnicas de aeronáutica, a cuyo cargo se halla la preparación del personal de vuelo y del personal de tierra que maneja las comunicaciones aeronáuticas.

He tenido a bien expedir el siguiente decreto que reglamenta el artículo 369 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

DECRETO

REGlamento de ESCUELAS TECNICAS DE AERONAUTICA

Capítulo I
Disposiciones generales

ART. 1o .- La preparación del persona técnico aeronáutico en la República Mexicana realizará por medio de escuelas técnicas, las cuales funcionan dentro del país, de acuerdo con lo establecido en el presente reglamento.

ART. 2o.- Las escuelas técnicas de aeronáutica podrán ser de carácter oficial o privado, pero en ambos casos se regirán por las normas de este reglamento.

ART. 3o.- Toda escuela deberá llevar a cabo un completo registro de cada uno de sus educandos; registro que estará a la disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en cualquier caso. Todo registro deberá estar certificado por la escuela.

ART. 4o.- Cualquier escuela técnica de aeronáutica estará sujeta a la inspección periódica de la Secretaría de Comunicaciones y Obras

10 (Primer Sección) DEBATE OFICIAL **Juene 24 de junio de 2004**

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
REGlamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico.

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

VICENTE FOX QUESADA, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 6, fracciones IX y X, 38 y 39 de la Ley de Aviación Civil, y 1, 2, 3, 6, 7 y 25 de la Ley Reglamentaria del Artículo 5o. Constitucional, relativo al ejercicio de las profesiones en el Distrito Federal, he tenido a bien expedir el siguiente

REGlamento PARA LA EXPEDICIÓN DE PERMISOS, LICENCIAS Y CERTIFICADOS DE CAPACIDAD DEL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

TÍTULO PRIMERO
Disposiciones Generales

Artículo 1.- El presente ordenamiento es de interés público, de observancia obligatoria y tiene por objeto establecer los requisitos para obtener, revalidar, recuperar, reponer y convalidar, permisos, licencias y certificados de capacidad para la formación, capacitación y desempeño del personal técnico aeronáutico, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento; así como las atribuciones que confieren dichos documentos.

Artículo 2.- Para los efectos de este Reglamento se entenderá por:

- I. Acuatizaje: Fase final de un vuelo en donde la aeronave se posa sobre el agua.
- II. Aeronave de ala fija: Aeronave que debe su sustentación a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones.
- III. Aeronave ultraligera: Aeronave de ala fija cuyo peso máximo de despegue no excede de 454 kilogramos (1,000 libras).
- IV. Aerostato: Aeronave que se sustenta en el aire por medio de un gas más ligero que el aire o con aire caliente, como lo son los dirigibles o globos.
- V. ALAR: Programa de reducción de accidentes en aproximación y aterrizaje (Approach and Landing Accident Reduction).

DIAGNOSTICO



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

- Integrar grupos de trabajo conformados con representantes de operadores, aeropuertos, autoridades aeronáuticas e instituciones educativas, para hacer diagnósticos en los que se detalle y dimensione la magnitud de los problemas a resolver, para la puesta inmediata de acciones conjuntas.
- Promover la elaboración de un marco regulatorio que jurídicamente y técnicamente contribuya a elevar los niveles de seguridad y desarrollo de la aviación civil.
- Definir las características que debiera tener el perfil de todo el personal que labora en áreas técnicas u operativas en aeropuertos, aerolíneas, autoridad aeronáutica, etc.
- En función de tales perfiles, diseñar programas de formación, capacitación y actualización para el personal de cada una de las áreas y entidades vinculadas con la operación y seguridad en el transporte aéreo.

PROPUESTA



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

- Instituciones educativas apoyen y contribuyan en los siguientes campos:
- Participar en la elaboración del marco regulatorio que jurídicamente y técnicamente contribuya a elevar los niveles de seguridad y desarrollo de la aviación civil.
- Definir las competencias que debiera poseer de todo el personal que labora en áreas técnicas u operativas en aeropuertos, aerolíneas, autoridad aeronáutica, etc.
- Diseñar los programas de formación, capacitación y actualización para el personal vinculado con la operación y seguridad en el transporte aéreo.
- Para agilizar el proceso de certificación de aeropuertos, descentralizar esta actividad de la autoridad aeronáutica.

PROPUESTA



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

- Los problemas y retos a los que se enfrenta la aviación civil en México, solo podrán resolverse, si se busca sumar esfuerzos y voluntades de las empresas, autoridades, aeropuertos, instituciones educativas y de investigación, entre otros, para guiar los diversos proyectos y trabajos, para contar con una industria moderna y acorde al entorno mundial del sector.
- Existe un gran potencial en cuanto a talento humano disponible en empresas, instituciones, aeropuertos y autoridades, con el cual es factible llevar a cabo cualquier diagnóstico, estudio o proyecto por grande que éstos sean, a un menor costo y con una mayor calidad que los contratados a consultores extranjeros.

CONCLUSIONES