



COLEGIO INTERNACIONAL DE AVIACION PROFESIONAL

Mesa: 4

Subtema 4.3 Aviación General y Empresarial

**APOYO A LA AVIACION GENERAL MEDIANTE
MAYOR COORDINACION ENTRE AUTORIDADES**

Expositor: Cap. Franco Granado Díaz

INTRODUCCION

- El Colegio Internacional de Aviación Profesional es titular del permiso número F-61
- La base de operaciones es el Aeropuerto Internacional de Culiacán
- CIAPSA viene brindando servicios de capacitación y adiestramiento desde 1994
- Hasta la fecha hemos capacitado a 1,200 pilotos aviadores
- Contamos con 5 aeronaves de ala fija y 2 de ala rotativa
- Nuestras actuales instalaciones:
 - Edificio exclusivo del centro de capacitación y adiestramiento en donde se imparten las materias teóricas. Contamos con un simulador
 - Dos hangares en el Aeropuerto de Culiacán, en los que hemos invertido \$ 2'300,000.00, para la construcción de 700 m² y la remodelación del otro

Limitación de uso de las aeronaves

- Nuestras aeronaves son de servicio privado comercial y ostentan matrícula de servicio privado “XB”
- En la Ley de Aviación Civil se prevén diversas actividades para aeronaves XB, clasificadas como “servicios especializados”, debiendo acreditarse capacidades diversas según la actividad que se pretenda ejecutar, sin que exista una normatividad adecuada y completa que precise las condiciones que deben cumplirse
- Lo anterior obliga al propietario de una aeronave XB a obtener un permiso por cada modalidad de servicio especializado, lo que resulta un impedimento para atender eficazmente las necesidades de servicios y el desarrollo de servicios especializados mexicanos, abriendo a los extranjeros oportunidades de negocios que quedan vedados para los operadores mexicanos. Cabe señalar que las aeronaves norteamericanas no están limitadas para prestar servicios comerciales o privados comerciales por lo que pueden ser introducidas para prestar cualquiera de estos servicios, e inclusive servicios de estado (vigilancia, DEA)
- La Ley contempla que aeronaves de servicio comercial XA, puedan prestar servicios especializados cuando no existan operadores privados autorizados,, lo que nos pone en desventaja
- La Ley no prevé la misma suplencia a favor de aeronaves XB cuando no existan prestadores de servicios comerciales que puedan atender las necesidades de servicios

Espacios en aeropuertos

- Las escuelas de aviación se ven limitadas en sus operaciones en aeropuertos, pues quedan sujetas a ciertos horarios y áreas
- En el aeropuerto de Culiacán se ha planteado la posibilidad de impedir las operaciones de las aeronaves de escuelas, mismas que habrían de realizarse fuera de áreas controladas, lo que incrementaría los riesgos para nuestros alumnos. La razón que han expuestos es que las operaciones regulares y de las aeronaves de estado tienen preferencia
- También se enfrenta cierta discriminación en la asignación de hangares o espacios para construirlos cuando se trata de centros de capacitación, y se limitan las posibilidades para dar servicios a terceros: guarda de aeronaves, establecimiento de talleres aeronáuticos propios o de terceros

Coordinación de autoridades

- La Ley de Aeropuertos señala que el comandante del aeropuerto ejerce la autoridad aeronáutica y en tal carácter, debe coordinar las actividades de las demás autoridades adscritas al aeropuerto
- Se establece también que el Administrador Aeroportuario representa al concesionario, pero queda sujeto a la autoridad del comandante del aeropuerto, en todo lo relativo a las operaciones
- Sin embargo, dicha coordinación se ha omitido en acciones como las emprendidas por la PGR, que en el año 2008, sin apoyarse en la comandancia, procedió a asegurar hangares y aeronaves de aviación general, incluyendo las de escuelas aeronáuticas. La comandancia pudo apoyar la investigación de PGR con la documentación que obra en su poder, de cada uno de los operadores que tenemos base de operaciones en el aeropuerto.

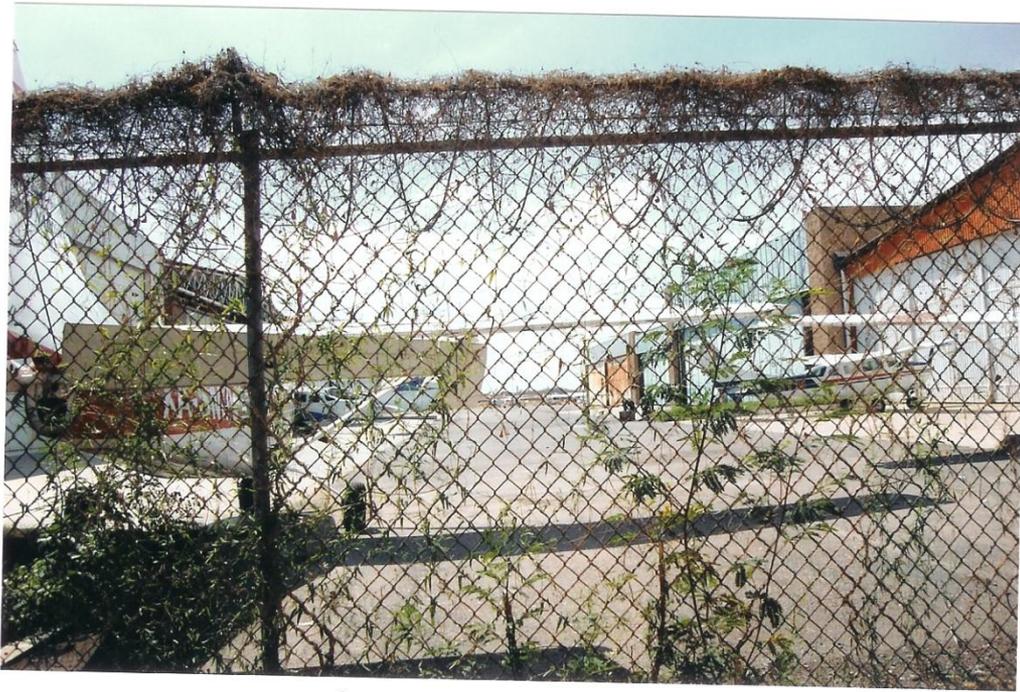
- Durante dos años que tomó el proceso, los operadores afectados fuimos privados de ejercer nuestra actividad y de poder mantener nuestros equipos en condiciones de aeronavegabilidad. Cabe mencionar que fuimos absueltos
- Pese a que la suspensión de servicios fue determinada por acto de autoridad, el aeropuerto exige el pago de rentas, intereses y penalizaciones, debido a que la Ley no tiene contemplada esta circunstancia, que resulta inequitativa e injusta
- Además de los perjuicios resultantes de la abrupta suspensión de servicios, que derivaron en demandas civiles por incumplimiento de contratos celebrados con nuestros alumnos y que nos obligaron a sub-contratar a otros centros de capacitación, con el fin de cumplir nuestros compromisos, nuestras aeronaves sufrieron deterioro y los trabajos de mantenimiento para rehabilitarlas alcanzan montos importantes

Para reiniciar servicios, se requiere:

- Capitalización de nuestra empresa
- El apoyo de la autoridad aeronáutica y del concesionario aeroportuario, para poder reiniciar nuestros servicios a la brevedad y estar en posibilidad de realizar aquellos pagos que resulten justos, considerando que la suspensión fue obligada por la autoridad

Seguridad y servicios

- Por otra parte, es necesario que la autoridad aeronáutica reciba el apoyo de las demás autoridades y que éstas actúen con responsabilidad, para mantener la seguridad en todas las áreas del aeropuerto, ya que en particular, en el aeropuerto de Culiacán existen áreas que se han convertido en puntos rojos debido a la falta de vigilancia
- Las calles de rodaje, no reciben el mantenimiento adecuado, poniendo en riesgo a las aeronaves
- Usos inadecuados. En las áreas a cargo de personal del ejército, se llevan a cabo actividades no aeronáuticas
- Es responsabilidad del administrador aeroportuario mantener en buenas condiciones las instalaciones del aeropuerto para brindar los servicios necesarios, así como informar al comandante de irregularidades, para que éste coordine con las demás autoridades adscritas al aeropuerto, las medidas para corregirlas
- Debe dotarse al comandante con las facultades necesarias para cumplir con lo señalado



REJA PERIMETRAL

**ACCESO SIN
VIGILANCIA**



ACCESO Y
ESTACIONAMIENTO

INGRESO DE AUTOS SIN
CONTROL





TENDEDEROS

ELEMENTOS DEL
EJERCITO





CALLE DE
RODAJE,
INVADIDA

ESTRUCTURAS IRREGULARES



AUTOS ABANDONADOS



Conclusiones

- Es necesario que la DGAC refuerce la autoridad del comandante del aeródromo para que se resguarde la seguridad en todas las áreas del aeropuerto, en coordinación y colaboración de las demás autoridades
- Que se apoye a los operadores de aviación general, para que las acciones de autoridades judiciales se ejecuten solo cuando existan elementos que determinen la necesidad de su intervención, evitando perjuicios que pueden dañar no solo su economía sino también el buen nombre institucional que les permita continuar con su actividad

- 
- Se dote a la aviación privada comercial con normatividad adecuada cuyo objetivo principal sea su **DESARROLLO** seguro y competitivo
 - Los servicios especializados están liberalizados por el TLC, por lo que los operadores extranjeros obtienen la autorización con mayor facilidad, no hay reciprocidad
 - Igual protección a la aviación general para evitar actos de autoridad sin la participación de la autoridad aeronáutica
 - Igualdad de facilidades en los aeropuertos y ampliación de facilidades en los aeródromos de servicio particular, para contar con alternativas adecuadas