REGLAMENTO DE LA LEY DE AEROPUERTOS

Nuevo Reglamento publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de febrero de 2000

TEXTO VIGENTE
Última reforma publicada DOF 09-06-2026

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

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 34 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y en la Ley de Aeropuertos, he tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO DE LA LEY DE AEROPUERTOS

Título Primero Disposiciones generales

Capítulo I Del objeto

Artículo 1. El presente ordenamiento tiene por objeto regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles, como partes integrantes de las vías generales de comunicación aérea, conforme a la Ley de Aeropuertos.

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

I. Ley: Ley de Aeropuertos;

II. Transportista aéreo: titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular, no regular y privado comercial, en términos de la Ley de Aviación Civil;

III. Operador aéreo: el propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5, fracción II, inciso a) de la Ley de Aviación Civil, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicana o extranjera, y

IV. Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Capítulo II De la clasificación de los aeródromos

Artículo 3. Los aeródromos civiles se clasifican, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley, atendiendo a las características físicas de su infraestructura, en acuáticos, terrestres y mixtos. Los mixtos son aquellos que cuentan con áreas terrestres y acuáticas, o cuya infraestructura se sustenta en áreas acuáticas, entre los que se encuentran las plataformas marinas y las embarcaciones en las que puede llevarse a cabo el despegue y aterrizaje de aeronaves.

Artículo 4. Los aeródromos militares de las Secretarías de la Defensa Nacional y de Marina que conforme a las bases o convenios celebrados con la Secretaría están facultados para realizar operaciones civiles, se regirán en la realización de tales operaciones por la Ley, este Reglamento y demás disposiciones aplicables.

Artículo 5. La Secretaría establecerá en las normas básicas de seguridad, y de acuerdo con los tratados internacionales, las diferentes categorías de los aeródromos civiles, atendiendo a la infraestructura, equipamiento y los estándares de seguridad y eficiencia con que cuenten para la operación de aeronaves.

Con base en lo anterior, la Secretaría determinará en las concesiones y permisos la clasificación y categoría del aeródromo civil de que se trate.

La Secretaría, previa audiencia del interesado, puede en cualquier tiempo modificar la clasificación y categoría del aeródromo civil cuando los elementos de seguridad y eficiencia varíen. Las normas básicas de seguridad establecerán la forma, términos y condiciones conforme a los cuales se realizará dicha modificación.

Artículo 6. Los transportistas y operadores aéreos, salvo en casos de emergencia, únicamente podrán operar en aquellos aeródromos civiles que cuenten con concesión o permiso y cuya clasificación y categoría corresponda a los servicios que presten y a las aeronaves con las que operen, así como a los itinerarios, las rutas y, en el caso de los operadores, los planes de vuelo aprobados. En todo momento deberán observar las limitaciones técnicas y operacionales que se derivan de dicha categoría.

Los transportistas y operadores aéreos únicamente podrán efectuar aterrizajes en lugares distintos a un aeródromo en casos de emergencia y de vuelos de auxilio, búsqueda y salvamento. Tratándose de operadores aéreos, podrán aterrizar en lugares distintos a un aeródromo siempre que dada la naturaleza de la actividad o del evento, no sea factible la utilización de uno, cuenten con el plan de vuelo aprobado y con la aprobación previa de la Secretaría.

Título Segundo De las concesiones y permisos para los aeródromos civiles

Capítulo I De las concesiones para aeropuertos

Artículo 7. El interesado en obtener una concesión para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de un aeropuerto, en términos del artículo 11, fracción I, de la Ley, debe presentar una solicitud por escrito ante la Secretaría precisando lo señalado en el artículo siguiente y en las fracciones I inciso b) y IV inciso c) del artículo 9 de este Reglamento y acompañar estudios preliminares de viabilidad técnica, de mercado y los programas de inversión que la sustenten.

La Secretaría resolverá lo conducente en los términos de la fracción II del artículo 11 de la Ley.

Artículo 8. Las sociedades mercantiles con participación mayoritaria de los gobiernos de las entidades federativas o de los municipios, constituidas para administrar, operar, explotar y, en su caso, construir un aeropuerto, deben presentar ante la Secretaría solicitud por escrito que precise lo siguiente:

I. La denominación o razón social de la sociedad mercantil respectiva, y la fecha de constitución de la misma;

II. El domicilio del solicitante;

III. El nombre y domicilio del representante legal, así como de las personas autorizadas para oír y recibir toda clase de notificaciones, y

IV. La ubicación, clasificación y categoría del aeródromo civil que pretende operar.

Artículo 9. La solicitud a que se refiere el artículo anterior debe estar acompañada de:

I. Por lo que respecta a su capacidad jurídica:

a) Una copia certificada de la escritura constitutiva de la sociedad mercantil, con sus modificaciones, inscritas en el Registro Público del Comercio, en la cual conste como objeto de la sociedad la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos, así como la obligación prevista en el último párrafo del artículo 22 de la Ley;

b) Una relación, en la forma y términos que señale y publique la Secretaría en el **Diario Oficial de la Federación**, de los accionistas o tenedores de acciones que tengan, directa o indirectamente, más del 5% del capital social de la solicitante;

c) En caso de que exista inversión extranjera en el capital social de la solicitante, la constancia de la inscripción en el Registro correspondiente o la opinión favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, según corresponda;

d) Una copia certificada del testimonio notarial del poder para actos de dominio del representante legal, y

e) La declaración escrita del director general o su equivalente y de los miembros del órgano de administración, en la que se expresen, bajo protesta de decir verdad, que no se encuentran dentro de los supuestos del artículo 22 de la Ley;

II. En cuanto a la capacidad técnica, a los requisitos de seguridad técnica y a las disposiciones en materia ambiental:

a) El perfil de los puestos para realizar funciones técnicas en el aeródromo;

b) La información curricular, en un máximo de tres cuartillas, de cada una de las personas que proporcionarán el apoyo técnico;

c) La relación de los servicios aeroportuarios y complementarios que se prestarán en el aeródromo;

d) Las medidas de seguridad que pretende instrumentar para ajustarse a las disposiciones aplicables;

e) En caso de construcción del aeródromo, el estudio de viabilidad técnica que contenga:

i) La localización del aeródromo civil en una carta topográfica del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, en escala 1:50,000 o menor;

ii) Los planos y memoria descriptiva del proyecto del aeródromo, indicando la construcción por etapas y su tiempo aproximado de realización;

iii) Un estudio del espacio aéreo que determine la factibilidad de los procedimientos de llegada y salida de las aeronaves que incluya la información de obstrucciones;

iv) La localización de los terrenos, con un estudio que precise la idoneidad de los mismos, atendiendo a las condiciones meteorológicas del sitio en cuanto a vientos, techos de nubes, visibilidad y temperaturas, y los datos climatológicos de acuerdo a la categoría

que se pretende, así como los estudios topográficos, hidrográficos, geológicos y de mecánica de suelos;

f) Un estudio en materia de impacto ambiental;

g) La constancia de no afectación de desarrollo urbano expedida por las autoridades locales;

III. En cuanto a su capacidad administrativa:

a) El perfil de los puestos para realizar las funciones de apoyo técnico y administrativas en el aeródromo;

b) El organigrama en el que se precisen los niveles de puestos administrativos y técnicos que cuenten con facultad de decisión, y

c) La propuesta de la persona que se designará como administrador aeroportuario;

IV. Con relación a su capacidad financiera:

a) Una evaluación y análisis financiero de la empresa, así como los niveles de solvencia y liquidez de la sociedad;

b) El programa de inversiones proyectado a cinco años;

c) Las fuentes de financiamiento;

d) La evaluación y análisis financiero del proyecto, y

V. La documentación legal que acredite la posibilidad de utilizar los terrenos para destinarlos a la administración, operación, explotación y construcción de un aeródromo, según corresponda.

Artículo 10. El permisionario de un aeródromo civil interesado en obtener una concesión para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de un aeropuerto, deberá contar con una antigüedad de cinco años operando como aeródromo de servicio general y presentar ante la Secretaría solicitud por escrito que precise la información a que se refiere el artículo 8 de este Reglamento, debiendo acompañar los documentos señalados en el artículo 9, con excepción de los subíndices i) y ii) del inciso e) de la fracción II, y además:

I. En cuanto a la capacidad técnica y requisitos de seguridad, un estudio de viabilidad que contenga:

a) El diagnóstico de la situación del aeródromo que precise las expectativas de crecimiento y desarrollo;

b) Los planos del aeródromo en los que se señalen las construcciones, las instalaciones de las zonas restringidas, así como las adecuaciones que se proponen y los espacios destinados a diversas autoridades;

c) Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura y del equipamiento, y el tiempo estimado para adecuarse como aeropuerto, indicando las etapas para ello, y

II. En relación con su capacidad financiera, los estados financieros auditados por contador público autorizado o las declaraciones de impuestos por los últimos tres años.

Artículo 11. El concesionario interesado en que se le otorgue concesión para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de un aeropuerto complementario, en términos del artículo 12, fracción II, de la Ley, debe presentar ante la Secretaría una solicitud por escrito en la que precise lo señalado en el artículo 8 de este Reglamento, acompañada de:

I. La documentación señalada en las fracciones III, IV y V del artículo 9 de este Reglamento;

II. Un estudio que demuestre que el aeropuerto en operación no cuenta con la capacidad suficiente para satisfacer la demanda presente o dentro de los próximos cinco años, el cual debe precisar:

a) Las expectativas de crecimiento y desarrollo del aeropuerto en operación, y

b) Las razones técnicas que impiden aumentar la capacidad del aeropuerto en operación para satisfacer el crecimiento de la demanda;

III. Un estudio que demuestre la viabilidad técnica del proyecto para el aeropuerto complementario, el que debe precisar lo señalado en el artículo 9, fracción II, del presente Reglamento, y

IV. Un estudio que demuestre las razones por las que dicha opción es la más adecuada desde el punto de vista económico.

Artículo 12. Cuando la Secretaría considere, en términos del último párrafo del artículo 12 de la Ley, que se requiere reubicar un aeropuerto en operación, lo notificará por escrito al concesionario, especificando las razones por las que considera necesaria la reubicación. El concesionario contará con un plazo de noventa días hábiles siguientes a la notificación para manifestar lo que a su derecho convenga.

La Secretaría resolverá lo conducente dentro de los noventa días hábiles siguientes a que se reciba la respuesta del concesionario, o bien, haya vencido el plazo señalado en el párrafo anterior, lo que ocurra primero.

En caso de que la Secretaría resuelva que es necesario llevar a cabo la reubicación del aeropuerto debe notificarlo al concesionario, señalando el alcance y el plazo para que la reubicación se lleve a cabo. Dicho plazo no podrá ser inferior a cinco años ni mayor de ocho, salvo pacto en contrario. El concesionario contará con un plazo de sesenta días hábiles contados a partir de la notificación de la resolución para manifestar por escrito a la Secretaría su interés en obtener la concesión para operar el nuevo aeropuerto. Si el concesionario no contesta dentro del plazo señalado, se entenderá que no existe interés de su parte en obtener la concesión.

Si el concesionario manifiesta interés en obtener la concesión, la Secretaría le notificará por escrito los requisitos que deberá reunir en términos de la Ley y este Reglamento, así como los lineamientos para llevar a cabo la reubicación.

Los lineamientos especificarán las condiciones técnicas que deberá reunir el nuevo aeropuerto, el plazo para presentar el proyecto correspondiente, los aspectos que deben tenerse presentes durante la transición, así como cualquier otro requisito o condición que requiera el concesionario para obtener la nueva concesión.

En caso de que el concesionario no manifieste interés en obtener la concesión, la Secretaría la licitará en términos del artículo 11 de la Ley y establecerá la estrategia a seguir para la transición de la operación de un aeropuerto a otro y, en su caso, se procederá a terminar la concesión existente conforme a la Ley y demás disposiciones aplicables.

Artículo 13. En el caso de las entidades de la administración pública federal creadas específicamente con el fin de administrar, operar, explotar y, en su caso, construir aeropuertos, la Secretaría les otorgará la concesión sin que deban sujetarse al procedimiento señalado en el artículo 9 de este Reglamento. Estas entidades deberán contar con la capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera.

Artículo 14. Para efectos del primer párrafo del artículo 29 de la Ley, se entenderá que existe participación indirecta cuando las empresas de transporte aéreo, sus controladoras, subsidiarias o filiales, participen en las sociedades concesionarias a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación u otro mecanismo que les permita, individualmente o en conjunto, participar en más del 5% de las acciones ordinarias del capital social de una sociedad mercantil concesionaria de un aeropuerto o de su controladora, o les otorgue control o participación directa, en las decisiones administrativas u operativas de la concesionaria o de su controladora.

Para efectos del segundo párrafo del artículo 29 de la Ley, se entenderá que existe participación indirecta cuando un grupo de empresas de transporte aéreo, sus controladoras, subsidiarias o filiales, participen en las sociedades concesionarias a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación u otro mecanismo que les otorgue control o participación en las decisiones administrativas u operativas.

No serán aplicables los límites que establece el artículo 29 de la Ley a las controladoras, subsidiarias o filiales de empresas de taxi aéreo nacional, siempre que la actividad preponderante de las primeras no sea el transporte aéreo.

Artículo 15. Cualquier persona moral que adquiera el control de una sociedad concesionaria o permisionaria será solidariamente responsable con la concesionaria o permisionaria del cumplimiento de las condiciones establecidas en el título de concesión. Lo anterior deberá establecerse en los estatutos sociales de las sociedades concesionarias y permisionarias.

El concesionario será responsable de notificar a la Secretaría, en los términos del artículo 23 de la Ley.

Capítulo II De los permisos para aeródromos de servicio general y particular

Artículo 16. El interesado en obtener un permiso para administrar, explotar, operar y, en su caso, construir un aeródromo de servicio general, deberá presentar solicitud por escrito a la Secretaría, en términos de los artículos 8 y 9, con excepción del inciso a) de la fracción IV de este último, del presente Reglamento.

Artículo 17. El interesado en obtener un permiso para administrar, explotar, operar y, en su caso, construir un aeródromo de servicio particular, debe presentar solicitud por escrito a la Secretaría, precisando lo señalado en el artículo 8 de este Reglamento y acompañar:

I. Por lo que respecta a su capacidad jurídica:

a) Tratándose de persona física, acta de nacimiento e identificación oficial; en caso de persona moral, escritura constitutiva y sus modificaciones;

b) Declaración escrita, bajo protesta de decir verdad, en la que el peticionario exprese que no se encuentra dentro de los supuestos del artículo 22 de la Ley. En caso de ser persona moral, deberán presentarla el director general o su equivalente, y los miembros del órgano de administración;

II. Los documentos que acrediten la posibilidad de uso de suelo de los terrenos para utilizarlos como aeródromo civil, y

III. En cuanto a los requisitos de viabilidad técnica, requisitos técnicos y disposiciones en materia de impacto ambiental, la documentación e información señalada en el artículo 9, fracción II, incisos c), d), e), f) y g) de este Reglamento.

En el caso de un permiso para administrar, explotar, operar y, en su caso, construir un helipuerto, el interesado deberá presentar la solicitud y los documentos señalados en los artículos 8 y 9 de este Reglamento, con excepción del subinciso iii) del inciso e) de la fracción II y la fracción IV), y un estudio operacional de trayectorias. Asimismo, tratándose de helipuertos mixtos, adicionalmente, se deberá anexar un manual de operaciones que contendrá el documento que acredite la posesión legal del buque y su capacidad para navegar en aguas nacionales; las características físicas y operaciones de la aeronave crítica; las limitaciones operacionales de la aeronave respecto del helipuerto, así como los procedimientos de entrada y salida a la red del espacio aéreo controlado y restringido, y los procedimientos y el equipo para sobrevuelo de áreas marítimas.

Párrafo adicionado DOF 08-08-2000

Artículo 18. El permisionario de un aeródromo de servicio particular podrá prestar servicios a terceros siempre que se presten al transporte aéreo nacional, ya sea privado no comercial o comercial y no regular, en cuyo caso deberá presentar solicitud por escrito a la Secretaría, precisando los servicios que pretende proporcionar a los terceros y las tarifas que cobraría, así como acompañar la información y documentación que acredite que reúne los requisitos técnicos necesarios para la prestación segura de los servicios de que se trate, así como la señalada en el artículo 9, fracción II, incisos a) y b).

Artículo 19. La Secretaría, con base en el artículo 59 de la Ley, podrá disponer que cuando no exista alternativa de servicios, el permisionario de servicio particular preste servicio al público. Dichos servicios sólo se prestarán por un plazo máximo de un año, en el entendido de que en cualquier tiempo la Secretaría podrá determinar que se dejen de prestar.

En todo caso, el aeródromo de servicio particular debe cumplir con las normas básicas de seguridad aplicables a la prestación de los servicios.

Capítulo III Disposiciones comunes

Artículo 20. Las políticas y programas para el desarrollo del Sistema Aeroportuario Nacional deberán asegurar que la instalación de nuevos aeródromos civiles permita satisfacer con seguridad y eficiencia los servicios aeroportuarios y complementarios.

Asimismo, a fin de garantizar la seguridad, atendiendo a las características y condiciones geográficas, la Secretaría podrá determinar la especialización de los aeródromos civiles para la atención exclusiva de determinados servicios de transporte aéreo; al efecto, en los títulos de concesión o permisos respectivos, podrá establecer limitaciones respecto de los servicios de transporte aéreo que podrán ser atendidos y los servicios que podrán ser prestados.

Artículo 21. La Secretaría evaluará y dictaminará las solicitudes para administrar, operar, explotar y, en su caso, construir un aeródromo, una vez que se encuentren debidamente integradas conforme a este

Reglamento; para tal efecto se considerará su viabilidad, jurídica, técnica, administrativa y financiera, así como los criterios señalados en el artículo 11, fracción IV, inciso f) de la Ley.

La Secretaría, una vez integrados la evaluación y dictamen de las solicitudes, los remitirá a la Comisión Intersecretarial a que se refiere el artículo 21 de la Ley, a efecto de que en un plazo de treinta días naturales a partir de su recepción, emita su opinión. Durante dicho plazo, la Comisión podrá solicitar aclaraciones sobre la información proporcionada.

La Secretaría, una vez recibida la opinión de la Comisión Intersecretarial o transcurrido el plazo referido en el párrafo anterior, resolverá lo conducente y lo notificará al interesado, en un plazo máximo de ciento ochenta días naturales para el caso de concesiones, y de noventa días naturales para el caso de permisos, ambos plazos contados a partir de la recepción de la solicitud. Tratándose de las solicitudes a que se refiere el artículo 8 de este Reglamento, la Secretaría, en caso de estimarlo procedente, podrá optar entre otorgar directamente la concesión o proceder a su licitación.

Los gobiernos de las entidades federativas o de los municipios que participen en sociedades mercantiles a las que de conformidad con el artículo 14 de la Ley se les otorgue la concesión para administrar, operar, explotar y, en su caso, construir un aeropuerto, deberán mantener en todo momento ya sea en forma individual o conjuntamente con la participación de una o varias entidades paraestatales por lo menos el 51% de participación en el capital social. En caso de que se cuente con inversión neutra, dicho porcentaje de participación deberá mantenerse tanto en el capital ordinario como en la inversión neutra.

Párrafo reformado DOF 09-09-2003

En caso de que se resuelva otorgar una concesión o permiso de los señalados en el presente artículo, los solicitantes deberán cubrir previamente las contraprestaciones que, en su caso, se establezcan, salvo que se especifique alguna otra forma para cubrir las mismas.

Artículo 22. Los concesionarios o permisionarios sólo podrán iniciar operaciones cuando, además de haber cubierto los requisitos previstos para tal efecto en la concesión o permiso correspondiente, la Secretaría les haya aprobado los documentos siguientes:

I. En caso de construcción, el aviso de la terminación de la obra;

II. El programa maestro de desarrollo o el programa indicativo de inversiones, según corresponda;

III. Las reglas de operación contenidas en el manual general de operación del aeródromo;

IV. La póliza de seguro a que se refiere el artículo 146 del presente Reglamento;

V. El registro de las tarifas de los servicios que prestarán;

VI. En su caso, el documento por el que se constituya el comité de operación y horarios a que se refiere el artículo 61 de la Ley, así como la aprobación de su reglamento interno;

VII. El documento por el que se constituya el comité local de seguridad a que se refiere el artículo 73 de la Ley y el programa local de seguridad autorizado, y

VIII. La notificación a la Secretaría de los miembros del consejo de administración y del administrador aeroportuario.

Una vez cubiertos los requisitos anteriores el concesionario o el permisionario presentará un aviso indicando la fecha en que pretende iniciar operaciones, y manifestando bajo protesta de decir verdad que

cuenta con los servicios aeroportuarios y complementarios requeridos de acuerdo a su clasificación y categoría.

La Secretaría emitirá su resolución, dentro de un plazo de treinta días naturales contados a partir de la presentación del aviso. Transcurrido dicho plazo sin que la Secretaría objete la fecha de inicio de operaciones, se entenderá que el concesionario o permisionario podrá dar inicio a las operaciones, sólo si ha cumplido con lo previsto en este artículo.

Artículo 23. El programa maestro de desarrollo debe contener, como mínimo:

I. Las expectativas de crecimiento y desarrollo del aeropuerto por etapas;

II. Las proyecciones de demanda, pasajeros, carga y operaciones, por lo menos para los siguientes quince años, las que deberán incluir la metodología de cálculos y supuestos;

III. El programa de construcción, conservación, mantenimiento, expansión y modernización de la infraestructura, instalaciones y equipo conforme al Capítulo II del Título III de este Reglamento.En la elaboración de dicho programa deberán considerarse los estándares de calidad y eficiencia establecidos en el título de concesión, los que la Secretaría fijará con base en los estándares internacionales;

IV. El programa de inversiones detallado para los próximos cinco años, el cual será obligatorio, así como los conceptos y montos de las inversiones mayores estimadas para los diez años subsecuentes;

V. El plano descriptivo de las áreas del aeródromo especificando sus usos y modalidades de operación por etapas, las zonas de acceso y el contexto urbano que lo rodea;

VI. Las probables fuentes de financiamiento, y

VII. Las medidas para la conservación del medio ambiente de conformidad con las disposiciones aplicables.

En la elaboración y actualización del programa maestro de desarrollo, el concesionario deberá considerar los requerimientos indispensables de los usuarios; al efecto, deberá contar con la opinión de los transportistas aéreos y la recomendación del comité de operación y horarios para lo cual seis meses antes de su presentación a la Secretaría, el proyecto respectivo deberá presentarlo ante dicho comité para que dentro de los seis meses siguientes emitan su recomendación.

Artículo 24. La Secretaría debe remitir el programa maestro de desarrollo para opinión de la Secretaría de la Defensa Nacional, la que contará con veinticinco días hábiles a partir de su notificación para emitir la opinión respectiva, en caso de que esa Secretaría no emita su opinión dentro del plazo señalado se entenderá que no tiene observaciones.

La Secretaría resolverá lo conducente dentro de los cuarenta y cinco días hábiles siguientes a que sea presentado el programa maestro de desarrollo. La Secretaría podrá negar la autorización del programa cuando éste no reúna los requisitos establecidos, no cumpla con los estándares de eficiencia y calidad, o no se apegue a las disposiciones aplicables.

Las obras previstas en los distintos componentes del programa maestro, o en el programa indicativo a que se refiere el artículo 25, no deberán incorporar elementos que, a juicio de la Secretaría, se

consideren suntuarios o notoriamente inferiores en relación con la categoría del aeropuerto de que se trate.

Cualquier modificación al programa maestro de desarrollo deberá ser aprobada previamente por la Secretaría conforme al procedimiento señalado en este artículo.

El concesionario debe presentar la actualización de su programa dentro de los primeros seis meses del quinto año.

El programa maestro, sus modificaciones y la actualización del mismo deberán presentarse para su autorización en tres tantos originales acompañados de la recomendación del comité de operación y horarios.

El concesionario, dentro de los tres primeros meses de cada año, deberá presentar un informe respecto de las acciones realizadas en el año anterior de acuerdo con el programa maestro de desarrollo.

Artículo 25. El programa indicativo de inversiones deberá contener lo señalado en las fracciones III a VII del artículo 23 del presente Reglamento.

Artículo 26. En el caso de concesiones o permisos para efectuar la construcción de un aeródromo, el concesionario o permisionario deberá presentar a la Secretaría un aviso de inicio de obra, acompañado de su proyecto ejecutivo, en términos de lo señalado en este Reglamento, por lo menos con cuarenta y cinco días naturales de anticipación al inicio de las obras respectivas.

La Secretaría podrá ordenar la suspensión de las obras cuando las mismas no reúnan los requisitos establecidos en la Ley, este Reglamento y las normas básicas de seguridad.

Artículo 27. Los concesionarios o permisionarios informarán a la Secretaría la designación del administrador aeroportuario en los términos del artículo 24 de la Ley, debiendo acompañar lo siguiente:

I. Manifestación escrita del administrador aeroportuario designado, realizada ante fedatario público, en la que haga constar, bajo protesta de decir verdad, lo siguiente:

a) No encontrarse en los supuestos del artículo 22 de la Ley, y

b) No tener participación directa o indirecta de un cinco por ciento o más en el capital social de una empresa mexicana o extranjera, dedicada a la prestación de servicios de transporte aéreo, en los términos que señalan los artículos 29 de la Ley y 14 de este Reglamento, así como no tener conflicto de intereses;

II. En caso de que sea de nacionalidad extranjera, deberá acreditar que cuenta con los permisos correspondientes para ejercer actividades profesionales o comerciales en territorio mexicano y que habla español, y no ejercer funciones de autoridad en su país de origen, y

III. Acreditar que cuenta con los conocimientos necesarios en cuestiones técnico-operativas y de seguridad aeroportuaria, de conformidad con la normatividad vigente. La Secretaría podrá evaluar sus conocimientos mediante un examen, cuando la documentación o los datos sobre su experiencia no sean claros o suficientes.

Artículo 28. El concesionario o permisionario deberá anexar a la notificación de cambio de director general o de cualquier miembro de su consejo de administración, o sus equivalentes, la manifestación escrita a que se refiere el artículo 27, fracción I, de este Reglamento.

Título Tercero De la infraestructura de los aeródromos civiles

Capítulo I De las obras e instalaciones

Artículo 29. El área definida de los aeródromos civiles está integrada por las superficies de tierra o agua delimitadas en una poligonal, así como por la zona de protección que determine la Secretaría, cuya descripción se publicará en el **Diario Oficial de la Federación**, junto con el título de concesión o permiso respectivo.

La poligonal comprende el perímetro de la superficie del aeródromo civil.

La zona de protección es parte de la vía de comunicación aérea y se integra por los espacios aéreos destinados para:

I. Las trayectorias de llegada y salida, y

II. La delimitación de obstáculos:

a) Horizontal interna y externa;

b) Cónica;

c) De aproximación y ascenso;

d) De transición y de transición interna, y

e) De libramiento de obstáculos para procedimientos por instrumentos.

La descripción de la poligonal y de la zona de protección se debe anexar al título de concesión o permiso.

Tratándose de aeródromos acuáticos, para definir el área del mismo se considerarán, además, las disposiciones aplicables en materia portuaria.

Artículo 30. Los aeródromos civiles deberán contar con la infraestructura e instalaciones necesarias, de acuerdo con su clasificación y categoría, las cuales reunirán los requisitos técnicos y operacionales que establezcan las normas básicas de seguridad y demás disposiciones aplicables, para garantizar la segura y eficiente operación de los mismos y de las aeronaves, tales como: pistas, calles de rodaje, plataformas, edificios y hangares, ayudas visuales, radioayudas, sistemas de comunicación, caminos perimetral y de acceso, barda o cercado perimetral, iluminación general, vialidades, señalamientos, instalaciones para el almacenamiento de combustible, estacionamiento para automóviles y transporte terrestre de servicio al público, instalaciones destinadas a las autoridades adscritas al aeródromo, y los servicios a la navegación aérea, así como los señalamientos de áreas críticas para proteger el buen funcionamiento de las radioayudas, instalaciones destinadas al cuerpo de rescate y extinción de incendios, franjas de seguridad, plantas de emergencia eléctricas, drenajes y subestaciones de bombeo, plantas de tratamiento de aguas negras, equipos de incineración y equipos para manejo de basura, entre otros.

Tratándose de aeródromos acuáticos las expresiones siguientes son equivalentes a las utilizadas para los aeródromos terrestres:

I. Canal principal: pista de aterrizaje;

II. Canal de deslizamiento: calle de rodaje, y

III. Área de amarre: plataforma de operación.

Artículo 31. El concesionario o permisionario, para la adecuada coordinación de las operaciones del aeródromo, contará con la infraestructura y el sistema de comunicación necesarios para la atención de las comunicaciones de emergencia, operacionales y administrativas.

El administrador aeroportuario será responsable del adecuado funcionamiento del sistema de comunicación antes señalado.

El concesionario o permisionario deberá cumplir con las disposiciones aplicables en materia de telecomunicaciones para la operación de los equipos de radiocomunicación en banda aeronáutica o privada dentro del aeródromo civil.

Todo aeródromo de servicio al público además contará con equipo compatible para su interconexión a la red de telecomunicaciones aeronáuticas.

Artículo 32. El equipo de comunicación de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas que sirve al aeródromo debe estar localizado en las áreas designadas a los servicios de navegación aérea, de la comandancia o del administrador aeroportuario, según sea el caso. El horario de operación de dicho equipo será fijado conforme a las necesidades del servicio en el aeródromo.

Los equipos de comunicación contarán con puertos para proporcionar servicio a transportistas aéreos o prestadores de servicio.

El concesionario o permisionario del aeródromo civil proporcionará las facilidades necesarias para la instalación de redes de comunicación en el área donde se encuentren los equipos de comunicación.

Artículo 33. La Secretaría aprobará la ubicación de las instalaciones del cuerpo de rescate y extinción de incendios, la torre de control, la comandancia de aeródromo y de las demás autoridades que cuenten con atribuciones dentro del aeródromo, en coordinación con el concesionario o permisionario y las autoridades competentes. Al efecto, la Secretaría considerará criterios de eficiencia, seguridad, técnico-operativos y estratégicos, estándares internacionales, así como el programa maestro de desarrollo.

La Secretaría, sin perjuicio de lo dispuesto en otras leyes, determinará en el título de concesión o permiso respectivo las superficies, instalaciones y servicio libres de cargo que los concesionarios o permisionarios deberán proporcionar a las autoridades cuyas atribuciones sean indispensables de llevarse a cabo dentro del aeródromo. Dichas instalaciones serán sólo las necesarias para el ejercicio de sus funciones.

La Secretaría podrá determinar, por sí o a petición de parte, que las superficies destinadas a las autoridades se reubiquen y, en su caso, se modifiquen, para lo cual se estará a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo.

Las autoridades serán responsables de contar con el equipo, el mobiliario y los servicios requeridos para el ejercicio de sus funciones, así como de la conservación y mantenimiento de los mismos y, en su caso, de sus oficinas.

Para efectos de que el concesionario o permisionario determine sus costos, las superficies señaladas en el segundo párrafo deberán considerarse a valor de reposición.

La Secretaría, a petición de una autoridad, podrá autorizar que se le otorguen superficies mayores a las establecidas en el título de concesión o permiso, siempre que exista disponibilidad de espacio y no se afecte la operación segura y eficiente del aeródromo y el concesionario o permisionario esté de acuerdo. Dichas superficies deberán cubrirse a valor comercial.

Artículo 34. Las características de los señalamientos y avisos visuales o auditivos dentro del área definida del aeródromo civil para informar, facilitar y garantizar la circulación y la seguridad de los pasajeros, empleados y el público en general y que serán proporcionados por el concesionario o permisionario, se ajustarán a las normas básicas de seguridad que emita la Secretaría.

Los prestadores de servicios complementarios y comerciales deben observar dichas disposiciones y asegurarse de que su personal, proveedores y clientes no obstaculicen o impidan la visibilidad y audición de tales señalamientos y avisos; cuando esto ocurra, el administrador aeroportuario debe ordenar a costa del responsable, el inmediato retiro del obstáculo y, en su caso, informar al comandante de aeródromo para que se aplique la sanción correspondiente.

Los concesionarios y permisionarios deberán contar con las medidas, instalaciones y servicios necesarios para atender adecuadamente a las personas con discapacidad o de edad avanzada.

Artículo 35. La Secretaría establecerá en las normas básicas de seguridad los requisitos de señalización, los límites de altura y las especificaciones técnicas que deberá cumplir toda construcción o instalación que se realice en los terrenos adyacentes e inmediatos a los aeródromos civiles, dentro de las zonas de protección del aeródromo civil.

El interesado en realizar una construcción o instalación dentro de la zona mencionada en el párrafo anterior, debe presentar los planos respectivos ante la Secretaría para su aprobación cuando dicha construcción o instalación se ubique dentro de los parámetros o las especificaciones técnicas establecidos para tal efecto en las normas antes señaladas.

Las construcciones o instalaciones que invadan la vía general de comunicación aérea se sujetarán a lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Artículo 36. El concesionario o permisionario debe informar por escrito:

I. A la Secretaría: la descripción técnica del aeródromo, de las instalaciones y servicios con que cuenta y de sus modificaciones, así como de la demás información relevante de carácter permanente para la operación del mismo, para su difusión a través de la Publicación de Información Aeronáutica (PIA), y

II. Al comandante de aeródromo: la información que modifica temporalmente la especificada en la PIA o las condiciones de operación normal del aeródromo civil, para que se ordene la emisión de la notificación al personal técnico aeronáutico (NOTAM).

Capítulo II De la construcción, reconstrucción, ampliación y los trabajos de conservación y mantenimiento

Artículo 37. Todas las obras de construcción, reconstrucción o ampliación en un aeródromo civil, deberán cumplir con las disposiciones aplicables y satisfacer los estándares de seguridad, eficiencia y calidad de los servicios correspondientes, atendiendo a la categoría del aeródromo.

Los concesionarios o permisionarios incorporarán en el programa maestro de desarrollo o el programa indicativo de inversiones, las obras mayores que pretendan realizar durante la vigencia de dichos programas, especificando las obras, sus características generales, las fechas y tiempos estimados de ejecución, así como las razones de su realización.

Los concesionarios o permisionarios deberán solicitar la autorización de la Secretaría para llevar a cabo obras mayores que no se encuentren previstas en el programa maestro de desarrollo o el programa indicativo de inversiones, señalando en la solicitud la clase de obra, sus características generales, la fecha y tiempo estimados de ejecución, así como las razones de su realización, debiendo acompañar la recomendación del comité de operación y horarios, el cual contará con 15 días naturales para emitir la misma a partir de que se le presente el proyecto de solicitud citada. Esta autorización deberá obtenerse previamente a la presentación del proyecto ejecutivo señalado en el artículo 38 de este Reglamento; al efecto será aplicable lo dispuesto en el artículo 24, tercer párrafo. La Secretaría resolverá las solicitudes en un plazo que no excederá de veinte días hábiles.

Artículo 38. Se consideran obras mayores toda construcción o reconstrucción de pistas, calles de rodaje, plataformas, edificios, ayudas visuales, caminos perimetrales y de acceso, vialidades, bardas o cercados perimetrales, señalamientos, instalaciones para el almacenamiento y distribución de combustible, instalaciones destinadas a los servicios de navegación aérea y al cuerpo de rescate y extinción de incendios, franjas de seguridad, hangares, plantas de emergencia, drenajes y subestaciones de bombeo, instalaciones y subestaciones eléctricas, así como las obras que modifiquen la ubicación de las diferentes áreas contempladas en el plano descriptivo del aeródromo.

Para efectos del presente Reglamento quedarán comprendidas dentro de la reconstrucción las obras de ampliación, rehabilitación, remodelación y redistribución.

Artículo 39. Toda obra mayor de construcción, reconstrucción o ampliación de un aeródromo civil debe llevarse a cabo con apego a un proyecto ejecutivo, que debe observar las especificaciones técnicas, de seguridad y calidad aplicables y ser previamente aprobado por la Secretaría.

El proyecto ejecutivo debe contener la ubicación de los inmuebles en los que se construirá la obra y el régimen jurídico de los mismos; la descripción y planos del proyecto; las características y condiciones generales de operación, y el programa de obra e inversión.

La documentación e información a que se refiere el párrafo anterior se debe presentar de conformidad con el instructivo que al efecto expida la Secretaría.

La Secretaría debe resolver lo conducente dentro de los sesenta días hábiles siguientes a que se presente e integre debidamente el proyecto ejecutivo, salvo que el título de concesión o permiso respectivo establezca un plazo distinto. En caso de que el proyecto ejecutivo no se ajuste a las especificaciones técnicas, de seguridad y calidad aplicables, la Secretaría lo devolverá al concesionario o permisionario, indicándole las razones u observaciones pertinentes. El concesionario o permisionario deberá presentar nuevamente el proyecto una vez que realice las adecuaciones necesarias.

Artículo 40. El concesionario o permisionario deberá dar inicio y terminar la ejecución de las obras mayores en las fechas previstas para tal efecto en el programa de obra respectivo y dará aviso al comandante de aeródromo del inicio y de la terminación de la obra. Lo anterior deberá hacerse del conocimiento de los usuarios que puedan resultar afectados.

Artículo 41. Para la realización de trabajos de mantenimiento y los trabajos menores de construcción a que se refiere el segundo párrafo del artículo 39 de la Ley, el concesionario o permisionario deberá

informar por escrito al comandante de aeródromo y a los posibles afectados, con diez días hábiles de anticipación, la fecha de la iniciación de los mismos. Los trabajos de urgencia se realizarán previa coordinación con el comandante de aeródromo.

Se consideran trabajos menores de construcción todas aquellas obras que no se encuentren comprendidas en el artículo 38 de este Reglamento, que no afecten las operaciones aéreas y se realicen para la conservación y el buen funcionamiento del aeródromo civil.

Artículo 42. El concesionario o permisionario es responsable de la realización de obras y trabajos en el aeródromo; las medidas de seguridad y señalización respectivas; su costo, operación, reparación de los daños y perjuicios que causen a terceros en su persona o en sus bienes, así como de los actos de su personal y de terceros con quienes contrate para tal efecto.

El concesionario o permisionario debe designar a un encargado de las obras, quien debe tener la capacidad y experiencia necesarias para llevar a cabo los trabajos correspondientes y supervisar que se cumplan con las medidas de seguridad aplicables.

En caso de que las construcciones, reconstrucciones o ampliaciones no cumplan con las condiciones técnicas o de seguridad, la Secretaría puede ordenar al concesionario o permisionario la suspensión, modificación, demolición y, en su caso, la reconstrucción de la obra respectiva, las cuales serán a cargo y por cuenta de estos últimos.

Artículo 43. El concesionario o permisionario no debe permitir que dentro del aeródromo civil se construyan obras que interfieran con el buen funcionamiento u operación de los servicios a la navegación aérea.

Artículo 44. En la ejecución de los trabajos menores y los de conservación y mantenimiento del aeródromo civil, el concesionario o permisionario deberá garantizar la continuidad en la prestación de los servicios, para lo cual se coordinará con el comandante de aeródromo, así como con el comité de operación y horarios, y adoptará las demás medidas necesarias, tales como la adaptación provisional de áreas e instalaciones alternas a las afectadas y la coordinación con los usuarios que pudieran resultar afectados.

Los transportistas aéreos, los prestadores de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales distintos del concesionario o permisionario del aeródromo civil, así como cualquier otro tercero que cuente con áreas dentro del aeródromo civil, debe coordinarse con el administrador aeroportuario a efecto de que la realización de cualquier clase de obras y los trabajos de conservación y mantenimiento se ajusten a lo dispuesto en este título.

Artículo 45. Cuando se realicen trabajos de construcción, reconstrucción, conservación o mantenimiento dentro o cerca de pistas, calles de rodaje o plataformas, la zona y vehículos afectados deben contar con ayudas visuales apropiadas, marcas, banderas y luces necesarias para su delimitación e identificación visual por parte de las tripulaciones de vuelo y del personal de tierra.

Artículo 46. Cuando la ejecución de alguna obra implique el cierre parcial o total del área de movimiento, el comandante de aeródromo ordenará la emisión de la NOTAM, que indicará el inicio de las obras y se cancelará con la NOTAM correspondiente cuando se completen los trabajos y se realice la verificación.

Todas las obras y trabajos de conservación y mantenimiento deberán realizarse preferentemente en las temporadas de baja demanda de tráfico aéreo.

Artículo 47. El concesionario o permisionario debe conservar y mantener el aeródromo civil en condiciones de seguridad, eficiencia y niveles de calidad para el servicio a que esté destinado y observar lo dispuesto en las normas aplicables, para lo cual deberá establecer lo siguiente:

I. Un programa anual de conservación y mantenimiento de la infraestructura, instalaciones y equipos;

II. Un programa de supervisión de la infraestructura, instalaciones y equipos;

III. Los formatos de los informes de las supervisiones que realicen;

IV. Las funciones y responsabilidades del personal encargado de la conservación y mantenimiento, así como de las supervisiones;

V. Un programa de control de calidad, y

VI. Un programa de limpieza permanente en todas las áreas del aeródromo.

Los programas que se refieren a las fracciones I y VI deberán presentarse al comité de operación y horarios a más tardar en el mes de noviembre del año calendario anterior a su realización.

Artículo 48. El administrador aeroportuario será responsable de la aplicación y cumplimiento de los programas señalados en el artículo anterior y debe elaborar un informe de cada una de las supervisiones. Los informes de las supervisiones deberán indicar los fines de la misma, los resultados obtenidos, así como el nombre y firma del responsable.

El concesionario o permisionario debe conservar los informes de supervisión por lo menos seis meses, tratándose de supervisiones diarias o semanales, y por lo menos tres años, tratándose de supervisiones de plazos mayores. Dichos plazos se contarán a partir de la fecha en que se realice la supervisión; en caso de que se adopten medidas correctivas, los plazos correrán a partir de que éstas se efectúen. La Secretaría podrá solicitar, en cualquier tiempo, esos informes para efectos de verificación.

La Secretaría puede ordenar al concesionario o permisionario que conserve los informes por un plazo mayor a los señalados en el párrafo anterior, con motivo de la investigación de accidentes o incidentes, para el caso de que se requieran verificaciones posteriores.

Artículo 49. El concesionario o permisionario que detecte irregularidades en las supervisiones que realice, cumplirá con las medidas que a continuación se señalan:

I. En caso de que se ponga en riesgo la seguridad en la operación del aeródromo, informar al comandante de aeródromo en forma inmediata de la irregularidad de que se trata, así como de las medidas que pretende adoptar para corregirla. El comandante de aeródromo puede disponer la interrupción total o parcial de la operación del servicio;

II. Cuando se afecte la prestación de un servicio aeroportuario o complementario, debe tomar las medidas pertinentes para corregir la irregularidad y restablecer el servicio a la brevedad posible, informando al comandante de aeródromo sobre dichas medidas, y

III. Siempre que no se afecte la seguridad en la operación, debe establecer en coordinación con el comandante de aeródromo las restricciones para la operación, atendiendo a las circunstancias del caso.

Artículo 50. En caso de desastres naturales, disturbios sociales, amenazas, accidentes o cualquier otro hecho o acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad del aeródromo civil, los concesionarios y permisionarios o prestadores de servicios deberán realizar tan pronto como sea posible, supervisiones especiales y dar aviso inmediato del resultado de las mismas al comandante de aeródromo, sin perjuicio de lo dispuesto en el plan de contingencia respectivo.

Título Cuarto De los servicios a la navegación aérea

Capítulo Único

Artículo 51. La Secretaría en las reglas de tránsito aéreo, de conformidad con la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, determinará los servicios a la navegación aérea con los que, en forma obligatoria, deben contar los aeródromos civiles, atendiendo al volumen de operaciones y condiciones particulares de seguridad.

El órgano u organismo señalado en el artículo 9 de la Ley, sólo estará obligado a prestar servicios a la navegación aérea cuando éstos sean obligatorios conforme al párrafo anterior.

Los servicios de información de vuelo de aeródromo, meteorología aeronáutica o despacho e información de vuelo, podrán ser contratados con terceros facultados para prestarlos de conformidad con la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, en cuyo caso el órgano u organismo designado por la Secretaría no tendrá obligación de prestarlos.

Artículo 52. El concesionario o permisionario, con diez días hábiles de anticipación al inicio de operaciones, deberá contar con los servicios a la navegación aérea obligatorios.

Los servicios a la navegación aérea que se presten en un aeródromo civil deben estar disponibles para todos los transportistas aéreos y operadores en condiciones de igualdad y uniformidad. Las aeronaves de Estado militares y aquellas que realicen funciones de seguridad nacional, tendrán prioridad para recibir los servicios.

Artículo 53. El concesionario o permisionario debe proporcionar al órgano u organismo antes señalado las instalaciones necesarias para prestar los servicios, así como efectuar su conservación y mantenimiento exterior. El órgano u organismo, salvo pacto en contrario, debe proporcionar, a su cargo, los equipos y sistemas destinados a la prestación de los servicios de que se trata, así como la conservación y mantenimiento interior del inmueble y de dichos equipos.

En aquellos casos en que terceros presten los servicios a la navegación aérea señalados en el tercer párrafo del artículo 51 de este Reglamento, los términos y condiciones conforme a los cuales se regule la relación entre éstos y el concesionario o permisionario se establecerán libremente entre las partes, en el entendido de que debe establecerse claramente la forma y términos como se garantizará la prestación del servicio en caso de terminación del contrato.

Título Quinto De los servicios en los aeródromos civiles

Capítulo I De los servicios aeroportuarios y complementarios

Artículo 54. El concesionario o permisionario será responsable de que el aeródromo cuente con los servicios aeroportuarios y complementarios requeridos de acuerdo con su clasificación y categoría.

Los concesionarios podrán prestar servicios complementarios directamente siempre que ello lo realicen en forma equitativa y no discriminatoria frente a los demás prestadores de estos servicios. Los

concesionarios y permisionarios estarán obligados a identificar y registrar de manera independiente las operaciones, costos e ingresos relacionados con los servicios complementarios que presten.

En todo caso, los concesionarios y permisionarios deberán llevar a cabo los actos que sean necesarios a efecto de contar con opciones competitivas para la prestación de cada uno de los servicios complementarios.

Los concesionarios únicamente podrán limitar el número de prestadores de servicios complementarios por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad, después de escuchar la opinión del comité de operación y horarios del aeropuerto y previa aprobación de la Secretaría.

En el supuesto de que los concesionarios limiten el número de prestadores de servicios complementarios conforme al párrafo anterior, los contratos necesarios para permitir que los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo regular o terceros ajenos a éstos presten los servicios complementarios que sean requeridos en el aeropuerto serán adjudicados por concurso, en favor de aquellas personas que ofrezcan las mejores condiciones para una operación eficiente y segura del aeropuerto, así como la mejor calidad y precio para los usuarios. Los concesionarios, con la participación y opinión favorable de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo, usuarios del servicio en cuestión en el aeropuerto, establecerán los criterios, reglas generales y procedimientos de los concursos y llevarán a cabo los mismos.

En caso de que los concesionarios contravengan lo señalado en este artículo la Secretaría les podrá ordenar que dejen de prestar los servicios complementarios.

Las aeronaves de Estado militares y aquellas que realicen funciones de seguridad nacional tendrán prioridad para recibir los servicios aeroportuarios y complementarios.

Artículo 55. Los servicios aeroportuarios comprenden los siguientes:

I. Aterrizaje y despegue: uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales;

II. Plataforma: iluminación, asignación de posición, estacionamiento para embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo, estancia prolongada, y señalamientos de estacionamiento y de posición, áreas de estacionamiento permanente para equipo de apoyo terrestre, entre otras;

III. Control en plataformas: para el movimiento de aeronaves y de vehículos en determinadas plataformas y la asignación de posiciones;

IV. Hangares para la operación aeronáutica, guarda de aviones y mantenimiento;

V. Abordadores mecánicos para pasajeros: pasillos telescópicos, salas móviles, aeropuentes y aerocares;

VI. Edificio terminal: para pasajeros y para carga, áreas indispensables para oficinas de tráfico y operaciones de transportistas y autoridades, señalamientos e información al pasajero, mostradores y bandas para equipaje, servicios sanitarios; en las modalidades de acceso, uso o, en su caso, arrendamiento;

VII. Estacionamientos: para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público;

VIII. Seguridad y vigilancia: revisión de pasajeros y su equipaje de mano; control de accesos, patrullaje y vigilancia de edificios e instalaciones, bienes y otros que se establezcan de conformidad con las disposiciones legales aplicables;

IX. Rescate y extinción de incendios;

X. Sanitarios: atención médica de urgencias, ambulancia, incineración de productos orgánicos, tratamiento de aguas negras provenientes de aeronaves y recolección de basura, entre otros;

XI. Derecho de acceso: para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios, y

XII. Los demás que determine y publique la Secretaría en el **Diario Oficial de la Federación**.

Dentro de los servicios aeroportuarios se considera el arrendamiento y uso de la infraestructura, así como el derecho de acceso a ésta para la prestación de servicios complementarios y los señalados en las fracciones VII y XI.

Los servicios aeroportuarios serán gratuitos para las aeronaves de Estado militares y aquellas que realicen funciones de seguridad nacional, en términos de lo dispuesto por los artículos 48, fracción I y 53 párrafo segundo de la Ley.

Artículo 56. Los servicios complementarios comprenden los siguientes:

I. Rampa: arrastre de aeronaves; recarga y descarga de aguas; limpieza interior; embarque, desembarque y acarreo de equipaje, carga y correo; embarque y desembarque de pasajeros; señaleros y aleros; suministro de energía eléctrica; lubricantes, aire preacondicionado y avituallamiento, deshielo y antihielo; despacho de aeronaves;

II. Tráfico: documentación del pasajero, equipaje, carga y correo;

III. Suministro de combustible: almacenamiento, distribución por red de hidrantes o autotanque, abastecimiento y succión;

IV. Seguridad y vigilancia: de aeronaves, del equipaje, carga y correo y sus instalaciones, guarda y custodia;

V. Retiro de aeronaves inutilizadas;

VI. Mantenimiento y reparación de aeronaves;

VII. Conexos: servicios de grúa, neutralización de combustible como consecuencia de derrames, enfriamiento de frenos, entre otros, y

VIII. Los demás que determine y publique la Secretaría en el **Diario Oficial de la Federación**.

Artículo 57. Los servicios aeroportuarios y complementarios deberán prestarse de acuerdo con los criterios y procedimientos de seguridad establecidos en las normas básicas de seguridad y demás disposiciones aplicables, así como los niveles de calidad previstos en el título de concesión o permiso respectivo.

Artículo 58. Para la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios se requerirá:

I. Contar con personal capacitado y calificado en su caso, para prestar el servicio de que se trate, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento;

II. Disponer del equipo y las instalaciones necesarios;

III. Que el prestador del servicio, sus directivos y personal no se encuentren en el supuesto del artículo 22 de la Ley;

IV. Un programa de mantenimiento de los equipos e instalaciones;

V. Contar con una póliza de seguro que garantice su responsabilidad civil por daños a terceros, con las coberturas que señale la norma básica de seguridad correspondiente.

Artículo 59. Cuando los servicios aeroportuarios y complementarios sean prestados por terceros y éstos se suspendan, dichos terceros deberán comunicar de manera inmediata al administrador aeroportuario tal circunstancia. El administrador deberá tomar las medidas necesarias para restablecer el servicio en el menor plazo posible.

En estos casos, el administrador aeroportuario deberá informar inmediatamente al comandante de aeródromo y a los usuarios afectados de la irregularidad de que tenga conocimiento para los efectos correspondientes, y les presentará los elementos y argumentos con que cuente. Asimismo, les deberá informar de las acciones que, en su caso, se llevarán a cabo para que se restablezca la operación normal del aeródromo o de los servicios de que se trate y se continúen prestando los servicios, acatando, en su caso, las indicaciones que el comandante de aeródromo le señale.

Artículo 60. El servicio de suministro de combustible debe prestarse únicamente a las aeronaves y equipo de apoyo terrestre que se encuentren dentro del aeródromo.

El prestador del servicio de suministro de combustible deberá llevar el control de la cantidad de combustible que suministre a los transportistas aéreos y operadores aéreos, a las aeronaves de Estado y vuelos en funciones de rescate, búsqueda y asistencia humanitaria u otro que autorice la Secretaría.

Artículo 61. El prestador de servicio de suministro de combustible sólo podrá proporcionarlo a terceros para actividades distintas a las aeronáuticas, cuando estos últimos cuenten con el permiso o autorización de la Secretaría de Energía, la Procuraduría General de la República y lo notifique a la Secretaría, en el entendido de que esta actividad no deberá perjudicar el abasto de las aeronaves en los aeródromos civiles. El prestador del servicio deberá anexar una copia de dicho permiso o autorización a la factura que en cada caso expida.

El comprador del combustible estará obligado a presentar al prestador del servicio la información y documentación que establezca la norma básica de seguridad.

Artículo 62. En caso de que la planta de combustible para las aeronaves se encuentre fuera del aeródromo civil, el trayecto de los vehículos cisterna será únicamente de dicha planta al aeródromo; cuando se abastezca combustible en envases diferentes a los tanques de una aeronave a fin de trasladarlo a otros aeródromos se requerirá la autorización del agente del ministerio público de la federación más próximo a la planta.

Cuando exista diferencia que no quede plenamente justificada del combustible entregado, se hará la denuncia de hechos ante el ministerio público de la federación más cercano.

Los autotanques autorizados para el transporte de combustible no podrán abandonar las instalaciones del aeródromo civil, salvo en el caso de reparación o modificación del mismo, situación por la cual el prestador del servicio deberá elaborar una acta en la que conste que dicha unidad se encuentra vacía.

Artículo 63. Se prohíbe:

I. La succión y suministro de combustible de una aeronave a otra por cualquier medio que éste sea;

II. La venta y distribución de combustible en recipientes no autorizados por la Secretaría, y

III. El almacenamiento de combustible en las aeronaves fuera de los tanques especificados por el fabricante, salvo los casos autorizados por la Secretaría. La venta de combustible que se realice a los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial que se suministre fuera del aeródromo debe ajustarse a las normas básicas de seguridad respectivas.

Artículo 64. El prestador de los servicios de suministro de combustible, abastecimiento y succión, deberá llevar un control diario de su venta que contenga relación de clientes, cantidad y fecha de venta, matrícula y tipo de aeronave, debiendo mantenerla por cinco años.

Capítulo II De los servicios comerciales

Artículo 65. Los servicios comerciales únicamente se prestarán en las áreas autorizadas por la Secretaría en el programa maestro de desarrollo o el programa indicativo de inversiones y dentro de los locales o lugares fijos expresamente designados para tal efecto. En ningún caso podrán prestarse dichos servicios en las zonas restringidas, con excepción de la zona estéril señalada en el último párrafo del artículo 117 de este Reglamento.

El arrendamiento de espacios destinados a servicios de atención especial a pasajeros se realizará en forma no discriminatoria entre los interesados.

Los servicios comerciales se deben prestar observando las medidas de seguridad, higiene, conservación y orden del aeródromo civil, que para este efecto les señale el concesionario o permisionario del aeródromo, en el contrato correspondiente y en las reglas de operación del aeródromo conforme a lo dispuesto en la Ley y este Reglamento.

El concesionario o permisionario del aeródromo civil será responsable ante la Secretaría de que la prestación de estos servicios se ajusten a la Ley, este Reglamento y demás disposiciones aplicables.

Capítulo III De la contratación

Artículo 66. Los contratos que celebre el concesionario o permisionario de un aeródromo civil de servicio al público con terceros, para que estos últimos presten servicios aeroportuarios o complementarios, deben formalizarse por escrito y contener por lo menos lo siguiente:

I. Denominación social o nombre, según corresponda, registro federal de contribuyentes y domicilio del prestador de los servicios aeroportuarios o complementarios;

II. El nombre de los socios y administradores de la sociedad mercantil prestadora de los servicios, los que deberán acompañar una manifestación suscrita por cada uno, bajo protesta de decir verdad, de que no se encuentran en los supuestos del artículo 22 de la Ley;

III. La descripción de los servicios que prestarán;

IV. Los términos y condiciones conforme a los cuales el prestador de servicios podrá utilizar las instalaciones del aeródromo, así como la delimitación y descripción de las áreas específicas que, en su caso, tenga asignadas;

V. Vigencia del contrato, la que en ningún caso podrá ser superior a la vigencia de la concesión o del permiso;

VI. La manifestación de que el prestador de servicios se sujetará, incondicionalmente, a lo dispuesto en la Ley, este Reglamento, así como al horario, las reglas de operación y normas de seguridad del aeródromo civil de que se trate y demás disposiciones aplicables;

VII. La obligación solidaria prevista en el artículo 52 de la Ley;

VIII. En su caso, la copia de las licencias del personal técnico aeronáutico y los certificados de capacidad correspondientes y vigentes, o la acreditación de la capacitación técnica del personal;

IX. La descripción de las características y especificaciones técnicas del equipo e instalaciones necesarios en la prestación de los servicios, señalando si son propios o arrendados;

X. El organigrama y los procedimientos para la prestación de los servicios;

XI. La obligación de cumplir con los programas de capacitación y adiestramiento del personal técnico y de supervisión que establezcan las reglas de operación;

XII. La forma y términos en que el prestador de servicios pagará al concesionario o permisionario las contraprestaciones derivadas del propio contrato;

XIII. Las reglas conforme a las cuales el prestador de servicios podrá suspender los servicios cuando no se le cubran las contraprestaciones correspondientes;

XIV. La obligación de entregar toda la información financiera y estadística que requiera el concesionario o permisionario, en el entendido de que ésta deberá proporcionarse a la Secretaría cuando ésta lo solicite;

XV. Las pólizas de seguro de responsabilidad civil que deberá contratar para hacer frente a los daños y perjuicios que ocasione el prestador, su personal o equipos, a las instalaciones o a terceros, en su persona o en sus bienes;

XVI. Las causales de terminación del contrato, las cuales deberán contener por lo menos las señaladas en el artículo 69 de este Reglamento;

XVII. La forma y términos en que el prestador de servicios podrá retirar sus equipos y, en su caso, las instalaciones que hubiere realizado y que se encuentren adheridas al aeródromo;

XVIII. La manifestación de que la terminación del contrato no extingue las obligaciones contraídas por el prestador durante su vigencia;

XIX. En su caso, los términos conforme a los cuales el prestador de servicios podrá fijar las tarifas por los servicios que preste, y

XX. Una cláusula que prevea que las partes están de acuerdo en que dicho contrato surtirá efectos sólo si se obtiene la autorización de la Secretaría.

Lo dispuesto en el presente artículo, con excepción de las fracciones VII, IX, X y XI, será aplicable a los contratos que celebre el concesionario o permisionario de un aeródromo civil de servicio al público, con terceros, para que estos últimos presten servicios comerciales.

Artículo 67. Los contratos que suscriban los concesionarios o permisionarios con terceros para que estos últimos presten servicios aeroportuarios o complementarios, deben someterse, por el concesionario o permisionario, a la autorización de la Secretaría. Los contratos deberán contar con los elementos necesarios para acreditar que el prestador reúne los requisitos contemplados en el artículo 58 de este Reglamento.

La prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios que se contraten con terceros sólo podrá iniciarse una vez que se haya autorizado el contrato respectivo.

Artículo 68. En caso de que la Secretaría revoque, en términos del artículo 56 de la Ley, la autorización del contrato, el prestador de servicios no podrá continuar prestándolos y deberá desocupar las instalaciones que correspondan dentro del plazo que le fije la Secretaría, el cual no podrá ser inferior a treinta días hábiles ni superior a sesenta.

Artículo 69. Los contratos terminan por:

I. Acuerdo entre las partes;

II. Revocación de la autorización del contrato, en términos del artículo 56 de la Ley;

III. Revocación de la concesión o permiso para operar, administrar o explotar el aeródromo civil;

IV. Disolución, liquidación o quiebra de la concesionaria o permisionaria, y

V. Las demás que, en su caso, establezca el contrato correspondiente.

Artículo 70. El prestador de servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales únicamente podrá utilizar las instalaciones y espacios que sean necesarios para la prestación eficiente y segura de los servicios, debiendo en todo tiempo ajustarse a la Ley, este Reglamento, las reglas de operación y seguridad del aeródromo y demás disposiciones aplicables.

Artículo 71. El concesionario o permisionario en el contrato que celebre con los transportistas y operadores aéreos para la prestación de los servicios aeroportuarios, establecerá las condiciones conforme a las cuales éstos podrán prestar los servicios complementarios a sus propias aeronaves, estableciéndose la forma, los términos y las contraprestaciones proporcionalmente relacionadas con el acceso y uso de la infraestructura y servicios del aeródromo requeridos para el efecto.

Además de lo señalado en el párrafo anterior, se considerará como autoprestación de servicios complementarios la que se realice en los siguientes supuestos:

I.- Cuando un transportista aéreo constituya una empresa, en cuyo capital social participe con el 99 por ciento de las acciones, con el único objeto de prestarle tales servicios de manera exclusiva, o

II.- Cuando dos o más transportistas aéreos constituyan una empresa, en cuyo capital social participen con el 100 por ciento de las acciones, y con al menos un 25 por ciento de participación

de cada uno de los transportistas, con el único objeto de que ésta les preste de manera exclusiva los citados servicios.

En el caso de que cualquiera de las empresas constituidas de conformidad con las fracciones anteriores llegare a prestar servicios complementarios a algún tercero, se dejarán de considerar como autoprestación todos los servicios que proporciona.

En los supuestos a que se refiere este artículo, los transportistas y operadores aéreos, así como las empresas de autoprestación referidas, deberán reunir los requisitos necesarios para prestarse los servicios complementarios del caso.

El concesionario o permisionario también podrá celebrar contratos con los transportistas aéreos para que presten los servicios complementarios a terceros, en cuyo caso quedarán sujetos a todas las condiciones previstas para los demás prestadores de servicios complementarios, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley, este Reglamento y demás normas aplicables.

Artículo 72. El prestador de servicios aeroportuarios o complementarios distinto al concesionario o permisionario, no podrá subcontratar con terceros la prestación total o parcial de dichos servicios. No se considerará subcontratación los servicios de personas, cuando éstas provengan de alguna empresa que dependa de la misma sociedad controladora que el prestador de servicios, si la controladora es titular de al menos 51 por ciento del capital social de cada una de ellas.

Capítulo IV
De la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios a los transportistas aéreos

Artículo 73. Todo transportista y operador aéreo debe celebrar un contrato por escrito con el concesionario o permisionario de los aeródromos civiles que pretenda utilizar. Dicho contrato debe establecer los términos y condiciones conforme a los cuales se le prestarán los servicios aeroportuarios o complementarios.

Cuando un transportista aéreo designe a un tercero para que preste servicios complementarios a sus aeronaves, éste deberá contar con el contrato a que se refiere el artículo 66 de este Reglamento debidamente autorizado por la Secretaría.

El concesionario o permisionario puede proporcionar los servicios aeroportuarios y complementarios a los transportistas y operadores aéreos, sin que se hubiere celebrado un contrato por escrito, de manera excepcional y siempre que éstos los soliciten por cualquier medio, con suficiente anticipación para coordinar la prestación de los servicios.

Artículo 74. Los transportistas y operadores aéreos que consideren que el concesionario o permisionario no se ajusta a lo dispuesto en el artículo 53 de la Ley, podrán presentar su inconformidad ante la Secretaría, a fin de que previa audiencia del concesionario o permisionario resuelva lo conducente conforme a lo dispuesto en los capítulos XIV y XV de la Ley.

Artículo 75. Los concesionarios, permisionarios o prestadores de servicios aeroportuarios o complementarios podrán suspender la prestación de los servicios cuando el usuario no cumpla con el pago de las tarifas, de conformidad con el procedimiento y condiciones establecidos en el contrato, observando lo previsto en el artículo 55 de la Ley. Los prestadores de servicios aeroportuarios o complementarios que pretendan suspender la prestación de servicios a un usuario, deberán notificar al usuario y a los concesionarios o permisionarios del aeródromo por lo menos con veinte días de anticipación.

Los concesionarios, permisionarios y prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios serán responsables ante la Secretaría y los usuarios de sus servicios, por los daños que se deriven del incumplimiento de sus obligaciones contractuales.

Capítulo V De la capacitación, el adiestramiento y la certificación técnica del personal que realice los servicios aeroportuarios y complementarios

Artículo 76. Los concesionarios, permisionarios y prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios tendrán la obligación de capacitar y adiestrar a su personal para la realización de dichos servicios, de conformidad con la Ley, este Reglamento y demás disposiciones aplicables.

La Secretaría determinará en las normas básicas de seguridad aquellos servicios que requieran de certificación técnica para su prestación. Los concesionarios y permisionarios establecerán conjuntamente con los prestadores de servicios, en forma permanente, los programas de capacitación y adiestramiento, de conformidad con las disposiciones aplicables. Dichos programas serán sometidos a la aprobación de la Secretaría.

Artículo 77. El concesionario o permisionario será responsable de que el personal que empleé para realizar funciones de inspección, de apoyo al personal técnico y para la prestación de los servicios en la zona restringida, acredite que cuenta con la capacitación y el adiestramiento necesario para esas funciones.

No se requerirá que la Secretaría apruebe los programas de capacitación y adiestramiento cuando éstos se impartan por instructor o centro de capacitación y adiestramiento autorizado por la Secretaría.

Artículo 78. El prestador de un servicio aeroportuario o complementario distinto del permisionario o concesionario de un aeródromo civil, previo al inicio de la prestación de los servicios, debe coordinar los programas de capacitación y adiestramiento con este último, cuando éstos se refieran al personal técnico o a aquél que realice funciones de inspección.

Capítulo VI De la interrupción de los servicios aeroportuarios y complementarios

Artículo 79. Se interrumpe la prestación de los servicios aeroportuarios o complementarios cuando se dejan de prestar en el aeródromo en forma total o parcial y temporal o permanente.

En caso de que se pretenda suspender la prestación de servicios a un usuario o usuarios en particular se estará a lo dispuesto por el artículo 55 de la Ley.

Artículo 80. Los concesionarios y permisionarios podrán interrumpir temporalmente la prestación de la totalidad o parte de los servicios aeroportuarios y complementarios en los casos de reconstrucción, conservación y mantenimiento, en los términos que para cada caso prevé el Título Tercero, Capítulo II, de este Reglamento.

Artículo 81. Los concesionarios y permisionarios sólo podrán interrumpir permanentemente en forma parcial la prestación de alguno de los servicios aeroportuarios o complementarios que vienen prestando, previa autorización de la Secretaría, para lo cual deberán acreditar que no se afecta la seguridad para la atención de las aeronaves y del aeródromo civil de que se trate.

La solicitud correspondiente deberá presentarse ante la Secretaría cuando menos con tres meses de anticipación a la fecha en que se pretenda interrumpir el servicio; la Secretaría podrá autorizar que se presente en un plazo menor. La solicitud respectiva deberá señalar las razones que motivan dicha

decisión y acompañar la documentación necesaria para acreditar la procedencia de su solicitud, así como la recomendación que al respecto haya emitido el comité de operación y horarios.

Artículo 82. En caso de que el concesionario o permisionario pretenda interrumpir permanentemente en forma total los servicios aeroportuarios y complementarios, deberá presentar su solicitud para los efectos del artículo 26, fracción II, de la Ley.

Artículo 83. La Secretaría resolverá las solicitudes de interrupción de los servicios en un plazo que no excederá de treinta días naturales contados a partir de la presentación de la misma.

De ser favorable la resolución, ésta establecerá el plazo a partir del cual el concesionario o permisionario podrá interrumpir la prestación de los servicios; en su caso, simultáneamente se notificará dicha interrupción a través de una NOTAM.

Artículo 84. Cuando la interrupción de los servicios tenga por objeto dejar de operar en forma permanente algún inmueble concesionado, procederá la reversión de éste en favor de la Nación.

En este caso, el concesionario no tendrá derecho a la devolución de las contraprestaciones que, en su caso, hubiera pagado por el otorgamiento de la concesión, ni de las inversiones efectuadas.

Artículo 85. En caso fortuito o de fuerza mayor que puedan afectar la operación segura del aeródromo o las aeronaves en el mismo, los concesionarios y permisionarios deberán interrumpir temporalmente, total o parcialmente, la prestación de los servicios aeroportuarios o complementarios necesarios para preservar la seguridad de personas y bienes, sin necesidad de autorización previa de la Secretaría. Al efecto, de forma simultánea, deberán dar aviso al comandante de aeródromo e informarán de las medidas que adopten o pretendan adoptar para la inmediata restitución de los servicios.

Lo anterior, sin perjuicio de que en dichos supuestos la Secretaría podrá ordenar la suspensión total o parcial de la operación del aeropuerto; la suspensión que en estos casos se determine no dará lugar al pago de ninguna indemnización o compensación.

Capítulo VII De la imposición de modalidades a la prestación de los servicios

Artículo 86. En casos de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o la economía nacional, la Secretaría podrá establecer cualquiera de las modalidades señaladas en el artículo siguiente, cuando a su juicio dichas modalidades sean suficientes para atender las necesidades derivadas de dichos eventos. Lo anterior, sin perjuicio de que la Secretaría pueda optar por el procedimiento señalado en el artículo 77 de la Ley.

Artículo 87. La Secretaría estará facultada para imponer en la operación y explotación de los aeródromos civiles, así como en la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios, y sólo por el tiempo y en la proporción que resulten estrictamente necesarios, las modalidades siguientes:

I. La atención de la operación de aeronaves destinadas a efectuar el traslado de personas y bienes, así como la utilización de las instalaciones y el personal del aeródromo para actividades de salvamento o auxilio;

II. La suspensión total o parcial de los servicios, y

III. Las demás que tengan como objeto atender necesidades derivadas del evento de que se trate.

Artículo 88. La Secretaría deberá notificar por escrito a los concesionarios y permisionarios la adopción de las modalidades señaladas, precisando las causas, la fecha de inicio y, en caso de ser posible, su duración, así como los términos conforme a los cuales estarán obligados a realizar las actividades correspondientes.

Artículo 89. Por la prestación de los servicios señalados en la fracción I del artículo 87 de este Reglamento se deberá cubrir, salvo pacto en contrario, la contraprestación correspondiente al servicio de que se trate.

En el supuesto de que se establezcan modalidades de conformidad con la fracción II del artículo 87 anterior, salvo pacto en contrario, se cubrirá una indemnización, misma que se fijará en los supuestos y términos señalados en el último párrafo del artículo 77 de la Ley. Se exceptúan de lo dispuesto en este párrafo los eventos señalados en el artículo 85 de este Reglamento.

El usuario deberá cubrir al prestador la indemnización o contraprestación correspondiente dentro de los diez días hábiles siguientes a que éste requiera formalmente su pago. Tales requerimientos no podrán presentarse por periodos menores de quince días naturales cuando la modalidad exceda de este plazo.

En caso de que las partes no lleguen a un acuerdo respecto del monto de la contraprestación, el usuario cubrirá el monto de la cantidad que no sea materia de la controversia. El pago del remanente se efectuará de conformidad con el procedimiento establecido en el último párrafo del artículo 77 de la Ley.

Título Sexto De la operación en los aeródromos civiles

Capítulo I De las reglas generales de operación

Sección Primera Del horario de operación

Artículo 90. Todo aeródromo civil de servicio al público deberá prestar servicio durante el horario mínimo de operación ordinario que le fije la Secretaría, para lo cual ésta debe tomar en cuenta la propuesta que presente el concesionario o permisionario, las necesidades de los transportistas aéreos, las recomendaciones del comité de operación y horarios, así como la interrelación del aeródromo con el sistema aeroportuario.

Los aeródromos civiles durante el horario de operación ordinario deben tener disponibles todos los servicios aeroportuarios, complementarios y a la navegación aérea requeridos conforme a las disposiciones aplicables. Las autoridades adscritas a un aeródromo deben ajustar sus turnos de trabajo al horario de cada aeródromo.

El concesionario o permisionario de un aeródromo civil de servicio al público podrá operar en forma ordinaria en un horario mayor al horario mínimo siempre que cuente con los servicios necesarios y, en su caso, obtenga la conformidad de las autoridades adscritas.

La Secretaría podrá modificar el horario mínimo de operación ordinario de un aeródromo civil, por sí o a petición del concesionario o permisionario o de los transportistas aéreos, ya sea en forma temporal o permanente, tomando en consideración lo señalado en el primer párrafo de este artículo. La Secretaría efectuará la coordinación necesaria con las autoridades adscritas.

El concesionario o permisionario deberá publicar el horario de operación ordinario y sus modificaciones permanentes en el **Diario Oficial de la Federación** y en la PIA, salvo cuando el horario de operación ordinario se modifique temporalmente, en cuyo caso sólo se emitirá la NOTAM.

Artículo 91. Para que un aeródromo civil preste servicios fuera del horario de operación ordinario, se deberá obtener autorización para la extensión de servicios conforme al procedimiento siguiente:

I. El transportista u operador aéreo que solicite se le presten servicios fuera del horario de operación de un aeródromo, deberá contar con la autorización que, en su caso, corresponda conforme a la Ley de Aviación Civil y su reglamento para realizar el vuelo y presentar su solicitud por escrito al administrador aeroportuario;

El comandante de aeródromo en caso fortuito, de fuerza mayor o cuando existan circunstancias extraordinarias que lo ameriten, podrá ordenar la extensión de servicios, previa coordinación con las autoridades competentes;

II. El administrador aeroportuario, si está de acuerdo con el transportista u operador aéreo en prestarle servicios fuera del horario, y siempre que cuente con los servicios aeroportuarios y complementarios necesarios para la atención de la aeronave, solicitará la autorización del comandante de aeródromo;

III. El administrador aeroportuario presentará la solicitud de extensión de servicios por escrito, de acuerdo con los formatos que expida la Secretaría, indicando los datos del transportista u operador que solicita los servicios, los nombres de los prestadores de servicios, y el horario por el que se extenderán los servicios;

IV. Una vez recibida la solicitud de extensión de servicios, y según se trate de un vuelo nacional o internacional, el comandante de aeródromo deberá llevar a cabo la coordinación con las diversas autoridades adscritas al aeródromo y con el órgano u organismo prestador de servicios a la navegación aérea para que atiendan el vuelo durante la extensión de servicios;

V. El comandante de aeródromo resolverá lo conducente dentro de las dos horas siguientes a la presentación de la solicitud, en el entendido de que otorgará la autorización siempre que las autoridades competentes estén en posibilidad de prestar sus servicios, el aeródromo cuente con los servicios a la navegación aérea, aeroportuarios y complementarios necesarios, y el transportista u operador aéreo cuente con la autorización para efectuar el vuelo. Dicha resolución se entregará por escrito al administrador aeroportuario con copia al transportista u operador aéreo, y

VI. El transportista u operador aéreo sólo puede iniciar el vuelo una vez que se haya otorgado la autorización de extensión de servicios, debiendo informar a la comandancia de origen del vuelo para que apruebe el plan de vuelo y notificar a la de destino la hora en que lo inicie.

El transportista u operador aéreo deberá cubrir las tarifas autorizadas correspondientes a operaciones fuera del horario normal del aeródromo a las diferentes autoridades y prestadores de servicios.

Artículo 92. El transportista aéreo que solicite la autorización de la Secretaría para operar con horarios, itinerarios o planes de vuelo en horas fuera del horario de operación de un aeródromo, deberá acompañar por escrito el consentimiento del administrador aeroportuario que corresponda.

La Secretaría escuchará la opinión del comandante de aeródromo, así como la recomendación del comité de operación y horarios, de las autoridades competentes y del órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea y resolverá lo conducente.

Sección Segunda De los horarios de aterrizaje y despegue

Artículo 93. Para efectos del artículo 63 de la Ley, se entiende por horario de aterrizaje y despegue el asignado por la administradora aeroportuaria a una persona transportista u operadora aérea para la organización y planeación de los vuelos en el aeródromo.

Artículo reformado DOF 29-08-2025

Artículo 94. En cada aeródromo le corresponde a la Secretaría determinar, conforme a las normas básicas de seguridad que emita, el número de aterrizajes y despegues que pueden ser atendidos en cada hora, para lo cual debe considerar la capacidad de operación del aeródromo, criterios de seguridad y eficiencia de acuerdo con la capacidad de las aeronaves y su programación de vuelos, así como las recomendaciones del comité de operación y horarios. En todo momento se debe respetar las limitaciones del espacio aéreo que determine la persona prestadora de los servicios a la navegación aérea.

Párrafo reformado DOF 09-06-2026

La información relativa al número de aterrizajes y despegues que pueden ser atendidos en cada hora y la motivación correspondiente, así como los horarios asignados en los términos de este capítulo deben estar a disposición del público en las oficinas de la administradora aeroportuaria.

Párrafo reformado DOF 29-08-2025

La capacidad de operación de un aeródromo se debe medir con base en el número máximo de operaciones por hora que puede atender en sus instalaciones en campo aéreo, esto es, pistas, calles de rodaje y plataformas, así como por el número máximo de personas pasajeras por hora que pueden ser atendidas en el edificio terminal. Lo anterior de conformidad con los estándares de servicio que la Secretaría determine en la concesión, asignación o permiso respectivo.

Párrafo reformado DOF 09-06-2026

Para efectos del párrafo anterior, la Secretaría puede clasificar a los aeródromos civiles de servicio al público de transporte aéreo regular nacional e internacional conforme a su capacidad de operación y grado de saturación, así como a estándares internacionales, en alguno de los siguientes niveles:

I. Aeródromo No Saturado Nivel 1: Cuando la capacidad de operación resulta suficiente para atender la demanda de operaciones aéreas de las personas transportistas aéreas, así como de las personas operadoras aéreas, el cual debe contar con infraestructura adecuada para atender los incrementos ordinarios de la demanda, sin que se presenten condiciones de saturación operativa;

II. Aeródromo con Potencial de Saturación Nivel 2: Cuando la capacidad de operación presenta un riesgo potencial de saturación, el cual puede prevenirse mediante ajustes de horarios de aterrizaje y despegue acordados entre la persona administradora aeroportuaria y las personas transportistas aéreas, así como mediante la implementación de acciones de desarrollo, ampliación, o mejora de la infraestructura destinadas a incrementar su capacidad de operación, y

III. Aeródromo en Condiciones de Saturación Nivel 3: Cuando por sus características operativas haya sido declarado en condiciones de saturación, en términos del artículo 100 del presente reglamento.

Párrafo con fracciones adicionado DOF 09-06-2026

La Secretaría, a través de la Agencia Federal de Aviación Civil, determinará la clasificación aplicable a cada aeródromo civil de servicio al público de transporte aéreo regular nacional e internacional y la actualizará conforme a la evolución de su capacidad de operación, al comportamiento estadístico de la demanda de operaciones aéreas y a las condiciones determinadas por la persona prestadora de los servicios a la navegación aérea.

Párrafo adicionado DOF 09-06-2026

Artículo 95. La persona administradora aeroportuaria debe asignar los horarios de aterrizaje y despegue de las aeronaves y las prioridades de turno de estas, considerando las recomendaciones del comité de operación y horarios, con base en:

Párrafo reformado DOF 09-06-2026

I. Criterios de eficiencia y seguridad, así como de acuerdo con las prioridades siguientes:

a) Tienen prioridad los vuelos en el orden siguiente:

1. Regulares de personas pasajeras;

2. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de personas pasajeras;

3. Regulares de carga, y

4. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de carga, y

Inciso con numerales reformado DOF 09-06-2026

b) Tiene prioridad sobre un horario la persona transportista aérea que lo ocupó en el periodo anterior;

Inciso reformado DOF 09-06-2026

II. El horario de operación del aeródromo;

III. La definición de los tiempos en plataforma, de acuerdo a la clasificación de tamaño de fuselaje de las aeronaves;

IV. La capacidad de operación de los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios;

V. La disponibilidad de horarios sin utilizar, y

VI. Cumplimiento de los requisitos para el trámite de la solicitud de horarios.

En los aeródromos civiles de servicio al público de transporte aéreo regular nacional e internacional que la Secretaría clasifique con Potencial de Saturación Nivel 2 o en Condiciones de Saturación Nivel 3, la persona administradora aeroportuaria debe sujetarse a las bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves en los aeródromos civiles declarados en condiciones de saturación y demás disposiciones técnico-administrativas que emita la Agencia Federal de Aviación Civil, previa aprobación de la Secretaría, las cuales deben observar las mejores prácticas internacionales en materia de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.

Párrafo adicionado DOF 09-06-2026

Artículo 96. Las personas transportistas y operadoras aéreas que requieran se les asignen horarios de aterrizaje y despegue adicionales o diferentes a los que tienen, deben presentar solicitud por escrito a la persona administradora aeroportuaria con copia al comité de operación y horarios indicando la ruta que pretende cubrir y el tipo de aeronave a utilizar.

La persona administradora aeroportuaria y el comité de operación y horarios deben establecer un procedimiento que permita que las solicitudes a que se refiere este artículo sean resueltas en forma expedita, sin exceder de tres días hábiles, en el entendido de que siempre que exista disponibilidad de horario debe otorgarse este, con excepción de lo señalado en los párrafos siguientes.

La persona administradora aeroportuaria puede desechar las solicitudes de las personas transportistas u operadoras aéreas que tengan adeudos vencidos en el pago de las contraprestaciones por los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea, que le hayan sido proporcionados en el aeródromo de que se trate.

Las personas transportistas u operadoras aéreas no pueden realizar el aterrizaje o despegue de aeronaves cuando por cualquier causa no cuenten con los servicios a la navegación aérea requeridos en el aeropuerto de origen o destino, sin perjuicio de lo señalado en el artículo 55 de la Ley.

Artículo reformado DOF 09-06-2026

Artículo 96 Bis. Cuando la Secretaría, a través de la Agencia Federal de Aviación Civil, determine que un aeródromo se encuentra en condiciones de saturación en campo aéreo en horarios específicos, a partir de que surta efectos dicha determinación, los horarios de aterrizaje y despegue deben asignarse por series conforme a lo dispuesto en los artículos 95 y 96 del presente reglamento y en las bases generales que para tal efecto emita la Agencia Federal de Aviación Civil, previa aprobación de la persona titular de la Secretaría. Dichas bases deben considerar, por lo menos, lo siguiente:

Párrafo reformado DOF 29-08-2025

I. La prioridad histórica de una serie de horarios, la cual debe ser identificada por la persona coordinadora de horarios, cuando la persona transportista aérea a la que se le asignó cumple con el requisito de ocupación mínimo del 80% del tiempo en el periodo asignado en la temporada equivalente anterior.

La persona transportista aérea que cumpla con el requisito previsto en el párrafo anterior, tiene prioridad de recibir de manera preferente la asignación de dicha serie de horarios respecto de cualquier otra persona transportista aérea.

Para efectos del presente reglamento, se entiende por serie de horarios a cinco horarios como mínimo en la temporada de invierno y a siete horarios como mínimo en la temporada de verano, asignados para la misma hora y el mismo día de la semana, distribuidos regularmente dentro de la temporada correspondiente; cuando no sea posible la asignación exacta a la misma hora, los horarios pueden asignarse a una hora aproximada, siempre que se mantenga la regularidad y continuidad de la serie.

El inicio y conclusión de las temporadas de verano e invierno deben estar sujetas a los periodos que se establezcan en las mejores prácticas internacionales en materia de asignación de horarios de aterrizaje y despegue;

Fracción reformada DOF 29-08-2025, 09-06-2026

II. Un fondo de reserva que integre los nuevos horarios, los devueltos, los que hayan perdido la prioridad histórica y aquellos horarios que por cualquier causa no justificada estén disponibles después de asignar los horarios históricos y los cambios en dichos horarios.

III. La asignación de horarios de aterrizaje y despegue se debe realizar observando, el orden siguiente:

a) Los horarios sobre los que las personas transportistas aéreas conserven prioridad histórica, en términos de la fracción I de este artículo;

b) Los cambios de horarios con prioridad histórica solicitados por la persona transportista aérea;

c) Los horarios que integren el fondo de reserva, se deben asignar dando prioridad al menos en un 50% a nuevas personas transportistas aéreas entrantes, y conforme a las mejores prácticas internacionales. En caso de empate se debe asignar conforme al orden de presentación de la solicitud, y

d) Los horarios asignados durante la temporada equivalente previa bajo un régimen ad hoc, siempre que formen series y hayan cumplido con los requisitos de ocupación mínimo del 80% del tiempo en el periodo asignado.

En el caso del inciso c) del párrafo anterior, cuando exista una solicitud de una persona transportista aérea referente a una operación existente para que continúe operando durante todo el año, debe tener prioridad sobre una nueva solicitud de horarios de aterrizaje y despegue.

Para efectos de esta fracción, se entiende como nueva persona transportista aérea entrante, a la persona transportista aérea que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier día, donde si se acepta su solicitud debe tener menos de 7 horarios en ese aeropuerto y ese día;

Fracción reformada DOF 29-08-2025, 09-06-2026

IV. Las operaciones prohibidas en un horario saturado;

V. Los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue;

VI. Los criterios para la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación de horarios de aterrizaje y despegue;

VII. Los casos de uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue determinados por la persona coordinadora de horarios conforme al procedimiento previsto en las bases a que se refiere este artículo, deben considerar la gravedad, la intencionalidad y la recurrencia de la conducta. Esta determinación es causa para que la persona transportista aérea no tenga derecho a la elegibilidad de la prioridad histórica para los tiempos que haya operado o para los horarios asignados en esa condición.

Párrafo reformado DOF 09-06-2026

Lo anterior con independencia de las sanciones establecidas en las disposiciones jurídicas aplicables.

Para efectos de esta fracción, se entiende por uso indebido de horarios, al menos lo siguiente:

Párrafo reformado DOF 09-06-2026

a) Que una persona transportista aérea conserve horarios que no tenga previsto operar, ceder, intercambiar o usar en una operación conjunta;

Inciso reformado DOF 09-06-2026

b) Que una persona transportista aérea conserve horarios para una operación distinta a la prevista, con el propósito de negar capacidad a otra persona operadora de aeronaves;

Inciso reformado DOF 29-08-2025

c) Que una persona transportista aérea solicite nuevos horarios que no tenga previsto operar;

Inciso reformado DOF 29-08-2025

d) Que una persona transportista aérea realice una operación sin tener un horario de aterrizaje o despegue previamente asignado por la administradora aeroportuaria;

Inciso adicionado DOF 29-08-2025

e) Que una persona transportista aérea opere un vuelo en un horario significativamente diferente al horario asignado por la administradora aeroportuaria, sin contar con una justificación dentro de los parámetros reconocidos por el subcomité de demoras;

Inciso adicionado DOF 29-08-2025

f) Que una persona transportista aérea realice de forma repetida e intencionada operaciones en horarios significativamente diferentes del horario asignado, que causen afectaciones en la operación y contribuyan a la saturación del aeropuerto, y

Inciso adicionado DOF 29-08-2025

g) Que una persona transportista aérea solicite nuevos horarios para una operación distinta a la prevista, con la intención de obtener una mejor prioridad histórica.

Inciso adicionado DOF 29-08-2025

No es considerado como uso indebido de horarios los cambios en ruta o de aeronave, siempre que se notifiquen a la persona administradora aeroportuaria.

Párrafo reformado DOF 29-08-2025, 09-06-2026

VIII. Los requisitos para devolución, cancelación, cesión, intercambio y operación conjunta de horarios de aterrizaje y despegue;

IX. Las obligaciones de la administradora aeroportuaria para transparentar el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, y

Fracción reformada DOF 29-08-2025

X. Las demás que determine la Secretaría observando las mejores prácticas internacionales en materia de asignación de horarios, cuando éstas no contraríen las disposiciones de la Ley y este Reglamento.

Las personas transportistas aéreas, al solicitar a la persona administradora aeroportuaria el horario de aterrizaje y despegue, deben ajustarse a lo que establezcan las bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves en los aeródromos civiles declarados en condiciones de saturación, así como a las reglas de operación de cada aeródromo civil.

Párrafo reformado DOF 29-08-2025, 09-06-2026
Artículo adicionado DOF 29-09-2017

Artículo 97. Las personas transportistas y operadoras aéreas son responsables de observar los horarios de aterrizaje y despegue que les asigne la administradora aeroportuaria. Se considera que existe demora cuando el arribo o salida del aeródromo se realice fuera del horario asignado, en los términos que establezcan las reglas de tránsito aéreo con base en los estándares internacionales.

El comité de operación y horarios debe contar con un subcomité de demoras, presidido por la persona titular de la Comandancia del aeródromo. Este subcomité se encarga de determinar, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables, a las personas responsables y las causas que originan las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves.

Asimismo, en un aeródromo en condiciones de saturación, el comité de operación y horarios debe contar, además del subcomité previsto en el párrafo anterior, con un subcomité de coordinación y supervisión de horarios, presidido por la administradora aeroportuaria. Este subcomité se encarga de mejorar la puntualidad y reducir el uso indebido de horarios.

Artículo reformado DOF 29-08-2025

Artículo 98. Los horarios de aterrizaje y despegue asignados a las personas transportistas aéreas pueden intercambiarse o cederse con otras personas transportistas aéreas, siempre que ambos se encuentren al corriente en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 de este reglamento, y el horario en cuestión hubiere sido utilizado por lo menos un año por la persona transportista aérea original. Este intercambio o cesión debe notificarse a la administradora aeroportuaria de la operación, la cual debe señalar el horario de que se trate.

La administradora aeroportuaria puede retirar los horarios de aterrizaje y despegue asignados a las personas transportistas aéreas cuando los intercambien o cedan en contravención del párrafo anterior o tengan adeudos vencidos en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 de este reglamento, para lo cual debe notificarlo a la persona transportista aérea con noventa días de anticipación.

Artículo reformado DOF 29-08-2025

Artículo 99. La persona concesionaria del aeródromo en condiciones de saturación debe contar con una persona coordinadora de horarios, a la cual le corresponde proponer a la administradora aeroportuaria la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue de aeronaves.

Párrafo reformado DOF 29-08-2025

La coordinación de horarios es una instancia funcional, técnica e independiente de la administradora aeroportuaria y de los integrantes del comité de operación y horarios, incluidas a las personas transportistas aéreas. Su actuación debe ser imparcial, transparente y no discriminatoria en el desempeño de sus funciones. La toma de sus determinaciones debe realizarse con absoluta autonomía e independencia, por lo que tiene acceso a la información relevante que requiera para el ejercicio de sus funciones, de conformidad con las mejores prácticas de gobierno corporativo.

Párrafo reformado DOF 29-08-2025

La persona coordinadora de horarios tiene las funciones siguientes:

Párrafo reformado DOF 09-06-2026

I. Supervisar, evaluar, calificar y determinar la ocupación y los casos de uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue, para lo cual puede tomar en consideración las opiniones emitidas por el subcomité de demoras y por el subcomité de coordinación y supervisión de horarios, de conformidad con las mejores prácticas internacionales;

Fracción reformada DOF 29-08-2025, 09-06-2026

II. Informar en los términos que determinen las bases generales referidas en el artículo 96 Bis de este Reglamento, lo siguiente:

a) Las series de horarios que estén por debajo del porcentaje de ocupación mínimo del 80% del tiempo en el periodo asignado en la temporada en curso;

Inciso reformado DOF 29-08-2025, 09-06-2026

b) Derogado

Inciso derogado DOF 29-08-2025

c) Los casos de uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue;

d) La evaluación de la ocupación de los horarios de aterrizaje y despegue, y

e) El detalle y la lista de horarios de aterrizaje y despegue con prioridad histórica;

III. Identificar cada operación efectuada por las personas transportistas aéreas;

Fracción reformada DOF 09-06-2026

IV. Atender las diferencias que reporten las personas transportistas aéreas respecto de la información acerca de sus horarios de aterrizaje y despegue con prioridad histórica;

Fracción reformada DOF 29-08-2025

V. Realizar las acciones preventivas que determinen las bases generales a que se refiere el artículo 96 Bis de este reglamento, y

Fracción reformada DOF 29-08-2025

VI. Rendir en tiempo y forma los informes que solicite la Secretaría y la Agencia Federal de Aviación Civil.

Fracción adicionada DOF 29-08-2025
Artículo reformado DOF 29-09-2017

Artículo 99 Bis. La persona coordinadora de horarios es designada por la Agencia Federal de Aviación Civil, y debe cumplir con los requisitos siguientes:

I. Contar por lo menos con estudios de nivel de licenciatura;

II. Conocer la regulación en materia aeroportuaria emitida por la Secretaría o por autoridades aeronáuticas de otros países con los que México realice operaciones de transporte aéreo internacional, y

III. Tener conocimientos demostrables en programación y asignación de horarios de aterrizaje y despegue de aeronaves, en seguridad aeroportuaria, o estudios especializados en dichas materias.

Artículo adicionado DOF 29-09-2017. Reformado DOF 29-08-2025

Artículo 100. La Secretaría, por conducto de la Agencia Federal de Aviación Civil, por sí o a petición de parte, escuchando previamente a la persona concesionaria, asignataria o permisionaria, determinará si un aeródromo se encuentra en condiciones de saturación. Se considerará que existen condiciones de saturación:

Párrafo reformado DOF 29-08-2025, 09-06-2026

I. En el campo aéreo, si en más de 52 ocasiones en el año en una hora determinada:

a) Se rebasa el número máximo de operaciones o solicitudes que pueden ser atendidas por hora en el campo aéreo, o

b) Se demora de conformidad con las reglas de tránsito aéreo el aterrizaje o despegue de aeronaves por causas atribuibles a la persona concesionaria, asignataria o permisionaria, tales como falta de pista, posiciones, servicios, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales, y demás infraestructura vinculada directamente con la operación de las aeronaves, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas.

Inciso reformado DOF 09-06-2026

Las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias deben llevar un registro del número de operaciones totales atendidas en cada hora, precisando los aterrizajes y los despegues; el número de solicitudes recibidas, señalando cuáles fueron atendidas y las que no, y las causas de ello, así como el número de demoras atribuibles a la persona concesionaria, asignataria o permisionaria;

Párrafo reformado DOF 09-06-2026

II. En el edificio terminal, si en más de 25 ocasiones en el año en una hora determinada se rebasa el número máximo de personas pasajeras que pueden ser atendidas por hora en el edificio o se

rechazan solicitudes de aterrizaje o despegue en virtud de que se rebasa el número de personas pasajeras que pueden ser atendidas, considerando para tal efecto la capacidad de los edificios terminales, vialidades de acceso, estacionamientos para automóviles, y demás infraestructura y servicios relacionados con la atención, procesamiento, flujo, calidad en el servicio, el bienestar y satisfacción de la persona pasajera, de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas.

La persona concesionaria, asignataria o permisionaria debe llevar un registro del número de personas pasajeras totales atendidas durante cada hora, incluidas las personas pasajeras de salida, de llegada, en tránsito y de transferencia.

Fracción reformada DOF 09-06-2026

Artículo 101. La Secretaría debe notificar a la persona concesionaria, asignataria o permisionaria la resolución en que se determina que el aeródromo se encuentra en condiciones de saturación, precisando la hora u horas respectivas, así como si se trata de saturación en campo aéreo o en edificio terminal. La persona concesionaria, asignataria o permisionaria, a su cargo y dentro de los quince días hábiles siguientes a la notificación, debe publicar dicha resolución en el Diario Oficial de la Federación; en caso de que no se publique en dicho plazo la Secretaría puede efectuar la publicación con cargo a la persona concesionaria, asignataria o permisionaria, sin perjuicio de las sanciones que en su caso procedan. La determinación surte efectos a partir del día siguiente de su publicación.

En el supuesto de que las condiciones de saturación sean atribuibles a la persona concesionaria, asignataria o permisionaria por incumplimiento en el programa maestro de desarrollo, deficiencias de la infraestructura o en la operación, esta debe realizar las acciones pertinentes a fin de eliminar dichas condiciones. La Secretaría, por sí o a petición de parte, puede ordenar a la persona concesionaria, asignataria o permisionaria que realice las acciones específicas que considere procedentes para solucionar la problemática, sin perjuicio de lo señalado en el artículo 99 de este reglamento y de las sanciones que, en su caso, procedan.

Artículo reformado DOF 09-06-2026

Artículo 102. Derogado.

Artículo derogado DOF 29-09-2017

Artículo 103. La asignación de los horarios de aterrizaje y despegue que realice la persona administradora aeroportuaria conforme a esta sección debe ser sin perjuicio de lo dispuesto en las instrucciones que para el movimiento eficaz y seguro de las aeronaves señale la persona prestadora de servicios de control de aeródromo y aproximación, al momento del aterrizaje y despegue.

La Secretaría puede no otorgar a las personas transportistas y operadoras aéreas la autorización a que se refiere el artículo 21 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, si no se ajustan a lo dispuesto en la concesión, asignación, autorización o permiso que corresponda, de conformidad con la Ley de Aviación Civil, su Reglamento y demás disposiciones aplicables, o si la persona concesionaria, asignataria o permisionaria no cumple con el procedimiento establecido en este reglamento para la asignación del horario de aterrizaje o despegue.

Artículo reformado DOF 29-08-2025, 09-06-2026

Sección Tercera De las operaciones

Artículo 104. Todo transportista u operador aéreo después de aterrizar o antes de despegar en un aeródromo deberá manifestar, bajo protesta de decir verdad, la información relativa al número de pasajeros que transporta, el tipo de aeronave, destino u origen, así como la demás información que se requiera de acuerdo con los formatos que la Secretaría publique en el **Diario Oficial de la Federación**.

El administrador aeroportuario será responsable de que todos los transportistas u operadores aéreos le entreguen el citado manifiesto, así como de supervisar la veracidad de la información, sin perjuicio de las atribuciones de la Secretaría.

Artículo 105. Las aeronaves sólo podrán utilizar las áreas del aeródromo para los fines a que estén destinadas.

Se exceptúa de lo dispuesto en el párrafo anterior el caso de emergencia declarada a bordo de una aeronave, siempre que la circunstancia lo justifique. En este caso el comandante o piloto al mando de la aeronave presentará inmediatamente un reporte escrito y firmado por él ante la comandancia del aeródromo, informando de las circunstancias y causas que determinaron esa decisión, así como la demás información que le solicite esta última relacionada con el hecho.

Artículo 106. El permisionario de un aeródromo acuático deberá establecer las medidas necesarias para garantizar la seguridad del movimiento de las aeronaves y del tránsito marítimo, en cumplimiento de este Reglamento y las disposiciones aplicables en materia marítima y portuaria.

Artículo 107. El vuelo de aeronaves de ala rotativa dentro de un aeródromo civil se debe realizar únicamente en las áreas designadas para tal efecto y conforme a los procedimientos establecidos en las normas básicas de seguridad y publicados en la PIA.

El administrador aeroportuario deberá tomar las medidas necesarias para que las operaciones de aeronaves de ala rotativa o de despegue y aterrizaje vertical o de las aeronaves de servicio privado no constituyan un riesgo para la seguridad o un obstáculo para las operaciones de las aeronaves de servicio al público, sin perjuicio de las instrucciones del prestador de los servicios a la navegación aérea y las disposiciones aplicables.

En caso de que la operación de aeronaves de ala rotativa o las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo privado comercial o del transporte aéreo privado no comercial afecten la seguridad o eficiencia del funcionamiento de un aeropuerto, la Secretaría por sí o a petición del administrador aeroportuario podrá ordenar que se suspenda la operación de dichas aeronaves en el aeropuerto o limitar su operación, lo cual se publicará en el **Diario Oficial de la Federación** y en la PIA.

Artículo 108. Todo movimiento de una aeronave dentro de las pistas y calles de rodaje de un aeródromo civil debe apegarse a las instrucciones del prestador de los servicios de control de tránsito aéreo. En un aeródromo que no cuente con dicho servicio, el movimiento de la aeronave será responsabilidad del comandante o piloto al mando de la aeronave.

Toda aeronave que por cualquier medio se encuentre en movimiento dentro de un aeródromo civil debe mantener encendidas sus luces de navegación.

Artículo 109. El transportista u operador aéreo deberá retirar cualquier aeronave que constituya un riesgo u obstruya el tránsito aéreo o la operación del aeródromo. Tratándose de aeronaves involucradas en un accidente o incidente, deberá ser removida por el responsable de la misma inmediatamente después de que el comandante de aeródromo se lo ordene.

Si el responsable de la aeronave no obedeciera la orden de remoción en el plazo que se le fije, el comandante de aeródromo podrá ordenar que el administrador aeroportuario se encargue de efectuar la remoción, sin incurrir en responsabilidad. En este supuesto el administrador aeroportuario puede removerla directamente o a través de algún prestador de servicios y debe cuidar que la maniobra de traslado se realice conforme a las instrucciones del comandante de aeródromo y en condiciones satisfactorias de seguridad. El costo de las maniobras de movimiento y, en su caso, de estancia, será por

cuenta del responsable de la aeronave, sin ninguna responsabilidad para el comandante o el administrador.

Cuando la aeronave se encuentre asegurada o decomisada de conformidad con la Ley Federal para la Administración de Bienes Asegurados, Decomisados y Abandonados, el administrador depositario o interventor de la misma será responsable, durante el tiempo que dure el aseguramiento o decomiso, de acatar las órdenes de remoción que indique el comandante de aeródromo y de cubrir los gastos derivados de su traslado y, en su caso, de estancia.

Artículo 110. El administrador aeroportuario que presuma el abandono de una aeronave debe informar por escrito al comandante de aeródromo para efecto de lo dispuesto en el artículo 77 de la Ley de Aviación Civil.

Artículo 111. Los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios tomarán las medidas necesarias para evitar daños a la plataforma de operación, calles de rodaje y pistas del aeródromo civil o a terceros.

En caso de producirse daños, el prestador de servicios responsable cubrirá los gastos, reparaciones, reposición o indemnización correspondientes a las partes afectadas.

Artículo 112. En las plataformas de operación de un aeródromo civil, únicamente en casos de fuerza mayor se pueden efectuar trabajos de mantenimiento y reparación de las aeronaves y probar motores a baja potencia, siempre que se tomen las precauciones necesarias para evitar causar daño a las personas, instalaciones y equipos; se ajuste a las reglas de operación del aeródromo, y se obtenga el consentimiento del administrador aeroportuario el cual deberá notificar al comandante de aeródromo.

En ningún caso se pueden realizar en las plataformas de operación el mantenimiento o reparación mayores, ni labores de conservación o limpieza exterior de las aeronaves.

Artículo 113. En las plataformas de operación no se debe realizar tránsito de pasajeros a pie, salvo en aquellos aeródromos que por su categoría no cuente con abordadores mecánicos. En este supuesto el transportista aéreo es responsable de la conducción de los pasajeros al edificio terminal y de seguir los procedimientos previstos en las reglas de operación del aeródromo.

Artículo 114. La carga y descarga deberá realizarse dentro de las áreas destinadas para tal fin, conforme lo señalen las reglas de operación del aeródromo y de conformidad con las limitaciones que establezcan las autoridades competentes.

Artículo 115. Sólo se pueden encender motores de aeronaves estacionadas en plataformas y calles de rodaje cuando se reúnan los requisitos siguientes:

I. Lo realice personal técnico aeronáutico facultado para ello;

II. La aeronave se encuentre debidamente calzada y frenada;

III. La aeronave tenga el faro giratorio prendido;

IV. La maniobra no constituya un riesgo para las personas o bienes que se encuentren en el área, y

V. Se respeten los procedimientos establecidos para el aeródromo.

En ningún caso se deben encender los motores de una aeronave dentro de un hangar o durante el suministro de combustible o el embarque de pasajeros, salvo los casos previstos en las normas básicas de seguridad.

Artículo 116. El administrador aeroportuario, los transportistas aéreos y los prestadores de servicios aeroportuarios o complementarios deben mantener las plataformas de operación limpias de contaminantes por combustible, lubricantes, líquidos, desperdicios y basura, para lo cual deberá tomar las medidas necesarias en lo que a cada uno corresponda. El administrador aeroportuario será responsable de supervisar que se cumpla lo anterior.

En las plataformas de operación no se debe almacenar carga, correo o equipaje; sólo se permitirá concentración de equipaje, carga o correo que vayan a ser embarcados de inmediato o que vayan a ser trasladados a las zonas de equipaje, almacenes de carga o correo, siempre y cuando no afecten las operaciones en la plataforma.

Artículo 117. El concesionario o permisionario debe delimitar claramente las zonas de libre acceso de las zonas restringidas, estas últimas comprenden: la estéril, plataformas, vialidades interiores, pistas, calles de rodaje, plantas de almacenamiento de combustible, cuerpo de rescate y extinción de incendios, instalaciones de fuentes de energía y de los servicios a la navegación aérea, torre y centro de control y los equipos de ayuda a la navegación, cuartos de máquinas y las zonas con relación operacional e instalaciones que por razones de seguridad deban ser protegidas, de conformidad con el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

La zona estéril comprende el espacio que media entre un punto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado.

Artículo 118. En los aeródromos civiles se prohíbe:

I. Utilizar aquellas áreas del aeródromo civil de acceso restringido por personal no autorizado;

II. Fumar o encender fuego cerca de las aeronaves o en los sitios en que expresamente se anuncia dicha prohibición;

III. Introducir al aeródromo civil, sin la autorización que corresponda, artículos prohibidos o peligrosos como explosivos, materiales fácilmente inflamables, drogas, estupefacientes, armas u otras sustancias irritantes o dañinas para la salud;

IV. Cometer actos que dañen a los edificios, muebles, enseres o instalaciones del aeródromo civil;

V. Realizar conductas que alteren el orden público o susciten alarma, escándalo o pánico entre las demás personas presentes en el aeródromo civil;

VI. Realizar actos de mendicidad o de comercio no autorizado o ambulante, y

VII. Introducir al aeródromo civil animales fuera de sus jaulas o contenedores, con excepción de los perros lazarillos o los utilizados para la detección de explosivos o sustancias psicotrópicas.

El administrador aeroportuario es responsable de informar lo anterior al público por medio de señalamientos y avisos.

Artículo 119. Toda zona del aeródromo civil debe mantenerse libre de obstáculos y contar con los señalamientos visibles necesarios para facilitar el tránsito seguro de personas y vehículos y la transportación de bienes.

Artículo 120. Los vehículos y equipos dentro de las zonas restringidas serán exclusivamente los destinados a la prestación de los servicios y a las operaciones del aeropuerto y las aeronaves previamente autorizados por el administrador aeroportuario, y deben ser retirados una vez terminada su labor y colocados en los sitios asignados por el concesionario o permisionario para tales fines. Los concesionarios y permisionarios deberán permitir el acceso a dichas zonas a los vehículos de las autoridades federales, que lo requieran en el desempeño de sus funciones.

Los vehículos y el equipo que se utilice para prestar servicios en las zonas restringidas del aeródromo deben reunir las condiciones adecuadas para su operación segura de acuerdo a las especificaciones técnicas y las revisiones periódicas que se establezcan en las reglas de operación del aeródromo.

El mantenimiento y reparación de toda clase de vehículos o equipo portátil debe realizarse fuera de la zona restringida, en los lugares establecidos para el efecto. El abastecimiento de combustible únicamente debe efectuarse en los sitios asignados por el concesionario o permisionario.

Artículo 121. Toda persona que conduzca un vehículo en las plataformas y calles de rodaje debe observar las condiciones de seguridad, tránsito y señalamientos establecidos en las reglas de operación y en las medidas de seguridad del aeródromo y en ningún caso se puede obstruir el paso de las aeronaves, los abordadores mecánicos y los vehículos de emergencia, debiendo concederles preferencia de paso.

Sección Cuarta De las telecomunicaciones en el aeródromo civil

Artículo 122. El concesionario o permisionario debe permitir que se instalen y operen los medios de comunicación de radio en banda privada y aeronáutica, así como telefónicos para la coordinación de la operación entre los prestadores de los servicios aeroportuarios, complementarios, de la navegación aérea, los transportistas y operadores aéreos y las autoridades adscritas al aeródromo. Será responsabilidad del que instale y opere dicho medio de comunicación contar con las autorizaciones que correspondan con base en la Ley Federal de Telecomunicaciones.

Los medios de comunicación señalados en el párrafo anterior deben ser compatibles y no interferir con los medios de comunicación del concesionario o permisionario del aeródromo civil u otros servicios, principalmente con los servicios de tránsito aéreo y los relacionados con ellos.

Artículo 123. Los sistemas de comunicación del aeródromo únicamente deben ser utilizados para los usos a los que estén destinados y por el personal autorizado para ello de acuerdo con las reglas de operación del aeródromo civil.

Artículo 124. La red de intercomunicación de emergencia, fija y móvil, debe enlazar por lo menos la torre de control, el cuerpo de rescate y extinción de incendios, la comandancia del aeródromo, la oficina del administrador aeroportuario y las oficinas de operaciones y vigilancia del aeródromo.

Artículo 125. El concesionario o permisionario debe destinar frecuencias en su banda privada para su comunicación con las áreas responsables de:

I. La seguridad y vigilancia;

II. Las operaciones;

III. El cuerpo de rescate y extinción de incendio;

IV. El abastecimiento de combustibles, y

V. Los servicios a la navegación aérea.

El concesionario o permisionario debe permitir a la comandancia del aeródromo el acceso para monitoreo y comunicación entre sí a las frecuencias destinadas a la seguridad y vigilancia, a los servicios de navegación aérea y a la de operaciones, en el entendido de que en situaciones de emergencia o contingencia deberá tener acceso a todas las frecuencias en los términos que establezca el programa local de seguridad aeroportuaria o las normas básicas de seguridad.

Artículo 126. Toda persona que transite a pie o en un vehículo en las pistas y calles de rodaje debe llevar consigo un equipo de radiocomunicación en la frecuencia VHF-AM en banda aeronáutica y debe mantenerse a la escucha durante todo el tiempo que permanezca en el área. Tratándose de grupo de personas bastará con un equipo de radiocomunicación que debe portar el responsable del grupo.

Capítulo II De los criterios para la elaboración de las reglas generales de operación de los aeródromos civiles

Artículo 127. Las reglas de operación de cada aeródromo de servicio al público o de servicio particular con servicios a terceros deberán contener:

I. Respecto de la administración:

a) La dirección postal, telegráfica, dirección de red fija aeronáutica (AFTN) números telefónicos, fax y clave de correo electrónico del administrador aeroportuario dentro del aeródromo civil;

b) El organigrama general del concesionario o permisionario relativo al aeródromo civil, y

c) El directorio telefónico de las áreas operativas;

II. Respecto de los servicios aeroportuarios y complementarios:

a) La relación de los servicios aeroportuarios y complementarios con que cuenta el aeródromo, así como la descripción de los servicios que prestan y las condiciones de eficiencia y niveles de calidad;

b) La relación de los servicios aeroportuarios y complementarios que requieran de certificación técnica para su prestación;

c) Los procedimientos necesarios para la prestación segura y eficiente de cada uno de los servicios aeroportuarios y complementarios;

d) Los requisitos de contratación de terceros para la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios;

e) Obligaciones y responsabilidades del administrador, prestador de servicio y usuario, y

f) Procedimiento para la atención de quejas, conflictos y reclamaciones entre el administrador, los usuarios y prestadores de servicios;

III. Los lineamientos para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como de posiciones;

IV. Las tarifas por servicios aeroportuarios y complementarios, sus bases y condiciones de aplicación, así como su vigencia;

V. Los programas de capacitación y adiestramiento para el personal que presta cada uno de los servicios aeroportuarios y complementarios;

VI. En relación con las normas generales de seguridad derivadas del programa local de seguridad del aeródromo:

a) Las obligaciones de cada prestador de servicios ante cualquier irregularidad que se presente en el aeródromo;

b) Los señalamientos, letreros e indicaciones para la evacuación del aeródromo en casos de emergencia, y

c) Los procedimientos relacionados con la guarda y entrega de objetos perdidos o abandonados en el aeródromo;

VII. Los procedimientos a seguirse para el movimiento de personas, aeronaves y vehículos en el aeródromo en:

a) Las zonas restringidas;

b) El área de circunscripción del aeródromo, y

c) La expedición de la identificación de acceso a las zonas restringidas de personas y vehículos;

VIII. Las condiciones para la prestación de servicios comerciales;

IX. Evaluación de demoras y cancelación de vuelos;

X. Los mecanismos y procedimientos de protección del ambiente en la zona circundante del aeródromo civil de conformidad con las disposiciones aplicables y las autorizaciones expedidas al efecto por autoridad competente, y

XI. La integración del comité de operación y horarios y su reglamento interno.

Artículo 128. Una vez que la Secretaría autorice las reglas de operación, el administrador aeroportuario las debe presentar ante los miembros del comité de operación y horarios quienes las darán a conocer a todo el personal que realice actividades dentro del aeródromo civil, quedando éstos obligados a su cumplimiento.

Capítulo III Del comité de operación y horarios

Artículo 129. El concesionario debe constituir, previamente al inicio de operaciones, el comité de operación y horarios.

El permisionario de un aeródromo de servicio general puede constituir un comité de operación y horarios, informando de ello a la Secretaría y observando los procedimientos señalados en este Capítulo.

Artículo 130. Los transportistas aéreos, operadores aéreos y prestadores de servicios aeroportuarios o complementarios deben designar cada uno por escrito a su representante titular y suplente en el comité de operación y horarios.

Todos los prestadores de servicios comerciales, en conjunto, deberán seleccionar a tres representantes, los cuales podrán asistir con voz pero sin voto a las sesiones en que se traten los asuntos a que se refieren las fracciones I, II, VI, VII y VIII del artículo 62 de la Ley, siempre que tengan relación directa con sus actividades.

El comité, por votación de simple mayoría, puede invitar a participar, sin voto, a una o más sesiones a cualquier otra autoridad, entidad, organismo, asociación o especialista que considere pertinente.

Artículo 131. El administrador aeroportuario debe convocar por escrito a la primera sesión del comité de operación y horarios para que quede debidamente integrado y levantará la minuta de la constitución del comité.

El comité de operación y horarios deberá elaborar y aprobar su reglamento interno dentro de los noventa días hábiles siguientes a su constitución. El comité sesionará por lo menos una vez al mes y por cada sesión se deberá levantar un acta que será aprobada y firmada por los asistentes.

Las recomendaciones que se adopten en el seno del comité se tomarán por mayoría de votos y no se entenderán como sancionadas por la autoridad aeroportuaria. Tratándose de los asuntos a que se refieren las fracciones III y V del artículo 62 de la Ley, la votación se realizará únicamente entre los transportistas aéreos y por lo que se refiere a la fracción II, V, VI y VII las recomendaciones deberán votarse por cada sector, esto es, los transportistas y operadores aéreos por un lado y los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios por el otro.

Las recomendaciones que emita el comité deberán precisar de forma clara y sustentada las propuestas u objeciones que contengan planteando alternativas de solución.

Artículo 132. El administrador aeroportuario debe recibir todas las quejas que pudieran formular los transportistas y operadores aéreos, los prestadores de servicios aeroportuarios o complementarios, o los usuarios de los servicios, para presentarlos a la consideración del comité para que éste, en su caso, emita sus recomendaciones.

Artículo 132 Bis. El subcomité de demoras evaluará las causas que originen las demoras o cancelaciones de los vuelos y, en su caso, a los responsables, conforme a lo previsto en el artículo 97 de este Reglamento y presentará la información al coordinador de horarios. Los transportistas aéreos podrán presentar al subcomité la documentación que a su consideración acredite el cumplimiento en el uso del horario.

Al subcomité de demoras le compete:

I. Determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, las causas que originen las demoras o cancelaciones de los horarios de aterrizaje y despegue, asignados para la

temporada, así como de los horarios ad hoc durante la temporada y, en su caso, determinar a los responsables de dichas causas;

II. Proponer al comité de operación y horarios acciones tendientes a disminuir o eliminar las causas de las demoras a los horarios de aterrizaje y despegue;

III. Presentar al comité de operación y horarios situaciones relevantes y recurrentes que afecten el desarrollo de las operaciones, a efecto de proponer medidas correctivas en el ámbito de su competencia;

IV. Elaborar un reporte a la Agencia Federal de Aviación Civil de aquellas demoras imputables a las personas transportistas aéreas sobre los horarios ad hoc asignados por disponibilidad durante la temporada para las sanciones correspondientes, conforme a lo previsto en la Ley de Aviación Civil, y

Fracción reformada DOF 29-08-2025

V. Entregar la información necesaria al coordinador de horarios, para el ejercicio de sus funciones.

Artículo adicionado DOF 29-09-2017

Artículo 132 Ter. El subcomité de demoras estará integrado por:

I. El comandante del aeródromo, quien lo presidirá;

II. La administradora aeroportuaria, y

Fracción reformada DOF 29-08-2025

III. Un representante del órgano u organismo que presta los servicios a la navegación aérea.

Los integrantes del subcomité de demoras nombrarán a un suplente con voz y voto.

El subcomité de demoras sesionará de forma ordinaria por lo menos dos veces al mes y en forma extraordinaria las veces que a juicio de su presidente se requiera.

El subcomité de demoras deberá sesionar con la presencia de todos sus integrantes o sus suplentes para que sean válidas.

Las decisiones del subcomité de demoras se tomarán por mayoría de votos que emitan los integrantes.

El calendario de las sesiones y la forma en que se convocará a éstas, así como las demás cuestiones sobre la integración y funcionamiento del subcomité de demoras se deberán establecer en el reglamento interno del comité de operación y horarios.

Artículo adicionado DOF 29-09-2017

Artículo 132 Quater. El subcomité de coordinación y supervisión de horarios tiene como función apoyar en el monitoreo de uso de horarios en el aeródromo para mejorar la puntualidad y reducir el uso indebido de horarios.

Al subcomité de coordinación y supervisión de horarios le corresponde:

I. Coadyuvar con la persona coordinadora de horarios y con la administradora aeroportuaria para lograr una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria disponible, así como de los métodos y parámetros de seguimiento de horarios de aterrizaje y despegue, conforme a las mejores

prácticas en materia de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, cuando estas no contraríen las disposiciones jurídicas aplicables;

II. Identificar y establecer objetivos para tratar tendencias relacionadas con el uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue, a fin de mejorar el rendimiento y la utilización eficaz de la capacidad aeroportuaria disponible, además de presentar recomendaciones correctivas;

III. Coadyuvar con la persona coordinadora de horarios sobre cualquier asunto relacionado con el uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue;

IV. Revisar los proyectos de desarrollo que se llevan a cabo en el aeropuerto y que puedan afectar los parámetros de coordinación y capacidad disponible;

V. Examinar los parámetros de coordinación y capacidad aeroportuaria disponible, que sirven de base para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue;

VI. Mediar en caso de quejas relativas a la asignación, supervisión, evaluación o calificación de horarios de aterrizaje y despegue, presentadas por las personas transportistas aéreas, y que no puedan resolverse entre estos y la persona coordinadora de horarios;

VII. Examinar cualquier problema en materia de asignación de horarios de aterrizaje y despegue para nuevas personas transportistas aéreas entrantes en el aeropuerto;

VIII. Examinar cualquier problema relacionado con la transparencia o el intercambio de datos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue;

IX. Emitir recomendaciones sobre métodos y parámetros de supervisión, evaluación y calificación de horarios, conforme a las mejores prácticas en materia de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, y

X. Las demás que determinen las mejores prácticas en materia de asignación de horarios de aterrizaje y despegue necesarias para hacer eficiente la asignación, supervisión, evaluación y calificación de horarios en el aeropuerto, siempre que no sean contrarias con las disposiciones jurídicas aplicables.

Los acuerdos a los que se llegue en el subcomité se realizarán de buena fe, sin perjuicio de las acciones legales a que haya lugar.

Artículo adicionado DOF 29-08-2025

Artículo 132 Quinquies. El subcomité de coordinación y supervisión de horarios está integrado por:

I. La administradora aeroportuaria, quien lo preside;

II. La persona coordinadora de horarios, como representante de la Agencia Federal de Aviación Civil;

III. Los representantes de las personas transportistas aéreas que cuenten con horarios de aterrizaje y despegue asignados en el aeropuerto, y

IV. Un representante del órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea.

Las reuniones del subcomité de coordinación y supervisión de horarios deben realizarse conforme a lo establecido en las bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue para aeropuertos en condiciones de saturación.

Artículo adicionado DOF 29-08-2025

Título Séptimo De las tarifas

Capítulo Único

Artículo 133. Para los efectos del presente Reglamento, se entiende por:

I. Tarifa específica: la contraprestación que debe pagar el usuario por los servicios aeroportuarios, complementarios o para los arrendamientos y contratos que los concesionarios o permisionarios celebren con los prestadores de servicios complementarios, la que debe contener las bases de aplicación, condiciones y restricciones aplicables según las características del servicio o arrendamiento que se contrate, y

II. Tarifa máxima conjunta: el total de ingresos máximos por unidad que un concesionario puede recibir por un conjunto de servicios, arrendamientos y contratos de los señalados en la fracción anterior, durante un plazo previamente determinado.

Artículo 134. En los aeródromos civiles de servicio al público únicamente podrán aplicarse las tarifas que se encuentren registradas en la Secretaría, y tratándose de las tarifas por servicios aeroportuarios hasta que hayan sido publicadas en el **Diario Oficial de la Federación**. Los concesionarios y permisionarios, una vez que queden registradas las tarifas, deberán efectuar a su cargo la publicación.

Los concesionarios y permisionarios estarán en libertad de determinar distintos niveles de tarifas por horarios, volumen de operaciones, paquetes de servicios u otra condición de carácter general, siempre que dichas tarifas no excedan de las registradas y se apliquen a todos los usuarios que cumplan las condiciones correspondientes. Ello en el entendido de que los paquetes de servicios no podrán combinar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.

Los concesionarios y permisionarios son responsables de que la información relativa a las tarifas específicas por los servicios aeroportuarios y complementarios esté permanentemente a disposición de los usuarios; de que esté apegada a los términos derivados de la concesión o permiso y de que contenga explícitamente las reglas de aplicación o condiciones y restricciones que comprende la oferta, así como la vigencia de las mismas.

Artículo 135. Los concesionarios y permisionarios de aeródromos de servicio al público serán responsables de registrar ante la Secretaría las tarifas máximas y específicas de la totalidad de los servicios aeroportuarios y complementarios, debiéndose separar las tarifas por los servicios aeroportuarios de las tarifas por servicios complementarios y, cuando los servicios sean prestados por terceros, se habrá de identificar al prestador de los servicios.

Los concesionarios y permisionarios deberán presentar a consideración del comité de operación y horarios, o de los usuarios, según corresponda, las modificaciones que pretendan realizar ellos o los prestadores de servicios a las tarifas y sus reglas de aplicación, para que dentro del plazo de 15 días naturales siguientes emitan su recomendación u opinión, según corresponda; en caso de que durante dicho plazo no se pronuncien, las tarifas se tendrán por aceptadas.

Los prestadores de servicios aeroportuarios o complementarios presentarán al concesionario o permisionario las tarifas específicas y, en su caso, las modificaciones que aplicarán por sus servicios

para que se proceda a la presentación ante el comité de operación de horarios y, posteriormente, al registro a que se refiere este capítulo.

Artículo 136. Las tarifas específicas y sus reglas de aplicación deberán presentarse para su registro ante la Secretaría, acompañando la recomendación del comité de operación y horarios o la opinión de los usuarios, según corresponda, con un mínimo de treinta días naturales de anticipación a su aplicación, en los formatos impresos o magnéticos que, en su caso, se establezcan y publiquen en el **Diario Oficial de la Federación**.

Cuando las tarifas presentadas a registro no se ajusten a los formatos correspondientes o a las disposiciones aplicables, serán devueltas sin registrar dentro de los diez días hábiles siguientes a su presentación.

La solicitud de registro deberá indicar la fecha a partir de la cual estarán vigentes las tarifas; éstas quedarán registradas dentro de los quince días hábiles siguientes, siempre que no hubieran sido devueltas en términos del párrafo anterior.

Artículo 137. La solicitud que se formule a la Secretaría para que establezca bases de regulación tarifaria debe presentarse por escrito, en tres tantos, debiendo el solicitante:

I. Señalar su nombre, denominación o razón social, domicilio y personas autorizadas para oír y recibir notificaciones, así como, de ser posible, número de teléfono y fax;

II. Suscribir la solicitud y acompañar los documentos que acrediten la personalidad del representante legal, en su caso;

III. Acreditar su carácter de concesionario, permisionario o parte afectada, o aportar los elementos que permitan presumir tal carácter;

IV. El nombre, denominación o razón social del prestador del servicio o los datos que permitan su identificación, así como su domicilio, teléfono y fax, de conocer estos últimos;

V. Precisar las razones y el servicio respecto del cual considere que no existen condiciones razonables o adecuadas de competencia, según corresponda, y

VI. Aportar los demás elementos por los que considera que no existen condiciones razonables o adecuadas de competencia, según corresponda.

El solicitante podrá turnar copia de su solicitud a la Comisión Federal de Competencia.

Artículo 138. La Secretaría resolverá las solicitudes mencionadas en el artículo anterior conforme al siguiente procedimiento:

I. Dentro de los 2 días hábiles siguientes a que se reciba la solicitud, la Secretaría podrá:

a) Resolver la solicitud en sentido negativo, cuando sea improcedente, o

b) Prevenir al solicitante por una sola vez para que aclare, complete o corrija su solicitud, si no reúne los requisitos previstos en el artículo anterior. En este supuesto, el solicitante deberá ajustar y presentar a la Secretaría lo procedente, dentro de los 5 días hábiles siguientes a que se le notifique la prevención.

La Secretaría notificará al solicitante, en su caso, la resolución negativa o prevención citadas, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha de resolución.

Si la Secretaría no emite resolución alguna en los términos antes señalados o dentro de los cinco días hábiles siguientes a que reciba el desahogo de la prevención, la solicitud se tendrá por admitida;

II. Admitida la solicitud, la Secretaría, en un plazo de tres días hábiles, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia, la cual se desahogará de conformidad con el procedimiento señalado en el artículo 50 del Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica, para cuyo efecto debe turnarle copia del expediente respectivo;

III. Recibida la opinión de la Comisión Federal de Competencia, la Secretaría, dentro de los treinta días hábiles siguientes emitirá, en su caso, un proyecto de resolución sobre las bases de regulación tarifaria y dará vista a los interesados por un plazo de quince días hábiles para que manifiesten lo que a su derecho convenga, y

IV. Desahogada la vista o transcurrido el plazo concedido a los interesados a que se refiere la fracción anterior, la Secretaría emitirá resolución y la notificará en un plazo de cinco días hábiles.

La Secretaría, hasta antes de dictar resolución, podrá realizar visitas de verificación y allegarse de todos los elementos que considere necesarios.

Artículo 139. Cuando la Secretaría considere que no existen condiciones razonables o adecuadas de competencia, según corresponda, procederá, en lo conducente, de conformidad con lo dispuesto en las fracciones II a IV del artículo anterior del presente Reglamento.

Artículo 140. Sin perjuicio del ejercicio de sus atribuciones, la Comisión Federal de Competencia podrá emitir opinión a la Secretaría para que, en su caso, establezca bases de regulación tarifaria de conformidad con lo dispuesto en las fracciones III y IV del artículo 138 del presente Reglamento.

Artículo 141. En las bases de regulación tarifaria que tengan por objeto establecer una tarifa máxima conjunta, la Secretaría establecerá, entre otros aspectos, los siguientes:

I. El conjunto de servicios, arrendamientos y contraprestaciones que estarán regulados dentro de la tarifa máxima conjunta. Se exceptúan, los servicios de transporte terrestre al público que no se presten en forma permanente en un aeropuerto y los estacionamientos al público, los cuales no podrán incluirse dentro de una tarifa máxima conjunta y, en su caso, podrán ser sujetos de regulación tarifaria específica.

II. La unidad de tráfico conforme a la cual se determinará la tarifa por pasajero, por operación o por unidades de carga-trabajo, atendiendo a la especialización del aeródromo de que se trate. Para estos efectos 100 Kg de carga es equivalente a un pasajero.

En los casos en que la tarifa máxima se fije por operación, las operaciones totales anuales incluirán todas las operaciones de los servicios de transporte aéreo regular y no regular, servicios privados y servicios oficiales.

Se exceptúa de lo dispuesto en este artículo a las operaciones a que se refiere el segundo párrafo del artículo 53 de la Ley o los pasajeros o la carga que derive de éstas. Dichas operaciones sólo se considerarán para efectos de determinar los costos de operación del aeródromo.

La Secretaría, por sí o a solicitud del concesionario o permisionario, podrá reexpresar la tarifa a otra unidad de tráfico por pasajero u operación a unidades de carga-trabajo, para lo cual deberá proporcionar la información necesaria respecto de movimientos de carga, pasajeros y operación;

III. La tarifa máxima conjunta reflejará las proyecciones de ingresos de los servicios aeroportuarios, de costos e inversiones efectuadas para la prestación de los servicios regulados y del número de pasajeros o de operaciones, según corresponda, así como una tasa de rendimiento, para efectos de referencia.

Lo anterior, en el entendido de que sólo se considerarán las inversiones previstas en el plan maestro de desarrollo o el programa de inversiones, así como aquellas que se autoricen en términos de este Reglamento;

IV. El factor de eficiencia que se aplicará, aeródromo por aeródromo, considerado éste como el esfuerzo anual en productividad del sector aeroportuario;

V. El periodo de vigencia de la tarifa máxima conjunta y la forma conforme a la cual se podrá revisar, actualizar y ajustar.

La actualización se realizará aplicando la misma fórmula empleada en su cálculo original, así como el índice de precios, las proyecciones de ingresos y costos, el factor de eficiencia y, en su caso, los incrementos en las inversiones, de acuerdo con el plan maestro de desarrollo o programa indicativo de inversiones vigentes;

Adicionalmente, la tarifa máxima conjunta, durante su periodo de vigencia, se actualizará periódicamente cuando el cambio acumulado en el índice de precios sea superior a un cinco por ciento respecto del último incremento o cada 6 meses, lo que ocurra primero, a fin de que refleje los cambios en el citado índice.

Para efectos de este artículo el índice de precios será el índice Nacional de Precios al Productor, sin considerar el petróleo, y

VI. Los concesionarios y permisionarios podrán establecer las tarifas específicas por cada servicio o paquete de servicios, sin que al final de cada ejercicio fiscal el ingreso total por servicios regulados dividido entre la unidad de tráfico respectiva exceda la tarifa máxima conjunta.

Artículo 142. La Secretaría, cuando existan condiciones discriminatorias, podrá establecer, en cualquier tiempo, dentro de la tarifa máxima conjunta, tarifas o precios específicos respecto de todos o determinados servicios, arrendamientos y contraprestaciones regulados.

Artículo 143. La Secretaría, verificará al término de cada ejercicio fiscal o en cualquier tiempo el cumplimiento en la aplicación de la tarifa máxima conjunta por parte del concesionario o permisionario, conforme a lo siguiente:

I. Se revisará la información financiera del concesionario, permisionario y los prestadores de servicios regulados y elaborada de conformidad con lo señalado en el artículo 182 de este Reglamento, sin perjuicio de que al término de cada ejercicio deberán presentar a la Secretaría dentro de los dos meses siguientes los estados financieros auditados por un despacho externo, y

II. Los ingresos totales generados en el aeródromo provenientes de los servicios, arrendamientos y contraprestaciones regulados, correspondientes al periodo que se revise, sin considerar ningún

impuesto, se dividirán entre las unidades de tráfico totales del mismo periodo. No se considerarán las operaciones a que se refiere el segundo párrafo del artículo 53 de la Ley, los pasajeros y la carga que derive de éstas.

En los casos en que, una vez realizada la verificación se determine que se devengaron ingresos superiores a la tarifa máxima conjunta establecida, la Secretaría, previa audiencia del interesado, considerando el monto del excedente cobrado y las causas que lo motivaron, ordenará al concesionario o permisionario que adecue las tarifas por servicios y en caso de estimarlo procedente reducirá la tarifa máxima conjunta, sin perjuicio de las sanciones que procedan.

La Secretaría, en las verificaciones que realice al término de cada ejercicio fiscal, deberá emitir la resolución que corresponda dentro de los seis meses siguientes al término del ejercicio de que se trate.

Artículo 144. Para la fijación de bases de regulación tarifaria para servicios específicos, la Secretaría considerará:

I. La tarifa competitiva que un concesionario, permisionario o prestador de servicios eficiente cobraría por el mismo servicio;

II. Las tarifas equiparables a las de otras empresas aeroportuarias que estén vigentes en el mercado interno nacional, en el de otro país o, en su caso, en el mercado internacional, en condiciones similares, y

III. Las tarifas establecidas con base a las referencias internacionales de costos de operación y capital.

Las bases de regulación tarifaria se actualizarán periódicamente con base en el Indice Nacional de Precios al Productor, sin considerar el petróleo, publicado por el Banco de México.

Artículo 145. Cuando el concesionario, permisionario o prestador de servicios estime que han concluido las circunstancias que dieron origen al establecimiento de las bases de regulación tarifaria, podrá solicitar a la Secretaría dejar sin efectos dichas bases y sus mecanismos de ajuste, para lo cual, previo a la resolución correspondiente, deberá contar con la opinión de la Comisión Federal de Competencia.

Título Octavo De los seguros

Capítulo Único

Artículo 146. Los concesionarios y permisionarios de aeródromos de servicio al público, así como los prestadores de servicios aeroportuarios o complementarios, contratarán y mantendrán vigentes las pólizas de seguro que cubran su responsabilidad civil, con las coberturas suficientes para cubrir las indemnizaciones correspondientes por los daños que ocasionen a:

I. Aeronaves y sus equipos;

II. Propiedad de terceros;

III. Personas;

IV. Pérdida total o parcial de carga, equipaje y correo, y

V. Infraestructura, instalaciones y equipo.

Artículo 147. Los prestadores de servicios comerciales contratarán una póliza de seguro para garantizar su responsabilidad civil en los casos de:

I. Daños que ocasionen a terceros;

II. Daños a bienes del aeródromo, y

III. Daño o destrucción del local comercial.

Artículo 148. La Secretaría fijará anualmente los montos mínimos que deberán cubrir los seguros a que se refiere este capítulo, los que publicará en el **Diario Oficial de la Federación**.

Artículo 149. Los concesionarios, permisionarios o prestadores de servicios sólo podrán iniciar o, en su caso, continuar la ejecución de las obras o la prestación de los servicios, hasta que la Secretaría apruebe las pólizas de seguros y sus renovaciones, según corresponda, que en los términos de la Ley y este Reglamento deben contratar. La Secretaría resolverá lo conducente respecto de las pólizas que se le presenten para su revisión en un plazo no mayor a quince días hábiles de recibidas.

Artículo 150. El concesionario, permisionario o prestador de servicios que no cumpla en tiempo con el pago de las indemnizaciones a que esté obligado, pagará a la parte afectada, además de la suerte principal, intereses moratorios conforme a una tasa igual a la establecida por la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal que corresponda para los casos de prórroga en el pago de créditos fiscales, multiplicada por el factor de 1.5, sin perjuicio de las sanciones que procedan de conformidad con las disposiciones aplicables.

Titulo Noveno De la seguridad

Capítulo I De las medidas de seguridad

Artículo 151. El concesionario o permisionario de un aeródromo civil debe contar con medidas de seguridad en las que se establezcan los dispositivos de control y los planes de contingencia y emergencia, en términos de la Ley, este Reglamento y las normas básicas de seguridad.

Las normas básicas de seguridad se elaborarán conforme a los lineamientos que señale el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

En los aeropuertos corresponde al comité local de seguridad aeroportuaria establecer las medidas de seguridad y mantenerlas actualizadas, las cuales deberán contenerse en el programa local de seguridad, de conformidad con el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria. En los aeródromos de servicio general, el permisionario será el responsable de establecerlas y mantenerlas actualizadas.

Artículo 152. Tratándose de aeródromos de servicio al público, las medidas de seguridad deberán comprender lo siguiente:

I. Los dispositivos de protección y control de accesos a las zonas restringida y estéril;

II. Las medidas de acceso y de control del movimiento de personas y vehículos en las zonas restringidas;

III. La revisión de los pasajeros y su equipaje de mano, antes del ingreso al área estéril;

IV. En su caso, la revisión de equipaje facturado, no acompañado, no reclamado o en transferencia, considerando los procedimientos necesarios para las excepciones que procedan y, en su caso, revisiones a pasajeros de llegada en vuelos internacionales, conforme al plan de contingencia;

V. La revisión o, en su caso, el control de pasajeros en tránsito o en transferencia en las áreas destinadas para tal fin;

VI. La revisión de los miembros de la tripulación de vuelo y demás personas que no sean pasajeros, incluyendo a todas las autoridades que, en ejercicio de sus funciones, ingresen al área estéril o se introduzcan a la aeronave;

VII. Los términos y condiciones para el transporte de personas bajo custodia o control administrativo por autoridad competente;

VIII. Las reglas para prevenir la transportación o portación de armas de fuego, materiales y residuos peligrosos, explosivos u objetos o artefactos que puedan resultar peligrosos;

IX. Las condiciones para la introducción, almacenamiento y manejo de materiales o residuos peligrosos utilizados para el mantenimiento del aeródromo y la prestación de cualquier clase de servicios;

X. El plan de contingencias, el cual deberá contemplar las medidas y procedimientos a seguir cuando se tenga información de que está por concretarse un hecho que disminuya las condiciones de seguridad y operación del aeródromo;

XI. El plan de emergencia, el cual deberá contemplar las medidas y procedimientos para hacer frente a incidentes, accidentes y fenómenos naturales, así como a actos de interferencia ilícita;

XII. Las acciones para la difusión de las medidas de seguridad que se adopten en el aeródromo;

XIII. Los requisitos mínimos para la capacitación y adiestramiento relativo a las medidas de seguridad, atendiendo a las actividades y funciones que se realicen dentro del aeródromo civil;

XIV. Los criterios y lineamientos de evaluación de la eficacia de las medidas de seguridad y de sus modificaciones o mejoras;

XV. Los dispositivos de protección y seguridad de las zonas de libre acceso, y

XVI. Las demás que se determinen conforme al Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

Artículo 153. Los prestadores de servicios aeroportuarios, complementarios, comerciales, transportistas y operadores aéreos, y todos aquellos servidores públicos que, en el ejercicio de sus atribuciones y dentro del ámbito de su competencia realicen acciones y funciones en el aeródromo civil, serán responsables de observar las medidas de seguridad a que se refiere el presente capítulo.

Capítulo II Del control de acceso

Artículo 154. El concesionario o permisionario del aeródromo civil es responsable de llevar a cabo la revisión de los pasajeros y su equipaje de mano antes de entrar a la zona estéril, en los términos que se establezcan conforme al Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria. El transportista aéreo es

responsable de efectuar la revisión del equipaje facturado o partes del mismo y la carga que vaya a transportar, de conformidad con lo establecido en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento.

En caso de que el transportista aéreo requiera seguridad adicional será bajo su responsabilidad y a su cargo.

Artículo 155. Las zonas restringidas deben delimitarse mediante las barreras físicas o los controles de acceso necesarios para que únicamente puedan ingresar las personas, los vehículos y material autorizados y registrados, según corresponda.

A las zonas restringidas sólo podrá acceder el personal que labore en el aeródromo o los vehículos que presten algún servicio, siempre que éstos cuenten con la identificación que los autorice y que su ingreso sea necesario de acuerdo a los lineamientos del comité local de seguridad aeroportuaria.

Artículo 156. En las zonas restringidas, toda persona que labore o vehículo que transite deberá contar con una identificación vigente que le autorice el acceso a la zona específica correspondiente. El titular de la identificación será responsable de portarla y mantenerla visible.

Los tripulantes únicamente podrán acceder a las zonas restringidas para efectuar el embarque y desembarque de la aeronave portando su uniforme, previa revisión y siempre que cuenten con la identificación de la aerolínea vigente. Los tripulantes serán responsables de portarla y mantenerla visible en todo momento que se encuentren en dichas zonas.

Los pasajeros únicamente podrán acceder a las zonas restringidas para efectuar el embarque y desembarque de la aeronave previa revisión y siempre que reúnan los requisitos establecidos.

Artículo 157. La identificación para el acceso a las zonas restringidas deberá permitir reconocer individualmente a la persona o vehículo que corresponda y los lugares a los que puede acceder.

El concesionario o permisionario es responsable de la expedición y control de las identificaciones.

El formato de las identificaciones contará con fotografía y datos del usuario por ambos lados; las demás características, restricciones y requisitos para su expedición se ajustarán al programa local de seguridad aeroportuaria y, en su caso, a las normas básicas de seguridad.

Artículo 158. Todo prestador de servicios, transportista u operador aéreo será responsable de registrar, ante el concesionario o permisionario, a sus empleados o vehículos que requiere tengan acceso al aeródromo, a fin de que se les proporcione la identificación respectiva o se les dé de alta, según corresponda. En ningún caso se debe otorgar identificación si no se reúnen los requisitos establecidos al efecto.

Las autoridades adscritas al aeródromo civil obtendrán su identificación conforme a lo dispuesto en el artículo 170 de este Reglamento.

El administrador aeroportuario puede autorizar el acceso temporal a las zonas restringidas del aeródromo civil a personas distintas de las antes señaladas, siempre que tome las medidas necesarias para evitar riesgos, conforme a los procedimientos al efecto establecidos en las medidas de seguridad o en el programa local de seguridad del aeródromo.

Artículo 159. Los transportistas y operadores aéreos y los prestadores de servicios deben avisar, por escrito, sobre cualquier cambio derivado de bajas o altas de personal o vehículos y acompañar la

identificación para su destrucción, así como informar sobre su extravío. En caso contrario, serán responsables del mal uso que pudiera darse a dichas identificaciones.

Artículo 160. El concesionario o permisionario del aeródromo civil debe tomar las medidas necesarias para controlar la portación o acceso de armas en el edificio terminal del aeródromo civil.

Aquellas personas que ingresen a las zonas de libre acceso del aeródromo civil portando armas, deben obedecer las indicaciones de las autoridades competentes y del administrador aeroportuario relativas a su descarga y entrega para su custodia, y mostrar su correspondiente licencia o permiso de portación.

Ninguna persona debe ingresar a las áreas de acceso restringido portando armas, en caso contrario, será puesta a disposición de la autoridad competente, salvo aquellas autoridades facultadas al efecto.

Artículo 161. El administrador aeroportuario del aeródromo civil debe tomar las medidas necesarias para que las personas en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes y que alteren el orden público en el aeródromo civil, sean conducidas fuera del mismo y, en su caso, se presenten a la autoridad competente, debiendo elaborar un reporte.

Cuando se trate de pasajeros que aún no han embarcado y que el transportista decida no transportarlos, de conformidad con lo previsto en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, informará al administrador aeroportuario y desembarcará y entregará todas las pertenencias del pasajero.

Capítulo III Del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria

Artículo 162. El Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria está integrado por los titulares de las Secretarías de Gobernación; de Relaciones Exteriores; de la Defensa Nacional; de Marina; de Hacienda y Crédito Público; de Medio Ambiente; Recursos Naturales y Pesca; de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural; de Comunicaciones y Transportes quien lo presidirá; de Contraloría y Desarrollo Administrativo; de Salud; de la Procuraduría General de la República; del órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea, un representante de la Cámara Nacional de Aerotransportes, del Colegio de Pilotos Aviadores de México, así como de los concesionarios de aeropuertos, quienes designarán a sus suplentes. El reglamento interior establecerá la forma de seleccionar al representante de los concesionarios de aeropuertos.

El Comité puede invitar a los representantes de otras dependencias y entidades de la administración pública federal, así como de la iniciativa privada que tengan relación con los asuntos a tratar.

Artículo 163. Son atribuciones del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria las siguientes:

I. Elaborar y aprobar el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria que debe establecer las medidas y procedimientos de seguridad que serán instrumentadas, dentro de los aeródromos o en su jurisdicción, por las autoridades competentes en la esfera de sus atribuciones, relativas a los asuntos a que se refiere el artículo 164 del presente Reglamento;

II. Determinar los lineamientos y reglas de coordinación entre las diferentes autoridades adscritas al aeródromo en el desarrollo de sus funciones y, en su caso, con cualquier otra autoridad federal, estatal o municipal que se requiera;

III. Señalar los lineamientos y reglas de coordinación entre las autoridades mencionadas en la fracción anterior, para la constitución y funcionamiento de los centros operativos de emergencia;

IV. Determinar las acciones y aplicar medidas a seguir cuando se presente una contingencia o emergencia, conforme a las disposiciones aplicables;

V. Expedir su reglamento interno;

VI. Emitir opiniones sobre los programas locales de seguridad de los aeropuertos;

VII. Analizar los informes y dictámenes relacionados con actos de interferencia ilícita para, en su caso, emitir recomendaciones a las autoridades competentes, tendientes a prevenirlos y a hacer más eficientes los procedimientos, y

VIII. Coordinar la instalación y operación de los comités locales de seguridad aeroportuaria.

Artículo 164. Para los efectos del artículo 73 de la Ley, el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria debe señalar las medidas y procedimientos destinados a la prevención de la comisión de actos de interferencia ilícita que atenten contra la vía general de comunicación aeronáutica, indicándose a las autoridades competentes encargadas de instrumentar éstos.

Tales medidas y procedimientos de seguridad deben estar destinados a la protección de las personas, aeronaves, infraestructura, instalaciones y equipos relacionados con los aeródromos civiles.

Artículo 165. En los aeropuertos nacionales el comité local de seguridad aeroportuario estará integrado por el comandante de aeródromo, quien lo preside, así como de un representante de las autoridades adscritas al mismo, el administrador aeroportuario, un representante del prestador de los servicios a la navegación aérea y un representante de los transportistas y operadores aéreos. En cada caso deberá haber un representante titular y su suplente.

El comité podrá invitar a representantes de otras dependencias y entidades de la administración pública, así como de la iniciativa privada que tengan relación con los asuntos a tratar.

Artículo 166. Cuando se presente una emergencia deberá constituirse un centro operativo de emergencia conforme a los procedimientos y medidas al efecto establecidos en el plan de emergencia del aeródromo. Dicho centro calificará el grado de emergencia; determinará las medidas a seguir para hacer frente a la misma y preservar la evidencia para realizar la investigación; designará y coordinará las actividades de los diferentes grupos de apoyo internos y externos, y determinará la conclusión de la emergencia.

El centro operativo de emergencia será convocado por el comandante de aeródromo civil y estará integrado por un representante del prestador de los servicios a la navegación aérea; el administrador aeroportuario o, en su caso, un representante del permisionario del aeródromo civil; un representante del concesionario o permisionario del servicio del transporte aéreo, en caso de que se encuentre involucrado, así como cualquier otra autoridad que, a criterio de dicho grupo, se requiera.

El comandante de aeródromo civil presidirá el centro operativo de emergencia, salvo cuando se cometan actos de interferencia ilícita o en caso de prevención de desastres, en los que presidirá el responsable que designe la Secretaría de Gobernación.

Título Décimo De la autoridad aeroportuaria y coordinación de autoridades

Capítulo I De la autoridad aeroportuaria

Artículo 167. La Secretaría designará al comandante de cada aeródromo y sus verificadores.

Tratándose de los aeródromos de servicio particular, la Secretaría puede designar como comandante a alguno de los comandantes de cualquiera de los aeródromos de servicio al público más cercanos, en cuyo caso éste no necesitará estar permanentemente en el aeródromo y en caso de que lo estime conveniente, podrá asignar a un verificador que lo represente temporal o permanentemente. Dicho comandante deberá presentarse en el aeródromo de servicio particular por lo menos cada treinta días y reportar trimestralmente a la Secretaría las actividades efectuadas en el aeródromo, así como cualquier anomalía que haga de su conocimiento el permisionario.

Sin perjuicio a lo establecido en el párrafo anterior, la Secretaría podrá designar en los aeródromos de servicio particular un comandante honorario, quien ejercerá funciones de vigilancia, debiendo presentar un reporte cada 30 días de las actividades efectuadas a la comandancia a la que se le adscriba.

Los permisionarios del aeródromo de servicio particular o el comandante honorario deberán informar al comandante que corresponda sobre la ocurrencia de cualquier accidente o incidente, a fin de que, en su caso, ejecute las acciones que correspondan.

Artículo 168. El comandante de aeródromo y los verificadores adscritos a los aeródromos deben tener conocimientos de la normatividad vigente en materia de operación, mantenimiento y seguridad de aeronaves y aeródromos civiles.

Los aspirantes a alguno de los puestos señalados en el párrafo anterior deberán acreditar, entre otros requisitos, haber concluido y aprobado los cursos que indique la Secretaría.

Cuando el comandante de aeródromo deba ausentarse temporalmente, designará al verificador que lo suplirá en sus funciones. En caso de ausencia prolongada o definitiva, la Secretaría podrá designar de manera temporal o permanente a un nuevo comandante de aeródromo.

Artículo 169. El comandante de aeródromo tendrá las siguientes atribuciones:

I. Verificar el cumplimiento de la Ley, este Reglamento, el programa local de seguridad o, en su caso, las medidas de seguridad y de las condiciones de la concesión o el permiso del aeródromo civil, de las normas, reglamentos y demás disposiciones aplicables que sean competencia de la Secretaría;

II. Conocer de todos los actos y hechos que incidan o puedan incidir en la operación y seguridad de los aeródromos civiles de su adscripción;

III. Coordinar e instrumentar las medidas necesarias para preservar la vida humana y la seguridad de la infraestructura aeroportuaria y de las aeronaves;

IV. Verificar que todos los sistemas y procedimientos de seguridad se mantengan actualizados y operativos, que los equipos de emergencia se encuentren en condiciones de uso y que el personal esté debidamente capacitado y en número suficiente para operarlo;

V. Integrar el reporte del resultado de las verificaciones que realice, para que la Secretaría proceda conforme a las disposiciones aplicables;

VI. Ordenar la emisión de las NOTAM que corresponda;

VII. Presidir el comité local de seguridad aeroportuaria y la comisión coordinadora de autoridades;

VIII. Ordenar de manera temporal la suspensión total o parcial de las operaciones del aeródromo civil cuando en términos de la Ley y este Reglamento resulte procedente;

IX. Ordenar las medidas conducentes para que se realice la investigación de todo incidente o accidente que involucre aeronaves, vehículos terrestres o personas dentro de los límites de los aeródromos de su jurisdicción, y

X. Otras que le señale la Ley, este Reglamento, la Ley de Aviación Civil y su reglamento y las demás disposiciones aplicables.

Capítulo II De la coordinación de autoridades

Artículo 170. Toda autoridad que requiera, de acuerdo a sus facultades, contar con representantes permanentes dentro de un aeródromo civil, deberá informarlo mediante oficio a la Secretaría, señalando las facultades que requiere ejercer; el nombre de todo el personal que estará comisionado al aeródromo, designando a un responsable con facultades de decisión, e indicando el cargo y las funciones que cada uno desempeñará. En caso de que requieran portar armas para el ejercicio de sus atribuciones, precisarán el tipo de arma y los nombres de los funcionarios que las portan, los que deberán sujetarse a lo dispuesto por la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos, así como su Reglamento.

Toda autoridad deberá notificar por escrito a la Secretaría cualquier cambio derivado de altas o bajas del personal o vehículos que comisione a los aeródromos civiles y de entregar al administrador aeroportuario la identificación correspondiente para su destrucción, así como informar de su extravío.

El responsable designado por cada autoridad realizará los trámites necesarios a través de la comisión coordinadora de autoridades, para que el administrador aeroportuario le otorgue a él y a su personal la identificación que corresponda conforme a este Reglamento, para su acceso al aeródromo civil.

Artículo 171. En todo aeródromo civil en donde se encuentren adscritas dos o más autoridades civiles o militares, se debe integrar una comisión coordinadora de autoridades.

La comisión coordinadora de autoridades estará integrada por los representantes que designe cada autoridad civil o militar adscrita al propio aeródromo. Dicha comisión puede invitar a los representantes de otras dependencias o entidades de la administración pública federal o estatal que tengan relación con los asuntos a tratar así como, de estimarlo oportuno, al administrador aeroportuario.

Dicha comisión será presidida por el comandante de aeródromo, el representante de la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, actuará como secretario técnico de la misma. El comandante de aeródromo deberá convocar a las autoridades para la integración de la misma, dentro de los quince días naturales siguientes al inicio de operaciones del aeródromo y deberá sesionar por lo menos una vez al mes.

Los gastos de operación de la comisión coordinadora de autoridades serán por cuenta de cada dependencia, entidad, órgano u organismo, representada en la comisión.

Artículo 172. Son atribuciones de la comisión coordinadora de autoridades del aeródromo, entre otras, las siguientes:

I. Emitir recomendaciones para la solución de conflictos y quejas entre las autoridades;

II. Elaborar y ejecutar los mecanismos de simplificación y facilitación de procedimientos y trámites, para lo cual deberán atender a lo dispuesto en los tratados internacionales;

III. Proponer a la Secretaría las áreas e instalaciones en las cuales deban realizar sus actividades para que ejerzan sus funciones las autoridades adscritas al aeródromo civil;

IV. Conocer las denuncias y quejas que le presente el presidente del comité de operación y horarios respecto del desempeño de las funciones de las autoridades civiles y militares que estén adscritas al aeródromo civil, para que emitan recomendación y, en su caso, informen del hecho al superior jerárquico del presunto implicado o a la autoridad competente, y aporten los elementos de prueba con que se cuenten, a fin de que sean éstas las que determinen lo conducente conforme a derecho;

V. Elaborar el reglamento interno de la comisión, que considerará como mínimo:

a) Las funciones del presidente y del secretario técnico;

b) La periodicidad de las reuniones ordinarias y extraordinarias;

c) El establecimiento de sanciones por inasistencia de sus miembros en las diversas reuniones de la propia comisión coordinadora y de los comités a que se refiere el presente Reglamento;

d) Los procedimientos de coordinación para el ejercicio de las funciones de las autoridades civiles y militares dentro de las instalaciones del aeródromo, y

VI. Establecer los esquemas de coordinación necesarios con el comité de operación y horarios del aeródromo para el ejercicio de sus funciones, con objeto de facilitar el desarrollo de las actividades y la prestación de los servicios en el aeródromo civil.

Capítulo III De la Comisión Consultiva

Artículo 173. El concesionario debe constituir la comisión consultiva a que se refiere el artículo 44 de la Ley dentro de los tres meses siguientes al inicio de operaciones. Corresponderá al concesionario presidirla y a la propia comisión designar al secretario técnico.

Los representantes ante la comisión tendrán voz y voto sobre los puntos del orden del día y podrán proponer asuntos para ser considerados en la agenda de la comisión. La comisión consultiva se reunirá por lo menos una vez al año y levantará una minuta de cada sesión que celebre.

El concesionario debe convocar por escrito a la primera sesión de la comisión consultiva para que quede debidamente integrada y deberá levantar la minuta de la constitución de la misma.

Artículo 174. Serán facultades de la comisión consultiva:

I. Analizar los planes estatales y municipales de desarrollo en relación con el aeródromo de que se trate;

II. Analizar las propuestas que presente el administrador aeroportuario;

III. Someter a la consideración del concesionario las recomendaciones que se emitan, y

IV. Aprobar el reglamento interno el cual contendrá, como mínimo, lo siguiente:

a) Las funciones del presidente y del secretario técnico;

b) La periodicidad de las reuniones ordinarias y extraordinarias, y

c) Los procedimientos para emitir recomendaciones en materia urbana, turística y equilibrio ecológico de la zona.

Título Décimo Primero De la información, evaluación, verificación y trámites

Capítulo I De la información y evaluación

Artículo 175. Los concesionarios, permisionarios y prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios deben rendir los informes estadísticos respecto de la operación y administración del aeródromo que le solicite la Secretaría, así como los informes de carácter técnico-operativo, financiero, legal o administrativo de conformidad con las disposiciones aplicables.

Artículo 176. La Secretaría, con base en estándares internacionales y tomando en cuenta los niveles de satisfacción de los usuarios, debe señalar los indicadores de niveles de calidad y los sistemas de evaluación que permitan conocer el cumplimiento de los compromisos y metas programadas en los títulos de concesión o permisos de aeródromo de servicio general o particular con servicios a terceros, así como el desempeño de los concesionarios y permisionarios en la prestación de los servicios.

La Secretaría, con base en dichos indicadores, realizará la evaluación correspondiente, la que dará a conocer a los concesionarios y permisionarios a fin de que establezcan las medidas preventivas o correctivas que correspondan, sin perjuicio de las sanciones que procedan.

Artículo 177. El concesionario o permisionario de servicio general o particular con servicios a terceros debe mantener registros estadísticos sobre los servicios prestados, los que dará a conocer a la Secretaría en los términos señalados por ésta. La Secretaría establecerá los mecanismos para garantizar la confidencialidad de la información que proceda.

Artículo 178. El concesionario o permisionario de un aeródromo de servicio general debe contar con un sistema de contabilidad uniforme, que permita desagregar los diferentes costos de cada servicio, el cual debe elaborarse conforme a los principios de contabilidad generalmente aceptados. Adicionalmente, la contabilidad deberá incluir el desglose en términos de ingresos y costos por tipo de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.

Cuando los servicios aeroportuarios sean prestados por terceros distintos del concesionario, dichos prestadores deberán ajustar su contabilidad a lo señalado en el presente Capítulo.

Artículo 179. Los estados financieros anuales del concesionario o permisionario de aeródromo de servicio general deberán ser auditados por contador público externo registrado ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 180. El concesionario o permisionario que sea una persona moral mexicana, debe dar aviso a la Secretaría del cambio de la participación en su capital social en una o más operaciones simultáneas o sucesivas, directa o indirectamente, dentro de los veinticinco días hábiles siguientes a su realización, debiendo cumplir los nuevos accionistas con lo señalado en el artículo 22 de la Ley.

La Secretaría, en cualquier tiempo, está facultada para solicitar información sobre los nuevos accionistas y sobre los cambios de porcentaje de participación accionaria, y cuando éstos sean personas morales sobre la participación indirecta que a través de ellos se dé.

Artículo 181. El concesionario o permisionario que sea una persona moral debe remitir copia a la Secretaría de las solicitudes que, en términos de lo dispuesto por el artículo 19 de la Ley, presenten ante la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, así como de la resolución respectiva.

Capítulo II De la verificación y trámite de solicitudes

Artículo 182. Las unidades de verificación deberán coordinarse con el comandante de aeródromo para la realización de visitas de verificación.

La unidad de verificación debe entregar copia del informe que contenga los resultados de la misma al comandante de aeródromo y a la Secretaría.

La información a la que tengan acceso las unidades de verificación tendrá carácter confidencial.

Artículo 183. El comandante de aeródromo debe coordinarse con el administrador aeroportuario para que las visitas de verificación que se efectúen no impidan el desarrollo normal de las actividades del aeródromo. En caso de que por la naturaleza de la verificación resulte necesario limitar o suspender total o parcialmente las actividades en el área de operaciones del aeródromo, el comandante debe acordar lo conducente con el administrador aeroportuario para establecer la fecha y horario en que podrá llevarse a cabo la verificación y realizar lo necesario para que el servicio se restablezca a la brevedad. En su caso, el comandante debe ordenar la emisión de la NOTAM correspondiente.

Artículo 184. El comandante de aeródromo debe dar aviso a la Secretaría cuando proceda a ordenar la suspensión de la operación del aeródromo o de la prestación de un servicio aeroportuario o complementario, así como de las obras que estuviera realizando, cuando el resultado de la verificación indique:

I. Que el aeródromo, el servicio o la obra no reúne las condiciones de seguridad establecidas en la Ley, este Reglamento y las normas aplicables y se pone en riesgo la seguridad de las personas o de la operación de las aeronaves, y

II. La existencia de irregularidades en las construcciones o reconstrucciones que puedan poner en peligro la seguridad de personas, bienes u operación del aeródromo.

La Secretaría únicamente levantará la suspensión cuando desaparezcan las causas que la motivaron.

El comandante de aeródromo, de conformidad con lo dispuesto en la Ley y el presente Reglamento, debe coordinar con el administrador aeroportuario las medidas pertinentes para el restablecimiento de las condiciones de seguridad en el menor tiempo posible e informará de ello a la Secretaría. El comandante puede imponer las restricciones que estime necesarias para que el servicio se continúe prestando en condiciones seguras, en tanto se concluyen las reparaciones correspondientes o se corrigen las irregularidades.

Lo señalado en este artículo se aplicará sin perjuicio de las sanciones que, en su caso, procedan de acuerdo con lo establecido en la Ley y demás disposiciones aplicables.

Artículo 185. En los casos en que las solicitudes que se presenten ante la Secretaría para realizar cualquier trámite de los establecidos en la Ley o el presente Reglamento no reúnan los requisitos señalados en las disposiciones aplicables, la Secretaría lo comunicará por escrito al interesado en un plazo que no excederá de la tercera parte del plazo para resolver el trámite de que se trate, contado a

partir de la fecha en que se reciba la solicitud. Transcurrido dicho plazo sin que la Secretaría comunique las deficiencias, ésta no podrá rechazar la solicitud de que se trate por falta de información.

Los trámites que no cuenten con plazo específico para su resolución, deberán resolverse dentro de los sesenta días naturales siguientes a la presentación de la solicitud correspondiente debidamente integrada. Las solicitudes que no se resuelvan dentro del plazo que para cada caso se establece, se entenderán denegadas.

Lo dispuesto en el presente artículo se aplicará, salvo disposición específica en contrario.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO.- Se abrogan:

I. El Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** del 15 de noviembre de 1951;

II. El Reglamento de Administración Aeroportuaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** del 16 de junio de 1975;

III. El Reglamento sobre Inspección, Seguridad y Vigilancia de la Navegación Aérea Civil, publicado en el Diario Oficial del 16 de noviembre de 1979;

IV. El Decreto que crea el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria para prevenir el apoderamiento ilícito y sabotaje de aeronaves utilizadas en la red de rutas aéreas del país, publicado en el Diario Oficial del 24 de junio de 1972;

V. El Reglamento Interior del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, publicado en el Diario Oficial del 26 de julio de 1973, y

VI. Todas las disposiciones administrativas que se opongan al presente Reglamento.

Cuando alguna disposición haga referencia a los reglamentos antes citados, se entenderá hecha al presente Reglamento, en lo conducente.

TERCERO.- Las demás disposiciones reglamentarias y administrativas en vigor se continuarán aplicando hasta en tanto se expidan nuevos ordenamientos que las sustituyan, salvo en lo que se opongan al presente Reglamento.

CUARTO.- Las concesiones, permisos y autorizaciones otorgados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento, se respetarán en los términos y condiciones consignados en los documentos respectivos hasta su término. Sin embargo, la operación y explotación del servicio de que se trate deberá ajustarse a lo dispuesto en la Ley, el presente Reglamento y demás disposiciones aplicables. Aquellas que se hubieren otorgado por tiempo indefinido, con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento, gozarán de un término máximo de un año para ajustarse a lo dispuesto en la Ley, el presente Reglamento y demás disposiciones aplicables. Transcurrido dicho plazo quedarán sin vigencia.

Las solicitudes de concesión, permiso y autorización en trámite se ajustarán a lo previsto en el presente Reglamento.

QUINTO.- El Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria para prevenir el apoderamiento ilícito y sabotaje de aeronaves utilizadas en la red de rutas aéreas del país será sustituido en sus funciones por el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria a que se refiere este Reglamento. El Secretario de Comunicaciones y Transportes convocará la primera sesión con el fin de que quede debidamente integrado dentro de los ciento veinte días hábiles siguientes a la entrada en vigor del presente Reglamento.

En tanto el organismo Aeropuertos y Servicios Auxiliares continúe operando formará parte del Comité, debiendo nombrar un representante y su suplente que tendrá voz y voto.

SEXTO.- Los concesionarios y permisionarios deberán tramitar las solicitudes de registros y autorizaciones que requieran conforme a este Reglamento dentro de los ciento veinte días hábiles siguientes a su entrada en vigor.

En tanto obtienen los registros o autorizaciones que se requieren o la Secretaría expide las disposiciones técnicas a que se refiere este Reglamento, los concesionarios y permisionarios deberán ajustarse y operar con los reglamentos, manuales o normas internas de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

SEPTIMO.- Los comités locales de seguridad aeroportuaria que a la fecha de la entrada en vigor del presente Reglamento estén constituidos continuarán sesionando, no obstante dentro de los ciento cincuenta días hábiles siguientes a la entrada en vigor de este Reglamento deberán adecuar su organización y funcionamiento al mismo.

Los concesionarios en un plazo máximo de ciento ochenta días siguientes a la entrada en vigor de este Reglamento presentarán a la Secretaría los reglamentos internos de dichos comités.

OCTAVO.- Los comités de operación y horarios y las comisiones consultivas de los aeropuertos que se encuentran en operación, así como la comisión coordinadora de autoridades, deben constituirse e iniciar sus labores en un plazo no mayor de sesenta días hábiles contados a partir de la entrada en vigor de este Reglamento.

Dichos comités expedirán sus reglamentos interiores en un plazo no mayor de treinta días hábiles siguientes a su constitución.

NOVENO.- (Se deroga).

Artículo derogado DOF 21-06-2018

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los quince días del mes de febrero de dos mil.- **Ernesto Zedillo Ponce de León**.- Rúbrica.- El Secretario de la Defensa Nacional, **Enrique Cervantes Aguirre**.- Rúbrica.- El Secretario de Marina, **José Ramón Lorenzo Franco**.- Rúbrica.- El Secretario de Comercio y Fomento Industrial, **Herminio Blanco Mendoza**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Carlos Ruiz Sacristán**.- Rúbrica.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS DE DECRETOS DE REFORMA

DECRETO por el que se reforman diversos reglamentos del sector de comunicaciones y transportes.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de agosto de 2000

ARTÍCULO OCTAVO.- Se **adiciona** un último párrafo al artículo 17 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, para quedar como sigue:

.....

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

SEGUNDO. Dentro de sesenta días naturales posteriores a la publicación de este Decreto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá publicar en el **Diario Oficial de la Federación** una tabla de los certificados de seguridad que requieren las embarcaciones y artefactos navales, previstos en el Reglamento a que se refiere el artículo décimo primero del presente Decreto, de acuerdo a sus características y servicio al que se destinen.

TERCERO. Los artículos 30 a 35 del Reglamento a que se refiere el artículo décimo primero del presente Decreto, continuarán vigentes para las empresas que tengan embarcaciones extranjeras inscritas en el Programa de Abanderamiento, hasta la fecha en que den cumplimiento a los compromisos asumidos para abanderar dichas embarcaciones como mexicanas y los casos de incumplimiento serán sancionados conforme al artículo 140 fracción V, de la Ley de Navegación.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintiocho días del mes de julio de dos mil.- **Ernesto Zedillo Ponce de León**.- Rúbrica.- El Secretario de Comercio y Fomento Industrial, **Herminio Blanco Mendoza**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Carlos Ruiz Sacristán**.- Rúbrica.

DECRETO por el que se reforma el párrafo cuarto del artículo 21 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de septiembre de 2003

ARTÍCULO ÚNICO: Se reforma el párrafo cuarto del artículo 21 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos para quedar como sigue:

….....

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los ocho días del mes de septiembre de dos mil tres.- **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de la Defensa Nacional, **Gerardo Clemente Ricardo Vega García**.- Rúbrica.- El Secretario de Marina, **Marco Antonio Peyrot González**.- Rúbrica.- El Secretario de Economía, **Fernando de Jesús Canales Clariond**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Pedro Cerisola y Weber**.- Rúbrica.

DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017

ARTÍCULO ÚNICO. Se **REFORMA** el artículo 99, se **ADICIONAN** los artículos 96 Bis, 99 Bis, 132 Bis y 132 Ter y se **DEROGA** el artículo 102 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos para quedar como sigue:

…….

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO.- Los comités de operación y horarios de los aeródromos contarán con un plazo de 180 días naturales a partir de la fecha de entrada en vigor del presente decreto para modificar su reglamento interno a efecto de incorporar la integración y funcionamiento del subcomité de demoras.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a veintiocho de septiembre de dos mil diecisiete.- **Enrique Peña Nieto**.- Rúbrica.- El Secretario de la Defensa Nacional, **Salvador Cienfuegos Zepeda**.- Rúbrica.- El Secretario de Marina, **Vidal Francisco Soberón Sanz**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza**.- Rúbrica.

AVISO General relacionado con el artículo Noveno transitorio del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de junio de 2018

ÚNICO.- La Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, informa que con motivo de la entrada en vigor de la Ley de Hidrocarburos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de agosto de 2014, se materializó la **derogación** del artículo Noveno transitorio del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, publicado el 17 de febrero de 2000 en el Diario Oficial de la Federación, al oponerse sus contenidos y provisiones a las dispuestas en la Ley de Hidrocarburos.

El presente Aviso se comunica para los efectos legales conducentes.

Ciudad de México, a 28 de mayo de 2018.- El Director General de Aeronáutica Civil, **Luis Gerardo Fonseca Guzmán**.- Rúbrica.

DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de agosto de 2025

ARTÍCULO ÚNICO. Se **REFORMAN** los artículos 93; 94, párrafo segundo; 96 Bis, párrafo primero y sus fracciones I, párrafo primero, III, actual párrafo segundo, VII, párrafos tercero, incisos b y c, y cuarto, y IX, y párrafo segundo; 97; 98; 99, párrafos primero, segundo, tercero, fracciones I, II, inciso a, IV y V; 99 Bis; 100, párrafo primero; 103, párrafo primero; 132 Bis, párrafo segundo, fracción IV, y 132 Ter, párrafo primero, fracción II; se **ADICIONAN** los artículos 96 Bis, párrafo primero, fracciones III, el párrafo segundo y se recorre el párrafo subsecuente en su orden, y VII, párrafo tercero, los incisos d, e, f y g; 99, párrafo tercero, la fracción VI; 132 Quater y 132 Quinquies, y se **DEROGA** del artículo 99, párrafo tercero, fracción II, el inciso b), del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, para quedar como sigue:

…….

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto.

TERCERO. Los trámites iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto, deben llevarse a cabo de conformidad con las disposiciones vigentes al momento de su presentación hasta su conclusión.

CUARTO. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto, se cubrirán con cargo al presupuesto autorizado a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para el ejercicio fiscal correspondiente, por lo que no requerirá recursos adicionales para tales efectos y no se incrementará su presupuesto regularizable para el presente ejercicio fiscal ni subsecuentes.

QUINTO. La Agencia Federal de Aviación Civil debe actualizar las bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue para aeropuertos en condiciones de saturación, en un plazo no mayor a treinta días hábiles siguientes a la publicación del presente Decreto.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en Ciudad de México, a 28 de agosto de 2025.- La Presidenta de los Estados Unidos Mexicanos, **Claudia Sheinbaum Pardo**.- Rúbrica.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, **Jesús Antonio Esteva Medina**.- Rúbrica.

DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de junio de 2026

ARTÍCULO ÚNICO. Se **REFORMAN** los artículos 94, párrafos primero y tercero; 95, párrafo primero y su fracción I, incisos a y b; 96; 96 Bis, párrafo primero, fracciones I, III, VII, párrafos primero, tercero y su inciso a, y cuarto, y párrafo segundo; 99, párrafo tercero y sus fracciones I, II, inciso a, y III; 100, párrafo primero y sus fracciones I, párrafos primero, inciso b, y segundo, y II; 101, y 103, y se **ADICIONAN** los artículos 94, los párrafos cuarto y quinto, y 95, párrafo segundo, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, para quedar como sigue:

…….

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Se derogan todas aquellas disposiciones administrativas que se opongan al presente Decreto.

TERCERO. Los trámites iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto, deben llevarse a cabo de conformidad con las disposiciones vigentes al momento de su presentación hasta su conclusión.

CUARTO. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto se cubrirán con cargo al presupuesto autorizado a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para el ejercicio fiscal correspondiente, por lo que no requerirá recursos adicionales para tales efectos y no se incrementará su presupuesto regularizable para el presente ejercicio fiscal ni subsecuentes.

QUINTO. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Agencia Federal de Aviación Civil, debe clasificar los aeródromos civiles de servicio al público de transporte aéreo regular nacional e internacional conforme al artículo 94 de este ordenamiento, en un plazo no mayor a sesenta días hábiles siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

SEXTO. La Agencia Federal de Aviación Civil debe actualizar las bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves en los aeródromos civiles declarados en condiciones de saturación, en un plazo no mayor a sesenta días hábiles siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en Ciudad de México, a 05 de junio de 2026.- La Presidenta de los Estados Unidos Mexicanos, **Claudia Sheinbaum Pardo**.- Rúbrica.- Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, **Jesús Antonio Esteva Medina**.- Rúbrica.