

SENTENCIA DEFINITIVA.

Página 1 de 35

Ciudad de México, a **treinta y uno de enero dos mil veinticinco**. Vistos los autos del juicio en que se actúa y encontrándose integrado el presente expediente con motivo del juicio contencioso administrativo federal en vía sumaria, la Magistrada **MÓNICA KARIME BUJAI DAR PAREDES**, titular de la Tercera Ponencia de la **Décimo Primera Sala Regional Metropolitana** de este Tribunal, con la presencia de la Secretaria de Acuerdos, Licenciada **Nayeli Figueroa Torres**, con fundamento en los artículos 3 de la Ley Orgánica del Tribunal Federal de Justicia Administrativa, vigente; 49, 50 y 58-13 de la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, procede a dictar **SENTENCIA DEFINITIVA**; y

R E S U L T A N D O

1º.- Demanda. Por escrito presentado en la Oficialía de Partes Común para las Salas Regionales Metropolitanas de este Tribunal el **27 de agosto de 2024**, ***** en representación legal de *****; demanda la nulidad de la resolución **de fecha 19 de junio de 2024, contenida en el oficio número 4.1.1213** dictada dentro del expediente ***** , por el **Director General de la Agencia Federal de Aviación Civil, Órgano Administrativo Desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**, a través de la cual se impusieron: **a)** nueve multas cada una por la cantidad de \$***** ***** en razón a las irregularidades detectadas en los hallazgos 2, 3, 11, 13, 14, 16, 17, 18 y 19 respectivamente; **b)** tres multas cada una por la cantidad \$***** ***** por las irregularidades detectadas en los hallazgos 7, 12 y 15 y; **c)** dos multas cada una por la cantidad de

§***** ***** ***** *** ***** ***** ***** ***** ***** con motivo de las irregularidades descritas en los hallazgos 29 y 33 de la resolución en comento.

2º.- Admisión. Previo cumplimiento de requerimiento, en auto de **11 de septiembre de 2024**, se admitió a trámite la demanda, ordenándose que, con copia de la demanda y anexos recibidos, se corriera traslado a la autoridad demandada para que formulara su contestación respectiva.

3º.- Contestación de demanda. En proveído de **22 de octubre de 2024**, se tuvo por formulada la contestación de demanda, se concedió plazo a las partes para que en términos del artículo 58-12, segundo párrafo, de la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, formularan sus alegatos por escrito.

6º.- Cierre de instrucción. Transcurrido el término de Ley y substanciado el presente juicio en todas sus etapas, sin necesidad de una declaratoria expresa, se procede a resolver al tenor de los siguientes:

C O N S I D E R A N D O S

PRIMERO. Competencia. Esta Instrucción es competente para emitir la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 58-1 y 58-2, fracción II, de la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, 2º, 3 fracción IV, 28, fracción I, y 34 de la Ley Orgánica del Tribunal Federal de Justicia Administrativa, así como los diversos 48, fracción XVII y 49, fracción XVII del Reglamento Interior del Tribunal Federal de Justicia Administrativa, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de julio de 2020.

SEGUNDO. La existencia de la resolución combatida. Se encuentra debidamente acreditada en términos de lo dispuesto por los artículos 46, fracción I, de la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, y 129 del Código Federal de Procedimientos Civiles de aplicación

- 3 -

supletoria, ya que la actora exhibió dicho documento, mismo que fue reconocido por la autoridad al formular su contestación a la demanda.

TERCERO. Análisis del agravio de competencia. Con fundamento en el artículo 50 de la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, esta juzgadora procede al estudio del concepto **primero** donde la parte actora refiere que la multa impugnada no se fundó de forma suficiente en cuanto a la competencia de la autoridad.

Al respecto, la **autoridad demandada** afirma que su competencia está debidamente fundada.

Para esta juzgadora, el argumento de la actora es **infundado**.

El **Director General de la Agencia Federal de Aviación Civil, Órgano Administrativo Desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes** fundamento de su competencia para emitir la resolución controvertida de fecha 19 de junio de 2024, contenida en el oficio número 4.1.1213, a través de la cual impuso a la sociedad actora: **a)** nueve multas cada una por la cantidad de **\$51,870.00** (cincuenta y un mil ochocientos setenta pesos 00/100 M.N), en razón a las irregularidades detectadas en los hallazgos 2, 3, 11, 13, 14, 16, 17, 18 y 19 respectivamente; **b)** tres multas cada una por la cantidad **\$103,740.00** (ciento tres mil setecientos cuarenta pesos 00/100 M.N) por las irregularidades detectadas en los hallazgos 7, 12 y 15 y; **c)** dos multas cada una por la cantidad de **\$207,480.00** (doscientos siete mil cuatrocientos ochenta pesos 00/100 M.N) con motivo de las irregularidades descritas en los hallazgos 29 y 33 de la resolución en comento, las disposiciones jurídicas siguientes:

I. Esta Agencia Federal de Aviación Civil, es plenamente competente para conocer del presente asunto de conformidad con los artículos 1º, párrafo segundo, 2º, fracción I, 14, 16, 17, 26, 36, fracciones IV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3º, fracciones II, XII y XIII de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 1, 3 primer párrafo, 6 Bis, fracciones I, XII, XVIII, XLVII, LI, 84 Ter y 91 de la Ley de Aviación Civil; 1, 2, 12, 13, 16 fracción X, y 57 fracción I de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 10 fracciones V, XV y XXIV y 37 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 3 fracciones II, III, XXVIII, XXIX, XXXVII y XLVI, 4, 5, así como el transitorio cuarto del decreto por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Agencia Federal de Aviación Civil publicado el 16 de octubre de 2019; transitorio segundo del decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de octubre de 2021; numeral 8.1 fracciones II, III, XXVIII, XXIX, XXXVII, L, LX, LXXXV del Manual de Organización de la Agencia Federal de Aviación Civil.

De los cuales, para su pronta consulta, se transcribe a continuación:

LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL

Artículo 1o.-

(...)

La presente Ley establece las bases de organización de la Administración Pública Federal, centralizada y paraestatal. La Oficina de la Presidencia de la República, las Secretarías de Estado, la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal y los Órganos Reguladores Coordinados integran la Administración Pública Centralizada.

Artículo 14.- *Al frente de cada Secretaría habrá un Secretario de Estado, quien, para el despacho de los asuntos de su competencia, se auxiliará por los Subsecretarios, Titular de la Unidad de Administración y Finanzas, Jefes de Unidad, Directores, Subdirectores, Jefes de Departamento, y los demás funcionarios, en los términos que establezca el reglamento interior respectivo y otras disposiciones legales. Las Secretarías de la Defensa Nacional, de Marina y de Hacienda y Crédito Público contarán cada una con una Oficialía Mayor, las cuales tendrán las funciones que establezca el artículo 20 de esta ley y las que determinen los reglamentos interiores.*

En los juicios de amparo, el Presidente de la República podrá ser representado por el titular de la dependencia a que corresponde el asunto, según la distribución de competencias. Los recursos administrativos promovidos contra actos de los Secretarios de Estado serán resueltos dentro del ámbito de su Secretaría en los términos de los ordenamientos legales aplicables.

Artículo 16.- *Corresponde originalmente a los titulares de las Secretarías de Estado el trámite y resolución de los asuntos de su competencia, pero para la*

- 5 -

mejor organización del trabajo podrán delegar en los funcionarios a que se refiere el artículo 14 de esta Ley, cualesquiera de sus facultades, excepto aquéllas que por disposición de ley o del reglamento interior respectivo, deban ser ejercidas precisamente por dichos titulares.

Los propios titulares de las Secretarías de Estado también podrán adscribir orgánicamente las unidades administrativas establecidas en el reglamento interior respectivo, a las Subsecretarías y a las otras unidades de nivel administrativo equivalente que se precisen en el mismo reglamento interior.

Los acuerdos por los cuales se deleguen facultades o se adscriban unidades administrativas se publicarán en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo 17. *Para la más eficaz atención y eficiente despacho de los asuntos de su competencia, las Secretarías de Estado podrán contar con órganos administrativos desconcentrados que les estarán jerárquicamente subordinados y tendrán facultades específicas para resolver sobre la materia y dentro del ámbito territorial que se determine en cada caso, de conformidad con las disposiciones legales aplicables.*

26. *Para el despacho de los asuntos del orden administrativo, el Poder Ejecutivo de la Unión contará con las siguientes dependencias:*

Secretaría de Gobernación;

Secretaría de Relaciones Exteriores;

Secretaría de la Defensa Nacional;

Secretaría de Marina;

Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;

Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

Secretaría de Bienestar;

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;

Secretaría de Energía;

Secretaría de Economía;

Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural;

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

Secretaría de la Función Pública;
Secretaría de Educación Pública;
Secretaría de Salud;
Secretaría del Trabajo y Previsión Social;
Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;
Secretaría de Cultura;
Secretaría de Turismo, y
Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal

Artículo 36.- *A la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:*

IV.- *Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación, así como negociar convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales;*

XXVII.- *Los demás que expresamente le fijen las leyes y reglamentos*

LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN

Artículo 3o.- *Las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operan en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales. El Ejecutivo ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los siguientes casos y sin perjuicio de las facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a otras Dependencias del Ejecutivo Federal:*

II.- *Vigilancia, verificación e inspección de sus aspectos técnicos y normativos;*

XII.- *Infracciones a esta ley o a sus reglamentos;*

XIII.- *Toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación y medios de transporte.*

LEY DE AVIACIÓN CIVIL

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

- 7 -

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

Artículo 6 Bis. *A la Agencia Federal de Aviación Civil, le corresponde ejercer las atribuciones siguientes:*

I. Otorgar permisos, vigilar su cumplimiento y, en su caso, resolver sus modificaciones, prórrogas y terminaciones;

XII. Interpretar la presente Ley, sus reglamentos, normas oficiales mexicanas y disposiciones técnico-administrativas, previa consulta con la Secretaría;

XVIII. Aplicar las medidas y normas oficiales mexicanas en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación civil que deben observarse en los servicios de transporte aéreo, así como vigilar su cumplimiento;

XLVII. Vigilar permanentemente que las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, operadoras aéreas y prestadoras de servicios a la navegación aérea cumplan con esta Ley, sus reglamentos, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables;

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

Artículo 84 Ter. *La Agencia Federal de Aviación Civil dará seguimiento a las irregularidades detectadas durante el ejercicio de las actividades de vigilancia y verificación.*

La Agencia Federal de Aviación Civil, para la aplicación de sanciones a las personas infractoras, instaurará, sustanciará y resolverá los procedimientos administrativos que correspondan, en términos de lo dispuesto en esta Ley, sus reglamentos, la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y demás disposiciones aplicables.

Artículo 91. *Para declarar la revocación de concesiones, permisos y licencias; suspensión de servicios; la imposición de las sanciones previstas en esta Ley;*

así como para la interposición del recurso administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

LEY FEDERAL DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO

Artículo 57.- *Ponen fin al procedimiento administrativo:*

I. La resolución del mismo;

REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Artículo 10. *Corresponde a los Titulares de Unidad y a los Directores Generales:*

V. Adoptar las medidas necesarias para la debida observancia de las leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones relacionadas con el funcionamiento y los servicios encomendados a la dirección general o unidad a su cargo; así como para prevenir incumplimientos y proponer la aplicación de las sanciones que procedan y, cuando resulte necesario recomendar se modifiquen las normas vigentes o se adopten nuevas, de conformidad con las disposiciones legales aplicables y, en su caso, con las Condiciones Generales de Trabajo;

XV. Imponer las sanciones por violaciones a las leyes y reglamentos en el ámbito de su competencia, así como las derivadas del incumplimiento y, en su caso, rescindir o dar por terminados anticipadamente los contratos que celebre esta Secretaría; modificar, revocar los permisos y autorizaciones otorgados previamente, así como tramitar los recursos administrativos que establezcan las leyes y reglamentos que corresponde aplicar a la Secretaría, competencia de la Dirección General a su cargo y someterlos al superior jerárquico competente para su resolución;

XXIV. Las demás facultades que les confieran las disposiciones legales y administrativas aplicables y sus superiores.

Artículo 37. *Para la más eficaz atención y eficiente despacho de los asuntos de la competencia de la Secretaría, ésta contará con los órganos administrativos desconcentrados, que le estarán jerárquicamente subordinados y con la organización y las facultades específicas sobre las materias y el ámbito territorial que se determine en cada caso, de*

conformidad con los ordenamientos jurídicos que los creen o regulen o con los acuerdos de delegación de facultades del Secretario.

DECRETO POR EL QUE SE CREA EL ÓRGANO ADMINISTRATIVO DESCONCENTRADO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, DENOMINADO AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL.

Artículo 3. *La Agencia Federal de Aviación Civil tendrá las siguientes atribuciones:*

II. *Ejercer la autoridad aeronáutica y emitir resoluciones en el ámbito de su competencia.*

Se exceptúa de lo anterior, lo relativo a las concesiones en materia de aviación civil y aeroportuaria, ya que dicha facultad es exclusiva del Secretario de Comunicaciones y Transportes, correspondiendo únicamente a la Agencia Federal de Aviación Civil, presentar a consideración del Secretario, por conducto de la Subsecretaría de Transporte, las solicitudes correspondientes;

III. *Interpretar para efectos administrativos, las leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones jurídicas en materia de aviación civil y aeroportuaria, así como ejecutar en el ámbito de su competencia los Tratados Internacionales en los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte;*

XXIX. *Apercibir a los infractores, así como imponer, graduar y, en su caso, reducir y cancelar las sanciones que procedan por infracciones a las leyes, reglamentos, concesiones, permisos, autorizaciones, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables, en las materias de aviación civil nacional e internacional, aeroportuaria y servicios relacionados con dichas actividades, así como por el incumplimiento de las disposiciones relativas a las tarifas en las materias a que se refiere la fracción XLI siguiente y, cuando proceda, dar aviso a las autoridades competentes, así como efectuar las notificaciones respectivas;*

XLVI. Las demás que le señale la legislación vigente o las facultades que acuerde delegar el Secretario de Comunicaciones y Transportes, dentro de la esfera de sus facultades.

Artículo 4. La Agencia Federal de Aviación Civil contará con un Director General, quien será nombrado y removido libremente por el Presidente de la República, a propuesta del Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Artículo 5. Para el cumplimiento de sus atribuciones, la Agencia Federal de Aviación Civil contará con las unidades administrativas que se determinen en el Manual de Organización que expida el Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de conformidad con las estructuras orgánica y ocupacional que autoricen las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y de la Función Pública, en el ámbito de sus respectivas competencias.

TRANSITORIOS

CUARTO. Todas las referencias que hagan mención a la Dirección General de Aeronáutica Civil en la normatividad vigente, se entenderán hechas a la Agencia Federal de Aviación Civil.

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL. PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 20 DE OCTUBRE DE 2021

Transitorio Segundo. Todas las referencias que hagan mención a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contenidas en las leyes y normatividad vigente, se entenderán realizadas a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

ACUERDO POR EL QUE SE EXPIDE EL MANUAL DE ORGANIZACIÓN DE LA AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL.

8.1. Dirección General de la Agencia Federal de Aviación Civil

II. Ejercer la autoridad aeronáutica y emitir resoluciones en el ámbito de su competencia.

Se exceptúa de lo anterior, lo relativo a las concesiones en materia de aviación civil y aeroportuaria, ya que dicha facultad es exclusiva del

- 11 -

Secretario de Comunicaciones y Transportes, correspondiendo únicamente a la Agencia Federal de Aviación Civil, presentar a consideración del Secretario, por conducto de la Subsecretaría de Transporte, las solicitudes correspondientes;

III. Interpretar para efectos administrativos, las leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones jurídicas en materia de aviación civil y aeroportuaria, así como ejecutar en el ámbito de su competencia los Tratados Internacionales en los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte;

XXIX. Apercibir a los infractores, así como imponer, graduar y, en su caso, reducir y cancelar las sanciones que procedan por infracciones a las leyes, reglamentos, concesiones, permisos, autorizaciones, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables, en las materias de aviación civil nacional e internacional, aeroportuaria y servicios relacionados con dichas actividades, así como por el incumplimiento de las disposiciones relativas a las tarifas en las materias a que se refiere la fracción XLI siguiente y, cuando proceda, dar aviso a las autoridades competentes, así como efectuar las notificaciones respectivas;

LX. Imponer las sanciones por violaciones a las leyes y reglamentos en el ámbito de su competencia, así como las derivadas del incumplimiento y, en su caso, rescindir o dar por terminados anticipadamente los contratos que celebre esta Secretaría; modificar, revocar los permisos y autorizaciones otorgados previamente, así como tramitar los recursos administrativos que establezcan las leyes y reglamentos que corresponde aplicar a la Secretaría, competencia de la Dirección General a su cargo y someterlos al superior jerárquico competente para su resolución;

LXXXV. Las demás que le señale la legislación vigente o las facultades que acuerde delegar el Secretario de Comunicaciones y Transportes, dentro de la esfera de sus facultades.

De acuerdo con las disposiciones antes transcritas, el Director General de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) tiene competencia material y territorial para emitir la resolución

controvertida conforme a varias disposiciones jurídicas fundamentales que definen su ámbito de actuación.

En efecto, el artículo 17 establece que las Secretarías de Estado pueden contar con órganos administrativos desconcentrados, como la AFAC, para el despacho de los asuntos de su competencia dentro de un ámbito territorial específico. Además, el artículo 36 de la misma ley otorga a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes la responsabilidad de regular los servicios aéreos, lo que incluye la vigilancia y verificación de su funcionamiento.

El artículo 6 Bis de esta ley asigna a la AFAC la autoridad para otorgar permisos, vigilar su cumplimiento y aplicar medidas en materia de seguridad operativa, y el artículo 84 Ter le permite instaurar procedimientos administrativos **para sancionar a los infractores**, lo que es directamente aplicable a la imposición de las multas que se controvierten.

El artículo 3 del Decreto establece que la AFAC tiene la facultad de ejercer la autoridad aeronáutica y emitir resoluciones en su ámbito de competencia, lo que le permite imponer sanciones por infracciones a las leyes y regulaciones aeronáuticas.

Mientras que el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establece que las direcciones generales, como la AFAC, tienen la responsabilidad de imponer sanciones por violaciones a las leyes y reglamentos en el ámbito de su competencia.

En conjunto, estas disposiciones legales y reglamentarias confirman que el Director General de la AFAC tiene plena competencia para imponer sanciones y resolver sobre las irregularidades detectadas en las actividades de la aviación civil, tanto en el ámbito nacional como internacional.

- 13 -

Por todo lo anterior, esta juzgadora concluye que la autoridad emisora del acto controvertido fundó debidamente su competencia material y territorial, tal como se aprecia de las consideraciones expuestas, motivo por el cual **no resultó necesaria la cita de alguna otra disposición**, como la que refiere la actora.

Al caso, resulta aplicable la jurisprudencia 2a./J. 57/2001¹, sostenida por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que es del tenor literal siguiente:

COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES ADMINISTRATIVAS. EN EL MANDAMIENTO ESCRITO QUE CONTIENE EL ACTO DE MOLESTIA, DEBE SEÑALARSE CON PRECISIÓN EL PRECEPTO LEGAL QUE LES OTORQUE LA ATRIBUCIÓN EJERCIDA Y, EN SU CASO, LA RESPECTIVA FRACCIÓN, INCISO Y SUBINCISO. De lo dispuesto en la tesis de jurisprudencia P./J. 10/94 del Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, publicada en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Número 77, mayo de 1994, página 12, de rubro: "COMPETENCIA. SU FUNDAMENTACIÓN ES REQUISITO ESENCIAL DEL ACTO DE AUTORIDAD.", así como de las consideraciones en las cuales se sustentó dicho criterio, se desprende que la garantía de fundamentación consagrada en el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, lleva implícita la idea de exactitud y precisión en la cita de las normas legales que facultan a la autoridad administrativa para emitir el acto de molestia de que se trate, al atender al valor jurídicamente protegido por la exigencia constitucional, que es la posibilidad de otorgar certeza y seguridad jurídica al particular frente a los actos de las autoridades que afecten o lesionen su interés jurídico y, por tanto, asegurar la prerrogativa de su defensa, ante un acto que no cumpla con los requisitos legales necesarios. En congruencia con lo anterior, resulta inconcuso que para estimar satisfecha la garantía de la debida fundamentación, que establece dicho precepto constitucional, por lo que hace a la competencia de la autoridad administrativa para emitir el acto de molestia es necesario que en el documento que se contenga se invoquen las disposiciones legales, acuerdo o decreto que otorgan facultades a la autoridad emisora y, en caso de que estas normas incluyan diversos supuestos, se precisen con claridad y detalle, el apartado, la fracción o fracciones, incisos y subincisos, en que apoya su actuación; pues de no ser así, se dejaría al gobernado en estado de

¹ Consultable en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, novena época, tomo XIV, de noviembre de dos mil uno, p. 31.

indefensión, toda vez que se traduciría en que éste ignorara si el proceder de la autoridad se encuentra o no dentro del ámbito competencial respectivo por razón de materia, grado y territorio y, en consecuencia, si está o no ajustado a derecho. Esto es así, porque no es permisible abrigar en la garantía individual en cuestión ninguna clase de ambigüedad, ya que su finalidad consiste, esencialmente, en una exacta individualización del acto de autoridad, de acuerdo a la hipótesis jurídica en que se ubique el gobernado en relación con las facultades de la autoridad, por razones de seguridad jurídica.

CUARTO. De conformidad con lo previsto en el artículo 50 de la Ley Federal de Procedimiento Contencioso administrativo, esta juzgadora procede al estudio los conceptos de impugnación vertidos por la parte actora los cuales para su adecuado análisis se realizará en los siguientes apartados:

A. En el concepto de impugnación **primero**, la actora sostiene en esencia lo siguiente:

1. Que la "Amonestación con apercibimiento" impuesta en la RESOLUCIÓN número *****, contenida en el oficio No. *****, del expediente *****, emitida por el Director General de la Agencia Federal de Aviación Civil, es ilegal y violatoria de lo establecido en los artículos 3, fracción V y 70 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. Que el artículo 70 establece que las sanciones administrativas deben estar previstas en leyes respectivas, y en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, sin embargo, no se encuentra contemplada la sanción de "Amonestación con apercibimiento".
2. Que el artículo 70 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo solo presenta un catálogo de sanciones, pero no establece en qué casos y bajo qué circunstancias deben aplicarse. Es necesario que cada sanción tenga un supuesto normativo específico en leyes o reglamentos. La imposición de sanciones sin un fundamento claro y específico en la ley es arbitraria y vulnera los principios de legalidad y tipicidad que rigen el derecho sancionador administrativo.
3. Que en el caso de la sanción impuesta en los hallazgos 5, 8, 21, 22, 26, 27, y 34, la autoridad pretende aplicar sanciones de "Amonestación con apercibimiento" basándose exclusivamente en el artículo 70, sin que dicho artículo o las leyes específicas, como la Ley de Aviación Civil y su reglamento, contemple la posibilidad de imponer tal sanción.
4. Que un ejemplo específico del hallazgo 8 muestra que la autoridad impuso esta sanción por un incumplimiento relacionado con la desactualización del organigrama del personal de mantenimiento en el Manual General de Mantenimiento. Sin

embargo, no se establece en las leyes ni en el reglamento que esta desactualización sea una infracción susceptible de ser sancionada con "Amonestación con apercibimiento".

5. Que la imposición de la sanción de "Amonestación con apercibimiento" en los hallazgos mencionados no está debidamente fundamentada ni motivada, ya que no existe un supuesto normativo que la respalde. Por lo tanto, se solicita la nulidad del acto impugnado en los casos de los hallazgos 5, 8, 21, 22, 26, 27, 31 y 34.

Por su parte la autoridad demandada sostuvo la legalidad y validez de la resolución impugnada.

Vistas las cuestiones en debate la litis a resolver es si la sanción de "Amonestación con apercibimiento" impuesta en la resolución controvertida es legal, dado que no está prevista como sanción en la Ley de Aviación Civil ni en su reglamento.

Para efecto de resolver la litis es primordial conocer los motivos y fundamentos de la sanción por lo que se harán las transcripciones correspondientes.

CONDUCTA SANCIONADA	FUNDAMENTACIÓN
El Hallazgo 5 se refiere a que las tareas de mantenimiento para las grabadoras instaladas en las aeronaves XA-EHH y XA-EHJ no estaban incluidas en el programa de mantenimiento autorizado por la autoridad aeronáutica. En particular, las grabadoras identificadas como **** ***** ***** no estaban contempladas correctamente en el programa.	Artículos 17 de la Ley de Aviación Civil, 135 fracciones I y II del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, y los numerales 6.3 y 6.33 inciso e) de la Norma Oficial Mexicana NOM-003-SCT3-2010, que requieren que el permisionario cuente con un programa de mantenimiento que especifique los periodos y tareas de mantenimiento para estos equipos, lo cual no fue acreditado por el probable infractor. Se sanciona con una amonestación con apercibimiento, conforme al artículo 70 fracción I de la Ley Federal de

	Procedimiento Administrativo, y que en caso de reincidencia, se impondrá una sanción más severa.
El Hallazgo 8 se refiere a la desactualización del listado de personal de mantenimiento, ya que no se incluyeron en el Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller a los técnicos ***** , quienes laboraban en la base de mantenimiento de Dos Bocas, Tabasco. Esta omisión contraviene lo estipulado en el capítulo 7, numeral 3, "Control de personal directivo, técnico administrativo" del mencionado manual.	Artículos 17 de la Ley de Aviación Civil, 135 fracción III y 143 fracción I del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, así como en los numerales 6.9.3 incisos a) y b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002 y los numerales 4 y 4.3.2 de la NOM-145/2-SCT3-2001. Se sanciona con una amonestación con apercibimiento, conforme al artículo 70 fracción I de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y que en caso de reincidencia, se impondrá una sanción más severa.
El Hallazgo 21 se refiere a la discrepancia entre el nombre del curso y el total de horas registrados en los informes de los cursos de seguridad de la aviación civil impartidos por el instructor ***** . Se observó que estos cursos, realizados los días 26 y 27 de abril de 2022 y 30 y 31 de mayo de 2022, no coincidían con el nombre completo ni con las horas registradas en el Programa de Instrucción AVSEC de Heliservicio.	Artículos 17, 78 Decies y 78 Duodecies de la Ley de Aviación Civil, 109 fracción V del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, y el numeral 6.8.2 incisos a) y b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002. Se sanciona con una amonestación con apercibimiento, conforme al artículo 70 fracción I de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y que en caso de reincidencia, se impondrá una sanción más severa.
El Hallazgo 22 se refiere a la discrepancia en el informe del curso de seguridad de la aviación civil, impartido por el instructor ***** el 18 de mayo de 2023. Se observó que el curso no coincidía con el nombre completo ni con las horas registradas en el Capítulo 5: Anexos, numeral 5.3: Anexo 3 Guía Didáctica del Programa de Instrucción AVSEC de Heliservicio.	Artículos 17, 78 Decies y 78 Duodecies de la Ley de Aviación Civil, 109 fracción V del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, y el numeral 6.8.2 incisos a) y b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002. Se sanciona con una amonestación con apercibimiento, conforme al artículo 70 fracción I de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y que en caso de reincidencia, se impondrá una sanción más severa
El Hallazgo 26 refiere a que no contaba con un procedimiento descrito para la inspección vehicular de los vehículos que ingresan a sus instalaciones, según lo estipulado en el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (PSPAII).	Artículos 17 y 78 Duodecies de la Ley de Aviación Civil, así como del numeral 6.10 inciso b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008 SCT3-2002. Se sanciona con una amonestación con apercibimiento, conforme al artículo 70 fracción I de la Ley Federal de

	Procedimiento Administrativo, y que en caso de reincidencia, se impondrá una sanción más severa.
El Hallazgo 27 se refiere a que no se cuenta con personal femenino capacitado para realizar el procedimiento de revisión manual (cacheo de cuerpo completo) a pasajeros del sexo femenino, lo cual es una parte esencial del protocolo de seguridad.	Artículos 17 y 78 Duodecies de la Ley de Aviación Civil, así como del numeral 6.10 inciso b) de la NOM-008 SCT3-2002. Se sanciona con una amonestación con apercibimiento, conforme al artículo 70 fracción I de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y que en caso de reincidencia, se impondrá una sanción más severa.
El Hallazgo 31 refiere al incumplimiento de los requisitos establecidos para el Manual de Despacho, específicamente la falta de las firmas de los oficiales de operaciones en el anexo correspondiente del manual.	Artículos 17 de la Ley de Aviación Civil, el numeral 6.8.1 inciso a) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002, y el numeral 5.6.13 de la Norma Oficial Mexicana NOM-009-SCT3-2012. Se sanciona con una amonestación con apercibimiento, conforme al artículo 70 fracción I de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y que en caso de reincidencia, se impondrá una sanción más severa.
El Hallazgo 34 hace referencia a que no se entrega información meteorológica a los pilotos para realizar las operaciones en las instalaciones de Dos Bocas, Tabasco.	Artículos 17 de la Ley de Aviación Civil y el numeral 6.8.1 de la Norma Oficial Mexicana NOM-008 SCT3-2002. Se sanciona con una amonestación con apercibimiento, conforme al artículo 70 fracción I de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y que en caso de reincidencia, se impondrá una sanción más severa

Ahora, en el presente caso, sostiene la parte actora que la “amonestación con apercibimiento” es ilegal debido a que no está expresamente contemplada en la Ley de Aviación Civil ni en su reglamento, planteamiento que a juicio de esta juzgadora en **fundado**, por la razones que se disertan.

Para resolver esta cuestión, resulta pertinente hacer referencia al artículo 70 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, el cual fue citado por la autoridad para imponer la sanción a la parte actora.

Artículo 70.- *Las sanciones administrativas deberán estar previstas en las leyes respectivas y podrán consistir en:*

I. Amonestación con apercibimiento;

II. Multa;

III. Multa adicional por cada día que persista la infracción;

IV. Arresto hasta por 36 horas;

V. Clausura temporal o permanente, parcial o total; y

VI. Las demás que señalen las leyes o reglamentos.

Como se advierte el artículo 70 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo establece los tipos de sanciones administrativas que pueden aplicarse en el ámbito legal, señalando expresamente que estas deben estar previstas específicamente en las leyes correspondientes. Esto significa que, para imponer una sanción administrativa, debe existir un marco normativo que la prescriba.

Ahora en el caso, la autoridad señaló como marco jurídico para aplicar la sanción con apercibimiento el siguiente:

1. Artículos 17 de la Ley de Aviación Civil, 135 fracciones I y II del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, y los numerales 6.3 y 6.6.3 inciso e) de la Norma Oficial Mexicana NOM-003-SCT3-2010.
2. Artículos 17 de la Ley de Aviación Civil, 135 fracción III y 143 fracción I del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, así como en los numerales 6.9.3 incisos a) y b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002 y los numerales 4 y 4.3.2 de la NOM-145/2-SCT3-2001.

- 19 -

3. Artículos 17, 78 Decies y 78 Duodecies de la Ley de Aviación Civil, 109 fracción V del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, y el numeral 6.8.2 incisos a) y b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002.
4. Artículos 17, 78 Decies y 78 Duodecies de la Ley de Aviación Civil, 109 fracción V del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, y el numeral 6.8.2 incisos a) y b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002.
5. Artículos 17 y 78 Duodecies de la Ley de Aviación Civil, así como del numeral 6.10 inciso b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008 SCT3-2002.
6. Artículos 17 y 78 Duodecies de la Ley de Aviación Civil, así como del numeral 6.10 inciso b) de la NOM-008 SCT3-2002.
7. Artículos 17 de la Ley de Aviación Civil y el numeral 6.8.1 de la Norma Oficial Mexicana NOM-008 SCT3-2002.

Dispositivos legales que son del tenor literal siguiente:

LEY DE AVIACIÓN CIVIL

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

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

Artículo 78 Decies. *Las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias de transporte aéreo deben establecer, aplicar y mantener actualizado el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, autorizado por la Agencia Federal de Aviación Civil. Dicho programa debe cumplir con los requisitos del Programa de Seguridad de la Aviación Civil del Estado mexicano.*

Artículo 78 Duodecies. *Las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias del transporte aéreo deben elaborar, mantener y ejecutar su Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil, previa revisión y, en su caso, autorización de la Agencia Federal de Aviación Civil de conformidad con el Programa General de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.*

Las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias del transporte aéreo deben asegurar que todos los programas de instrucción en seguridad de la aviación civil para el personal que aplica controles de seguridad comprendan la evaluación de las competencias y habilidades que deben adquirirse y el proceso de certificación establecido por la Agencia Federal de Aviación Civil.

REGLAMENTO DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

ARTÍCULO 135. *La persona concesionaria, asignataria, permisionaria u operadora aérea es responsable de:*

I. Conservar en estado de aeronavegabilidad sus aeronaves mediante los correspondientes trabajos de mantenimiento, inspección, modificación y reparación conforme a lo dispuesto en las normas oficiales mexicanas correspondientes y disposiciones técnico-administrativas, que se emitan para tal efecto, así como de contar con un taller aeronáutico propio o contratado, cuyos servicios se presten de conformidad con lo establecido en el artículo 139 de este reglamento;

II. Cerciorarse de que el mantenimiento de las aeronaves se efectúe con sujeción a lo previsto en los manuales del fabricante y a los programas de mantenimiento e inspección, ambos aprobados por la Agencia Federal de Aviación Civil, a los boletines de servicio del fabricante y directivas de aeronavegabilidad, todos ellos de conformidad con las normas oficiales mexicanas y disposiciones técnico-administrativas correspondientes;

III. Elaborar y mantener actualizado, para uso y guía de su personal, el manual general de mantenimiento y de procedimientos del taller aeronáutico de su propiedad, de acuerdo a las normas oficiales mexicanas

- 21 -

correspondientes y, en sus trabajos, observará lo dispuesto en la sección segunda de este capítulo, y

ARTÍCULO 109. *Toda persona concesionaria, asignataria y permisionaria debe:*

V. Encargarse de que todo el personal técnico aeronáutico esté debidamente instruido en sus respectivas obligaciones y responsabilidades, así como de la relación que existe entre sus funciones y las del resto del personal;

ARTÍCULO 143. *La persona permisionaria del taller debe:*

I. Elaborar y mantener actualizado un manual de procedimientos del taller conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes y debe asegurarse que todo el personal que labore en el mismo lo conozca y cumpla;

NORMA Oficial Mexicana NOM-003-SCT3-2010, Que establece el uso dentro del espacio aéreo mexicano, del transpondedor para aeronaves, así como los criterios para su instalación, especificaciones y procedimientos de operación.

6.3. *Todos los transpondedores instalados en las aeronaves de los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, deben ser inspeccionados y probados cada 24 meses o de acuerdo al programa de mantenimiento. Para el caso de los transpondedores operando en Modo S, se debe constatar que la dirección SSR en Modo S asignada a la aeronave, se transmita por el transpondedor correctamente conforme a dicha dirección. Las pruebas en referencia deben ser efectuadas por un taller aeronáutico con la capacidad correspondiente, de conformidad con lo establecido en los artículos 135, fracción II, y 140 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Las pruebas que se realicen a los transpondedores deben cumplir con los procedimientos que se establezcan en la normatividad y/o disposición aplicable que regule el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, cuerpo básico, para el caso de helicópteros, motores, hélices, componentes y accesorios.*

6.6.3. *El concesionario, permisionario y operador aéreo, debe disponer de la marca, modelo y número de parte del equipo, así como los datos de la aeronave en la que se pretende instalar el transpondedor, así como la documentación de ingeniería de la instalación del equipo, la cual debe contener lo siguiente:*

e) Revisión al programa de mantenimiento de la aeronave y al Manual General de Mantenimiento, si aplica para este último.

NORMA Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002, Que establece los requisitos técnicos a cumplir por los concesionarios y permisionarios del servicio al público de transporte aéreo, para la obtención del certificado de explotador de servicios aéreos, así como los requisitos técnicos a cumplir por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial.

6.8.2. Programa de adiestramiento y capacitación.

(a) Todo titular o solicitante de un AOC, deberá asegurar que todo el personal de operaciones a su servicio, se encuentre instruido adecuadamente en sus deberes, funciones y responsabilidades, así como que dichos deberes, funciones y responsabilidades, se encuentren relacionados con la operación en su conjunto.

(b) Todo titular o solicitante de un AOC deberá contar con un manual de adiestramiento (instrucción) y capacitación aprobado por la Autoridad Aeronáutica, el cual deberá contener las políticas generales de instrucción, verificación de los resultados de la misma, así como control y conservación de los registros.

6.9.3. Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique.

(a) Cada titular o solicitante de un AOC, deberá presentar a la Autoridad Aeronáutica y a la Autoridad del Estado de Registro de la aeronave, si es una aeronave registrada en otro estado, un Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique, así como sus enmiendas correspondientes para el uso y guía del personal de mantenimiento y operacional involucrado en las operaciones, conteniendo detalles de su estructura organizacional.

(b) El contenido del Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique, que conforme al inciso (a) de este numeral, deba ser presentado a la Autoridad Aeronáutica, será elaborado conforme a los requerimientos de las normas oficiales mexicanas correspondientes.

6.10. Seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita.

- 23 -

(a) El titular o solicitante de un AOC deberá elaborar y presentar para aprobación de la Autoridad Aeronáutica un Manual para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, el cual deberá ser elaborado conforme a lo establecido en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

(b) El titular o solicitante de un AOC deberá asegurarse que todo su personal pertinente conozca plenamente y cumpla lo establecido en el manual mencionado en el inciso (a) de este numeral.

NORMA Oficial Mexicana. NOM-145/2-SCT3-2001, Que establece el contenido del Manual de Procedimientos del Taller Aeronáutico.

4. Contenido del Manual de Procedimientos del Taller Aeronáutico

4.3.2 Organigrama directivo, administrativo y técnico.

El organigrama debe mostrar todos los puestos directivos, administrativos y técnicos que tengan directa relación con el funcionario del Taller Aeronáutico, en la línea directa hasta el nivel de ejecución

Como se advierte en la Ley de Aviación Civil establece que en la prestación de servicios de transporte aéreo se deben tomar todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad tanto de las aeronaves como de su operación, buscando proteger la integridad física de los usuarios y terceros. Además, los servicios deben ser prestados de manera continua y uniforme, sin discriminación alguna, asegurando calidad, oportunidad y precios justos.

El artículo 78 Decies establece que las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias de transporte aéreo deben desarrollar, implementar y mantener actualizado un programa de seguridad que prevenga actos de interferencia ilícita.

Por otro lado, el artículo 78 Duodecies obliga a estas mismas personas a crear y ejecutar un Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil. Este programa debe ser revisado

y, si corresponde, autorizado por la Agencia Federal de Aviación Civil y debe incluir la evaluación y certificación de las competencias del personal involucrado en los controles de seguridad.

El Reglamento de la Ley de Aviación Civil, en el artículo 135, establece la responsabilidad de los concesionarios, asignatarios, permisionarios y operadores aéreos de garantizar que sus aeronaves estén en condiciones adecuadas de aeronavegabilidad mediante el mantenimiento, inspección y reparación de las mismas, conforme a las normas oficiales mexicanas.

También se establece la obligación de contar con un taller aeronáutico propio o contratado que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento. En cuanto al mantenimiento, se debe seguir lo dispuesto en los manuales del fabricante y los programas de mantenimiento aprobados por la Agencia Federal de Aviación Civil.

El artículo 109 señala que todos los concesionarios y permisionarios deben asegurarse de que su personal técnico esté adecuadamente instruido en sus funciones y responsabilidades, en relación con la seguridad y operación de las aeronaves.

Asimismo, el artículo 143 requiere que los talleres aeronáuticos cuenten con un manual de procedimientos actualizado y que todo el personal que trabaje en ellos esté debidamente capacitado y conozca estos procedimientos.

La Norma Oficial Mexicana NOM-003-SCT3-2010 regula el uso de transpondedores en las aeronaves que operan en el espacio aéreo mexicano. Establece que los transpondedores deben ser inspeccionados y probados cada 24 meses o de acuerdo con el programa de mantenimiento de la aeronave. Las pruebas deben ser realizadas por talleres aeronáuticos autorizados, y se debe verificar que el transpondedor esté funcionando correctamente conforme a las especificaciones establecidas.

- 25 -

La NOM-008-SCT3-2002 establece los requisitos para obtener y mantener el certificado de explotador de servicios aéreos. Entre sus disposiciones, se encuentran las obligaciones de los titulares o solicitantes de un AOC (Certificado de Operador Aéreo), quienes deben asegurar que todo su personal esté capacitado en sus funciones y responsabilidades, relacionadas con la operación aérea en general.

Finalmente, la NOM-145/2-SCT3-2001 regula el contenido del Manual de Procedimientos del Taller Aeronáutico, especificando que dicho manual debe incluir un organigrama que muestre los puestos directivos, administrativos y técnicos involucrados en las operaciones del taller, garantizando que haya una estructura clara de responsabilidades.

En ese contexto jurídico, de acuerdo con la Ley de Aviación Civil, donde en sus artículos 17 y 78, establece obligaciones claras para los concesionarios, permisionarios y operadores de aeronaves en cuanto a la seguridad de la aeronave, la correcta operación y el cumplimiento de las normativas de seguridad. **Sin embargo**, no se menciona específicamente la sanción de "amonestación con apercibimiento" como consecuencia de un incumplimiento relacionado con estos requisitos.

A su vez en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil: El Reglamento de la Ley de Aviación Civil, en su artículo 135, especifica que los concesionarios y permisionarios son responsables de mantener las aeronaves en condiciones de aeronavegabilidad mediante los trabajos de mantenimiento e inspección, conforme a las normas aplicables. **Sin embargo**, el reglamento no establece de manera expresa la amonestación como sanción por incumplimiento de estas obligaciones.

En cuanto a las Normas Oficiales Mexicanas –NOM-003-SCT3-2010 y NOM-008-SCT3-2002– también establecen requisitos técnicos para el mantenimiento de aeronaves y la capacitación del personal. **Sin embargo**, en ningún momento se menciona la "amonestación con apercibimiento" como una sanción prevista para el incumplimiento de estas disposiciones.

Por su parte, el artículo 70, de la ley Federal de Procedimiento Administrativo establece que las sanciones administrativas deben estar previstas en las leyes o reglamentos aplicables, y si bien enumera diversas sanciones, entre ellas la "amonestación con apercibimiento", que puede ser impuesta en ciertos casos. **Cierto es que, dicha sanción debe estar prevista específicamente en la ley o el reglamento que regule la materia de la infracción.**

Es aquí donde esta juzgadora estima que le asiste razón a la actora pues la autoridad impuso como sanción la “amonestación con apercibimiento”, **sin embargo**, en el caso de la aviación civil, y los marcos normativos que regulan el mantenimiento y la seguridad aérea citados por la demandada **no prevén expresamente la amonestación con apercibimiento como una sanción por el incumplimiento de esas obligaciones.**

Luego, si bien existen disposiciones legales y reglamentarias que establecen la responsabilidad de los permisionarios para mantener las aeronaves en condiciones adecuadas de operación y seguridad, **cierto es que**, ninguno de los marcos normativos aplicables en materia de aviación civil establece de manera explícita la "amonestación con apercibimiento" como una sanción por el incumplimiento de esas obligaciones. En consecuencia, no es dable imponer como sanción la "amonestación con apercibimiento" sin que exista un marco legal que la prescriba.

Se considera que la resolución impugnada es ilegal en cuanto a las sanciones contenidas en los hallazgos 5, 8, 21, 22, 26, 27, 31 y 34.

B. La actora argumenta que en el oficio ***** emitido el 30 de agosto de 2023 por la Agencia Federal de Aviación Civil, no motivó adecuadamente las razones específicas que justificaran la gravedad baja o media de las infracciones imputadas a la empresa en los hallazgos 2, 3, 7, 11, 12, 13, 14, 16 a 19, 25, 29, 33. Que en lugar de ello, se limitó a calificar la gravedad de las conductas sin motivar adecuadamente la decisión, lo que vulnera el principio de fundamentación y motivación exigido por la ley.

Por su parte la autoridad sostuvo la legalidad y validez de la resolución impugnada, diciendo que se encuentra debidamente fundada y motivada.

Vistas las cuestiones en debate la litis a resolver es si la falta de motivación adecuada por parte de la autoridad para determinar la gravedad de las infracciones cometidas por la empresa -baja o media- constituye una transgresión a los requisitos legales de motivación.

A juicio de esta juzgadora el argumento es **fundado**.

Para efecto de resolver la litis que ocupa este apartado se estima necesario transcribir los motivos y fundamentos de las sanciones aplicables en los hallazgos siguientes:

CONDUCTA SANCIONADA	FUNDAMENTACIÓN
Hallazgo 2: No se siguieron puntualmente las indicaciones del fabricante (BELL) para el mantenimiento del elevador aerodinámico de la aeronave XA EHN, específicamente la no realización de registros de lecturas del juego radial del elevador para verificar que estuviera dentro de los límites permitidos. Marco jurídico trasgredido.	Artículo 17 de la Ley de Aviación Civil y Artículo 135, fracciones I y II del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, que exigen que los permisionarios mantengan las aeronaves en condiciones de aeronavegabilidad, siguiendo las pautas del fabricante y los manuales correspondientes.

Hallazgo 3: Conducta infractora: No se proporcionó evidencia de que las grabadoras FDR instaladas en las aeronaves XA EHH y XA-EHJ sean tipo IVA y cuenten con los 48 parámetros correspondientes.	Artículo 17 de la Ley de Aviación Civil y Artículo 135, fracciones I y II del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, que exigen que el mantenimiento y la verificación de la aeronavegabilidad se realicen conforme a los manuales del fabricante.
Hallazgo 11: La duración del curso de adiestramiento recurrente teórico-práctico para piloto 472 no cumplió con lo estipulado en el Manual General de Capacitación, ya que la certificación del curso indica solo tres días de duración, mientras que el manual mencionaba cinco.	Artículo 17 de la Ley de Aviación Civil y el numeral 6.8.2, incisos a), b) y c) de la NOM-008-SCT3-2002, que exige que los programas de capacitación sean conformes con lo establecido en los manuales y autorizados por la autoridad aeronáutica.
Hallazgo 13: No se presentó una lista de asistencia firmada ni evidencia documental que respalde la asistencia al curso de adiestramiento recurrente teórico-práctico para pilotos en el equipo Bell 472.	Artículos 17 y 39 de la Ley de Aviación Civil; Artículo 109, fracción V del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; y el numeral 6.8.2, incisos b) y e) de la NOM-008-SCT3-2002, que requieren la correcta ejecución de los programas de capacitación y la debida evidencia de su cumplimiento.
Hallazgo 14: No se brindó el curso de "Factores Humanos" al personal de nuevo ingreso, específicamente al Oficial de Operaciones Edgar Eduardo Alegría Medina, quien ingresó a la compañía en mayo de 2023.	Artículos 17 y 39 de la Ley de Aviación Civil, así como en el numeral 6.8.2 incisos a) y b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002. Estas normativas requieren que el personal aeronáutico reciba formación en "Factores Humanos", particularmente para aquellos en funciones operativas, sin importar que sean de nuevo ingreso. Además, se invoca el numeral 2.1.4.2 de la Circular Obligatoria CO AV-09.6/07 RI, que establece la necesidad de capacitación en "Factores Humanos".
Hallazgo 16: No existe el registro del curso "Política, Procedimientos y Métodos para Efectuar los Reportes de Fatiga" dentro de los 24 meses estipulados para todos los empleados, tal como lo exige el Manual del Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga.	Artículos 17, 39 y 78 Sexies fracciones III, IV y V de la Ley de Aviación Civil, así como en el numeral 6.8.2 incisos a) y b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002. También se trasgreden los numerales 5.2.5.3 inciso f) y 5.2.5.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-117-SCT3-2016, que regulan la gestión de fatiga en la tripulación de vuelo y exigen la capacitación recurrente de los empleados en temas de fatiga, cada 24 meses.
Hallazgo 17:	Artículos 17, 39 y 78 Sexies fracciones III, IV y V de la Ley de Aviación Civil, así como el

No se tiene el registro del curso "***** *****", que debe ser impartido cada 24 meses a todo el personal según lo establecido en el Manual del Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga.	numeral 6.8.2 incisos a) y b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002. Además, se infringen los numerales 5.2.5.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-117-SCT3-2016, que exige la capacitación sobre el Sistema de Gestión de Riesgos por Fatiga (FRMS), impartida a intervalos no superiores a 24 meses.
HALLAZGO 18: No existe registro de la capacitación "Riesgos de Fatiga en Operaciones Aéreas", la cual debe repetirse cada 24 meses, dirigida a miembros del comité de FMRS y tripulación de vuelo, conforme a lo establecido en el Manual del Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga	Artículos 17, 39 y 78 Sexies fracciones III, IV y V de la Ley de Aviación Civil. Artículo 109 fracción V del Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Numerales 6.8.2 incisos a) y b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002. Numerales 5.25 y 5.2.5.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-117-SCT3-2016.
HALLAZGO 19 No existe registro de la capacitación "Desordenes del Sueño: Síntomas, Causas y Prevención", la cual debe repetirse cada 24 meses, dirigida a miembros del comité de FMRS y tripulación de vuelo, conforme a lo establecido en el Manual del Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga.	Artículos 17, 39 y 78 Sexies fracciones III, IV y V de la Ley de Aviación Civil. Artículo 109 fracción V del Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Numerales 6.8.2 incisos a) y b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002. Numerales 5.2.5.3 inciso K) y 5.2.5.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-117-SCT3-2016.
HALLAZGO 25: El personal de la empresa no cuenta con la instrucción AVSEC vigente, ya que la instrucción recurrente se lleva a cabo en periodos superiores a un año, lo cual contraviene el Programa de Instrucción AVSEC de la empresa.	Artículos 17, 39 y 78 Duedecies de la Ley de Aviación Civil. Numeral 6.8.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002.
HALLAZGO 29 No cuenta con la documentación que demuestre el cumplimiento de diversos	Artículos 17 y 78 Duodecies de la Ley de Aviación Civil.

aspectos del Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (PSPAII), tales como la aplicación de la política de calidad AVSEC, supervisión de medidas de seguridad, auditorías, inspecciones, adiestramiento, y otros controles de calidad en materia de seguridad.	Numerales 6.8.2 inciso a) y 6.10 inciso b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002.
HALLAZGO 33 La empresa solo genera un manifiesto de peso y balance para todas las operaciones del día, sin cumplir con la obligación de generar un manifiesto por cada operación realizada.	Artículo 17 de la Ley de Aviación Civil. Numeral 6.8.1 inciso c) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002
HALLAZGO 27: No cuenta con personal que pueda realizar el procedimiento de revisión manual en caso de requerir la aplicación de este a una persona del sexo femenino.	Artículos 17 y 78 Duodecies. de la Ley de Aviación Civil, y el numeral 6.10 inciso b) de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT32002

Esta juzgadora advierte que en relación con el **Hallazgo 2**, la autoridad menciona que no se siguieron las indicaciones del fabricante (BELL) para el mantenimiento del elevador aerodinámico de la aeronave XA EHN, específicamente por la no realización de registros de lecturas del juego radial del elevador. Sin embargo, no proporciona una explicación adecuada ni razones suficientes que justifiquen por qué esta omisión se considera una infracción de **gravedad baja**. Es decir, la autoridad no especifica los daños que podría haber causado la omisión o el impacto que esta ha tenido o podría tener sobre la seguridad de la aeronave o las operaciones aéreas.

A juicio de esta juzgadora, si bien la ausencia de registros puede considerarse una infracción administrativa o una falta de documentación adecuada, cierto es que, no implica que haya afectado la aeronavegabilidad de manera inmediata o directa. Es decir, no se acredita como la conducta puso en riesgo la seguridad operacional de manera evidente, ya que no se señaló un daño o peligro real para la aeronave o los vuelos realizados.

- 31 -

En relación con el **Hallazgo 3**, la autoridad detectó que no se proporcionó evidencia de que las grabadoras FDR instaladas en las aeronaves XA EHH y XA EHJ sean del tipo IVA y cuenten con los 48 parámetros correspondientes. Sin embargo, la autoridad no explica si este incumplimiento afectó directamente la seguridad operacional o la funcionalidad de la aeronave, lo que sería necesario para justificar una sanción de **gravedad baja**.

Es decir, la autoridad en todo caso no motiva como los parámetros de las grabadoras haya afectado la aeronavegabilidad o la capacidad de las aeronaves para operar de manera segura. De ahí que se estime que la sanción impuesta por la autoridad no está suficientemente motivada en cuanto a la gravedad de la infracción.

En relación con el **Hallazgo 11**, que señala la duración insuficiente del curso de adiestramiento recurrente teórico-práctico para piloto 472, la autoridad detectó que la certificación del curso indicaba solo tres días de duración, mientras que el Manual General de Capacitación estipulaba cinco días. Si bien, este incumplimiento afecta la formalidad de conformidad con los manuales internos de la empresa, cierto es que, no se acredita un riesgo directo para la seguridad operacional de las aeronaves o del personal.

Al respecto, la autoridad no motivó por qué la reducción de la duración del curso de adiestramiento es un factor grave para la seguridad operacional. Si bien el manual estipulaba cinco días de duración y el curso se impartió en tres días, la autoridad debió haber motivado cómo esta omisión afecta y compromete su competencia operativa. Por tanto, a juicio de esta juzgadora la reducción en la duración del curso es una incidencia menor que no necesariamente pone en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

La infracción descrita en el **Hallazgo 13** se refiere a la falta de documentación sobre la asistencia al curso de adiestramiento recurrente, sin embargo, no existe una justificación de la autoridad respecto a por qué esta infracción debería considerarse de **gravedad baja** en términos de seguridad. La ausencia de la lista de asistencia firmada si bien es una irregularidad administrativa, cierto es, que no tiene un impacto directo en la competencia operativa de los pilotos o en la seguridad de las operaciones aeronáuticas. En el caso, la autoridad no motiva como la falta de la prueba documental ha comprometido de alguna manera la eficacia del curso o la seguridad operacional.

En relación con el **Hallazgo 14**, la infracción se refiere a la falta de impartición de un curso obligatorio en el contexto de la capacitación del personal aeronáutico. Sin embargo, si bien esta infracción está en línea con las normativas de seguridad, cierto es que, la autoridad no motiva debidamente como la falta de este curso tuvo un impacto directo en la operación o seguridad de la sociedad actora.

Es decir, la autoridad no argumenta cómo esta omisión afectó concretamente la seguridad operacional del personal involucrado en las actividades aéreas. Por lo tanto, si bien la **falta** de impartición del curso de "Factores Humanos" al Oficial de Operaciones debe considerarse como una infracción administrativa que afecta el cumplimiento de las normas de capacitación. Ciertamente es que, la autoridad debe motivar de manera adecuada por qué esta infracción constituye un incumplimiento de **gravedad baja**.

En el **Hallazgo 16**, se menciona que no se encuentra registrado el curso titulado "Política, Procedimientos y Métodos para Efectuar los Reportes de Fatiga" dentro de los 24 meses estipulados para todos los empleados, de acuerdo con el Manual del Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga. En ese sentido, a juicio de esta juzgadora la falta de registro puntual del curso en el plazo de 24 meses no implica una infracción que ponga en riesgo la seguridad aeronáutica o la aeronavegabilidad. Si bien la normativa aplicable exige la capacitación en materia de fatiga, la omisión de registro se estima como una falta administrativa que no tiene un impacto directo en la operatividad o la seguridad de las

aeronaves, por lo que la sanción calificada como de **gravedad baja** se considera indebidamente motivada, pues la autoridad no justifica el porqué de la gravedad.

En cuanto al **Hallazgo 17**, la autoridad no ha justificado adecuadamente por qué la falta de registro del curso "***** ** *", que debe impartirse cada 24 meses, constituye una infracción de gravedad baja. Si bien, las normativas exigen la capacitación en gestión de fatiga, la ausencia de registro no implica directamente un riesgo para la seguridad operacional. La autoridad no motiva cómo esta omisión afecta efectivamente las condiciones de aeronavegabilidad o la capacidad operativa del personal.

Lo mismo acontece con el **Hallazgo 18**, la autoridad no ha justificado de manera adecuada por qué la falta de registro de la capacitación "Riesgos de Fatiga en Operaciones Aéreas", dirigida al comité de FMRS y a la tripulación de vuelo, constituye una infracción de **gravedad baja**. Si bien las normativas establecen la obligación de realizar esta capacitación cada 24 meses, la falta de registro no necesariamente implica que los miembros del comité o la tripulación carezcan de los conocimientos necesarios para gestionar los riesgos de fatiga. La autoridad en todo caso debió haber motivado y acreditado que esta omisión afectó la correcta ejecución de las operaciones o puso en riesgo la seguridad operacional.

En el **Hallazgo 19**, la autoridad señala la falta del registro de la capacitación "Desordenes del Sueño: Síntomas, Causas y Prevención", que debe repetirse cada 24 meses, dirigida a los miembros del comité de FMRS y la tripulación de vuelo. Sin embargo, no justifica adecuadamente por qué esta omisión debe considerarse una infracción de **gravedad baja**. Si bien, las normativas obligan la capacitación periódica, la autoridad no motiva de manera que la falta de registro haya puesto en peligro la seguridad operativa de la empresa.

A juicio de esta juzgadora el incumplimiento de un requisito administrativo no siempre implica un riesgo directo o inmediato para la seguridad, para que esta conducta se considere grave baja, debió haberse demostrado que la falta de esta capacitación específica impactó en el manejo de los riesgos relacionados con la fatiga en las operaciones aéreas.

En el **Hallazgo 25**, la autoridad detectó que el personal de la empresa no cuenta con la instrucción AVSEC vigente, dado que la instrucción recurrente se lleva a cabo en periodos superiores a un año, lo que contraviene el Programa de Instrucción AVSEC de la empresa. Sin embargo, la autoridad no motivó adecuadamente por qué este incumplimiento se considera de **gravedad baja**. Para que este incumplimiento sea considerado de **gravedad baja**, la autoridad debió haber motivado cómo la falta de capacitación recurrente impactó negativamente en la seguridad de la aviación, demostrando que los empleados no estaban preparados para gestionar situaciones de riesgo conforme a los estándares establecidos por la normativa AVSEC.

En el **Hallazgo 33**, se señala que la empresa solo genera un manifiesto de peso y balance para todas las operaciones del día, sin cumplir con la obligación de generar un manifiesto por cada operación realizada. Sin embargo, la autoridad no motivó debidamente por qué se considera de **gravedad media** este incumplimiento. Para que este incumplimiento sea considerado de **gravedad media**, la autoridad debió haber motivado como la falta de manifiestos individuales por operación generó una vulnerabilidad concreta en la seguridad operativa, o que se comprometió la correcta distribución del peso en la aeronave.

Por los motivos expuestos, la resolución emitida por la autoridad carece de una adecuada fundamentación y motivación, en consecuencia, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 50, 51, fracción IV, 52, fracción II, y 58-13 de la Ley Federal de Procedimiento

- 35 -

Contencioso Administrativo, es de resolverse y se resuelve:

I.- El actor **probó su acción**, en consecuencia;

II.- **Se declara la nulidad** de la resolución impugnada, misma que ha quedado precisada en el Resultando Primero de este fallo.

III.- **Notifíquese.**

Así lo resolvió y firma la Magistrada Instructora en el presente juicio, ante la Secretaria de Acuerdos, que actúa y da fe.

MAGISTRADA INSTRUCTORA
MÓNICA KARIME BUJAIAR PAREDES.

SECRETARIA DE ACUERDOS
NAYELI FIGUEROA TORRES

“El 17 de julio de 2025, la licenciada Nayeli Figueroa Torres, Secretaria de acuerdos con adscripción en la Décimo Primera Sala Regional en la Ciudad de México, hago constar y certifico que en términos de lo previsto en los artículos 120, 115, párrafos, primero, segundo, tercero y cuarto de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, esta versión pública suprime toda aquella información considerada legalmente como confidencial, por tratarse de nombres de personas físicas, datos de personas morales y datos laborales. Conste.”