

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, 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; 28, 31 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3o., fracciones VIII y XIII, 49, 51, fracciones II y V, y 114 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 1, 6, fracciones V y XVII, 17 y 18 de la Ley de Aviación Civil; 1, 2 fracciones II y VI, 6 fracciones I, IV, XI y XII, y 53 párrafo primero de la Ley de Aeropuertos, y

CONSIDERANDO

Que, el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) establece que dicha constitución, así como las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión;

Que, el 7 de diciembre de 1944, los países integrantes de la Organización de Aviación Civil Internacional firmaron en Chicago, Estados Unidos de América el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) a fin de desarrollar de manera segura y ordenada la aviación civil;

Que, el 31 de diciembre de 1945, el Senado de la República aprobó el citado Convenio de Chicago, ratificado por el Ejecutivo Federal el 25 de junio de 1946, el cual entró en vigor para México el 4 de abril de 1947;

Que el transporte aéreo es una industria en constante evolución y crecimiento debido a que contribuye a la conexión de personas, cargas, servicios de correspondencia y comunicaciones dentro y fuera del país;

Que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez" (AICM), se encuentra en una de las zonas de mayor densidad poblacional del país, considerado dentro de los aeropuertos más importantes de México, por la cantidad de personas y carga que transporta anualmente, mismo que se encuentra saturado a la fecha;

Que el 13 de enero de 1994, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el *Decreto que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de*

México Benito Juárez a partir del 1o. de junio de 1994, para las operaciones de aeronaves que se indican, por el que se estableció el cierre del AICM a partir del 1o. de junio de 1994, para las operaciones de aeronaves de servicio privado con matrícula XB; las del Estado con matrícula XC, y las extranjeras destinadas a vuelos privados internacionales, corporativos internacionales, demostraciones internacionales, traslado para su internación e importación al país, y extranjeras-taxi aéreo-en su modalidad de operaciones a demanda del usuario;

Que el 29 de junio de 1998, el Gobierno Federal por conducto de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes, otorgó a favor del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., una concesión para administrar, operar y explotar el AICM y llevar a cabo construcciones en el mismo, con el fin de prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, así como usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados en términos de la Ley General de Bienes Nacionales. Asimismo, el 26 de enero de 2015, se publicaron en el DOF las modificaciones a las condiciones del título de concesión;

Que, el 29 de septiembre de 2014 se publicó en el DOF la *Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez*, en los horarios de 7:00 a las 22:59 horas;

Que, el 20 de octubre de 2021, se publicó en el DOF el *Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*, mediante el cual se modifica el nombre de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para quedar como Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

Que el 03 de marzo de 2022 se publicó la *Resolución por la que se declara la saturación de los edificios terminales del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México*, en los horarios siguientes: Terminal 1 de las 05:00 a las 22:59 horas y Terminal 2 de las 06:00 a las 19:59 horas, así como de las 21:00 a las 22:59 horas;

Que el artículo 3o., párrafo primero, fracciones VIII y XIII de la Ley de Vías Generales de Comunicación *dispone que las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operan en ellas, quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales*, asimismo, *el Ejecutivo Federal ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), para la aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancia, clasificaciones y, en general, todos los documentos relacionados con la explotación, y toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación y medios de transporte;*

Que el artículo 51, fracción II y V, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, prevé que la SICT está facultada para introducir todas las modalidades que dicta el interés a las condiciones conforme a las cuales se presta el servicio público en las vías generales de comunicación y medios de transporte ya establecidos, en su calidad de servicios públicos; asimismo, dispone que se podrá ordenar la suspensión del servicio de las vías o medios de transporte, cuando no reúnan entre otras las condiciones debidas de eficacia y seguridad;

Que el artículo 6, fracción I, de la Ley de Aeropuertos prevé que la SICT, como autoridad aeroportuaria, tiene la atribución *de planear, formular y establecer las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional, de acuerdo a las necesidades del país, así como propiciar la adecuada operación de la aviación civil;*

Que el servicio público de transporte aéreo debe prestarse de manera permanente y uniforme, en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio. Para ello, la autoridad debe vigilar que los aeródromos cuenten con instalaciones o servicios mínimos que garanticen la adecuada prestación del servicio público y la seguridad de su operación;

Que, de conformidad con el artículo 36, fracción I, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, corresponde a la SICT *formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte terrestre y aéreo, de acuerdo a las necesidades del país;*

Que de la interpretación a los artículos 5, fracción VI, 6, fracción II, 2, fracción IX Y 13, fracción VI de la Ley de Seguridad Nacional, se desprende que la SICT como parte integrante del Consejo de Seguridad Nacional, debe velar por la seguridad en la aviación y coadyuvar en la conservación de la seguridad nacional, en coordinación con las demás autoridades integrantes de dicho Consejo; por lo que resulta imprescindible la aplicación de medidas inmediatas y directas, a fin de preservar la infraestructura aeroportuaria, la seguridad de los pasajeros, sus posesiones, bienes, trabajadores y prestadores de servicios en el mismo, todo ello en beneficio de la prestación del servicio público aeroportuario;

Que el Estado tiene la obligación de salvaguardar el interés público, en ese sentido, el artículo 25, párrafo tercero, de la CPEUM establece que este debe planear, conducir, coordinar y orientar la actividad económica nacional, y llevar a cabo la regulación y fomento de las actividades que demande dicho interés;

Que en términos del Considerando Séptimo de la referida Resolución por la que se declara la saturación de los edificios terminales del Aeropuerto Internacional Benito

Juárez de la Ciudad de México, se entiende por seguridad nacional en el caso de la aviación, al conjunto de actos que realiza el Estado encaminados a proteger o mantener en adecuada operación el espacio aéreo y la infraestructura indispensable para la prestación de los servicios públicos aeroportuarios y de transporte aéreo, de manera segura y eficiente;

Que como se ha establecido en los instrumentos jurídicos de referencia, el AICM está saturado tanto en espacio aéreo así como en la capacidad de los edificios terminales, las operaciones de carga afectan la capacidad de operación de la infraestructura de la terminal, por lo que a fin de salvaguardar la seguridad de las operaciones aéreas, y la integridad de los usuarios que utilizan el AICM, es necesario trasladar la carga hacia la red aeroportuaria disponible en el país;

Que derivado de las condiciones de saturación en las que se encuentran los edificios terminales 1 y 2 del AICM, resulta de interés público, generar las condiciones para la adecuada y eficiente operación de dicho aeropuerto, con niveles óptimos de servicio y con ello resolver la problemática de las áreas saturadas, así como, las instalaciones de mayor intensidad de tráfico de pasajeros en los edificios terminales, en aras de incrementar la seguridad operacional, la calidad en el servicio, el bienestar y la satisfacción del pasajero, y

Que es imperioso adoptar las acciones y estrategias para lograr la fluidez, calidad, oportunidad y seguridad en la transportación masiva de pasajeros, en los vuelos nacionales e internacionales, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

ÚNICO. Queda cerrado el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México “Benito Juárez”, para las operaciones de los concesionarios y permisionarios que proporcionan el servicio al público de transporte aéreo nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga.

Quedan exceptuados los concesionarios y permisionarios que presten servicios combinados de pasajeros y de carga, siempre que la carga sea transportada en las mismas aeronaves que los pasajeros.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Se instruye a la Agencia Federal de Aviación Civil actualizar las *Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación*, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017, así como, incorporar el presente decreto en la Publicación de Información Aeronáutica (PIA).

TERCERO. Se instruye a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a realizar las acciones necesarias, a fin de revisar y modificar, en su caso, las concesiones del servicio al público de transporte aéreo nacional regular y no regular de carga.

Se instruye a la Agencia Federal de Aviación Civil revisar y modificar, en su caso, los permisos del servicio al público de transporte aéreo internacional regular y no regular de carga y, en su caso, autorizar las rutas relacionadas al artículo Primero del presente decreto.

CUARTO. Se instruye al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., a realizar las gestiones correspondientes para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, de conformidad con el presente decreto, lo establecido en las *Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación*, así como lo dispuesto en las declaratorias señaladas en los transitorios Séptimo y Octavo del presente decreto.

QUINTO. Los concesionarios y permisionarios que proporcionen el servicio al público de transporte aéreo, nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga, con la excepción prevista en el presente decreto, cuentan con un plazo máximo de 90 días hábiles, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para reubicar sus operaciones fuera del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez".

SEXTO. El presente decreto no abroga al diverso publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de enero de 1994, el cual establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a partir del 1 de junio de 1994, para las operaciones de aeronaves que se indican, por lo que se mantiene vigente.

SÉPTIMO. La declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2014, permanece vigente.

OCTAVO. La resolución por la que se declara la saturación de los edificios terminales del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México,

publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de marzo de 2022, permanece vigente.

NOVENO. Las erogaciones que, en su caso, se generen con motivo de la entrada en vigor del presente decreto, se deben cubrir mediante movimientos compensados, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables, con cargo al presupuesto aprobado para los ejecutores de gasto correspondientes en el presente ejercicio fiscal, y no se autorizarán recursos adicionales en el presente ejercicio ni en los subsecuentes.

Hoja de Firma del Decreto que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, para las

*operaciones del servicio al
público de transporte aéreo que
se indica.*

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en Ciudad de México, a

PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR

Hoja de Refrendo del Decreto que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, para las operaciones del servicio al público de transporte aéreo que se indica.

**SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES**

JORGE NUÑO LARA

Hoja de Refrendo del Decreto que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, para las operaciones del servicio al público de transporte aéreo que se indica.

SECRETARIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

ROGELIO EDUARDO RAMÍREZ DE LA O

Hoja de Refrendo del Decreto que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, para las operaciones del servicio al público de transporte aéreo que se indica.

SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

MARCELO LUIS EBRARD CASAUBÓN