

# **INFORME ESPECIAL DE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS DERECHOS HUMANOS SOBRE EL PROGRAMA DE REFORZAMIENTO DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD ESTABLECIDAS A PARTIR DE DICIEMBRE DE 2003 EN LOS DIFERENTES AEROPUERTOS INTERNACIONALES EN LA REPUBLICA MEXICANA.**

## **I. PRESENTACION**

Esta Comisión Nacional de los Derechos Humanos, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 102, apartado B, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1º., 3o., 6o., fracciones I, II y III; 15, fracción VII; 24, fracción IV, de la Ley de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, así como 89 y 174 de su Reglamento Interno, ha analizado el expediente integrado con motivo de las quejas relativas a la aplicación de las medidas de reforzamiento de seguridad establecidas en los aeropuertos internacionales de las ciudades de México, Tijuana, Reynosa, Chihuahua, Juárez, Monterrey y Guadalajara, para la revisión de pasajeros que pretendían viajar a los Estados Unidos de América a partir del mes de diciembre de 2003, por lo que dada la importancia y gravedad del caso, presenta a la opinión pública el presente informe especial sobre tales sucesos, en el que se detallan los antecedentes, acciones, obstáculos, hechos, observaciones y conclusiones, resultado del proceso de investigación.

A partir de la serie de molestias que expusieron los pasajeros que fueron sometidos a revisiones en su persona, objetos, equipaje de mano y documentos por parte de servidores públicos del gobierno federal y de empleados de compañías de seguridad privada, bajo la tolerancia de dichos servidores públicos, el 5 de enero de 2004, ésta Comisión Nacional inició de oficio el expediente de queja 7/2004.

La determinación anterior se sustentó, además, en la información difundida en los diversos medios de comunicación, a través de la cual se dio a conocer a la opinión

pública la situación de los pasajeros que pretendían viajar a los Estados Unidos de América, de lo que se desprenden una serie de vejaciones y maltratos, así como la vulneración de los derechos relativos a la dignidad humana, la igualdad, el libre tránsito, la legalidad y la seguridad jurídica, todos ellos protegidos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, así como por la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

## **II. ANTECEDENTES**

El presente informe especial se refiere a la situación que privó en siete aeropuertos Internacionales de la República Mexicana de las ciudades de México, Tijuana, Reynosa, Chihuahua, Juárez, Monterrey y Guadalajara, en donde se comprobó que la actuación de las autoridades responsables de la operación, seguridad y vigilancia aeroportuaria se apartó de los principios de legalidad, eficiencia, profesionalismo y honradez, al tolerar la intervención de personal de empresas de seguridad privada en funciones que son exclusivas de las autoridades federales, de acuerdo a la legislación vigente.

Por lo anterior, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, en cumplimiento a las responsabilidades encomendadas y en ejercicio de sus facultades legales, realizó una investigación de oficio en torno a las medidas de reforzamiento de seguridad que se establecieron en distintos aeropuertos internacionales de la República Mexicana con motivo de la implementación del Nivel de contingencia tres (amenaza seria) en nuestro país y la denominada “Alerta naranja”, por parte de los Estados Unidos de América.

Éste es un informe especial realizado a partir de las premisas legales y humanitarias que rigen las acciones de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos; de ahí su apego a las evidencias que ésta tuvo a su alcance. Los

hechos expuestos en el presente documento se encuentran plenamente sustentados en las evidencias obtenidas con motivo de las investigaciones realizadas y las proporcionadas a esta Comisión Nacional, las cuales han sido valoradas atendiendo al marco jurídico vigente.

### **III. ACCIONES**

Para efectos de este informe especial y en atención a la naturaleza de la investigación, se determinó ubicar el fenómeno en los siguientes rubros: 1) Las omisiones en que incurrieron las autoridades responsables de la seguridad aeroportuaria; 2) La presencia e intervención de agentes extranjeros en funciones exclusivas de autoridades mexicanas; 3) El trato discriminatorio, humillante y degradante otorgado a los pasajeros en la revisión de su persona, objetos, equipaje de mano y documentos; 4) La retención ilegal de objetos de los pasajeros por parte de empleados de las empresas de seguridad privada; y, 5) El abuso de elementos de la Policía Federal Preventiva en prácticas de detención de personas.

En tal virtud, en enero de 2004, esta Comisión Nacional diseñó un programa de trabajo orientado a obtener evidencias de la actuación de las autoridades federales respecto a la implementación del programa denominado “Reforzamiento de las medidas de seguridad en los diferentes aeropuertos internacionales en la República Mexicana”, cuyas primeras líneas de investigación implicaron las siguientes acciones:

1. Se designaron a 28 visitadores adjuntos, para realizar las diligencias e investigaciones de campo en los aeropuertos de las ciudades de México, Tijuana, Reynosa, Chihuahua, Juárez, Monterrey y Guadalajara, dar fe del trato que recibieron las personas, recibir quejas y verificar la manera como se desarrollaban los operativos en los filtros de revisión, localizar y recopilar información, testimonios y demás evidencias.

**2.** Se realizaron un total de 488 diligencias, de entre las cuales 133 correspondieron a entrevistas, 8 testimonios, 9 declaraciones y 338 inspecciones oculares y fe de hechos, todas éstas fundamentalmente derivadas de la visita a las instalaciones aeroportuarias y del contacto directo con los pasajeros que utilizan los principales aeropuertos internacionales del territorio nacional.

**3.** Se elaboró un análisis individual e integral de las quejas, testimonios y declaraciones de los usuarios en las referidas terminales aéreas, y se confrontó con la información difundida por las autoridades relacionadas con la aplicación de las medidas de reforzamiento de seguridad a través de sus informes oficiales que, por lo general, no reflejaron fehacientemente la manera en que se estaban desarrollando los procedimientos de revisión de personas, objetos, equipaje de mano y documentos en los citados aeropuertos.

**4.** Se analizó la actuación de diversas autoridades del ámbito federal relacionadas con la seguridad de los aeropuertos y la revisión de los pasajeros y sus pertenencias.

**5.** Se realizaron visitas a los distintos filtros de revisión en las salidas internacionales, así como entrevistas con servidores públicos adscritos a las autoridades destacamentadas en los recintos aeroportuarios.

**6.** Se solicitaron los informes respectivos a las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, Relaciones Exteriores, Gobernación y Seguridad Pública, así como a la Procuraduría General de la República, al Instituto Nacional de Migración, al Centro de Investigación y Seguridad Nacional y a la Dirección General del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

**7.** Se solicitó la colaboración de las Comisiones Estatales de Derechos Humanos de Jalisco y Nuevo León, para coadyuvar con esta Comisión Nacional en la práctica de diligencias.

**8.** Se realizaron acciones de promoción, difusión y defensa de los derechos humanos a través de la entrega, hasta el momento, de 12,000 trípticos, y se realizaron 150 orientaciones a los pasajeros que habían sufrido aparentemente un acto de molestia por parte de las autoridades y de empleados de empresas de seguridad privada adscritas a los respectivos aeropuertos.

**9.** Se solicitó y obtuvo la colaboración de diversas autoridades aeroportuarias, quienes dieron a conocer los filtros de revisión establecidos en las terminales aéreas.

**10.** En virtud de las condiciones de alta vulnerabilidad de los derechos de pasajeros que pretenden viajar, se estableció una guardia permanente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, la cual, en la medida de lo posible, continuará hasta en tanto se mantengan las medidas adoptadas, por las autoridades aeroportuarias.

#### **IV. OBSTÁCULOS**

En el desarrollo del trabajo de esta Comisión Nacional de los Derechos Humanos surgieron algunos impedimentos, los cuales deben señalarse con el propósito de que los resultados del presente trabajo se evalúen objetivamente.

A efecto de que la CNDH llevara a cabo su labor de investigación, se solicitó a las autoridades aeroportuarias, especialmente a los administradores de los aeropuertos de las ciudades de México, Tijuana, Reynosa, Chihuahua, Juárez, Monterrey y Guadalajara, que permitieran realizar su trabajo al personal debidamente comisionado para tal efecto; no obstante lo anterior, la práctica de las diligencias fue obstaculizada y entorpecida en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, al menos durante el día 7 de enero de 2004, impidiéndose a

dicho personal ingresar a las instalaciones para cumplir con su función, y no fue sino hasta el día 8 de enero del mismo año que se autorizó su ingreso.

Asimismo, debe señalarse que en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, las autoridades aeroportuarias no brindaron las facilidades necesarias a los visitadores adjuntos de esta Comisión Nacional para el debido cumplimiento de su cometido, ya que les impidió cumplir con su labor al no permitirles el acceso a determinadas zonas aeroportuarias, aduciendo razones de seguridad; con ello se transgredió lo dispuesto en el artículo 71 de la Ley de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, el relación con el 112 de su Reglamento Interno, que en su parte medular establece “la Comisión Nacional podrá rendir un informe especial cuando persistan actitudes u omisiones que impliquen conductas evasivas o de entorpecimiento por parte de las autoridades y servidores públicos que deban intervenir o colaborar en sus investigaciones, no obstante los requerimientos que ésta les hubiere formulado”, así como el deber de las autoridades de brindar “las facilidades que se requieran para el buen desempeño de las labores de investigación y permitir el acceso a los documentos o archivos respectivos”, por lo que se presentó la denuncia respectiva y en el presente informe se hacen públicas dichas circunstancias.

## **V. HECHOS**

**A.** Previo al análisis de los derechos humanos que resultaron conculcados con el actuar de los servidores públicos del Estado mexicano, en agravio de los pasajeros con destino al extranjero, quienes fueron sometidos a revisiones exhaustivas en las salidas internacionales de los aeropuertos antes mencionados, es oportuno señalar que en nuestro país, el Estado de derecho sienta sus bases en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en cuyo texto se reconoce un catálogo de derechos humanos que buscan garantizar la dignidad humana, la igualdad, el libre tránsito, la legalidad y la seguridad jurídica de las

personas en el país, sin que sea admisible ninguna distinción motivada por origen étnico o nacional, género, edad, capacidades diferentes, condición social, estado de salud, religión, opiniones, preferencias, estado civil o cualquiera otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

En este orden de ideas, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, como ley suprema en el orden jurídico mexicano, y los instrumentos internacionales suscritos y ratificados por México, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 133 constitucional, son disposiciones que establecen el régimen jurídico, que debe cumplir y respetar la autoridad cuando dirige su acción hacia los gobernados.

De acuerdo con lo establecido por el artículo 1.1 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, y su interpretación por la Corte Interamericana de Derechos Humanos, resulta contraria a derecho toda forma de ejercicio del poder público que viole los derechos humanos, por lo que ante cualquier circunstancia en la que un órgano o servidor público del Estado, con independencia de su jerarquía, lesione indebidamente uno de tales derechos o esté ante un supuesto de inobservancia del deber de actuar con la debida diligencia, se configura una violación a los derechos humanos.

En los términos anteriores, es imputable al Estado en su conjunto toda violación a los derechos reconocidos por la Convención Americana sobre Derechos Humanos, derivada de un acto del poder público o de personas que actúan prevalidas de los poderes que ostentan en su carácter de servidores públicos, o de terceras personas que ejercen o llevan a cabo funciones de autoridad; situaciones en las cuales un Estado está obligado a prevenir, investigar y sancionar las violaciones a los derechos humanos dentro del ámbito de su competencia, y los supuestos en que su responsabilidad puede verse comprometida por haberse provocado una lesión a esos derechos, lo cual también comprende casos como el

de un hecho violatorio de los derechos humanos que inicialmente no resulte imputable de manera directa a un Estado, por ser obra de un particular o por no haberse identificado al autor de la trasgresión, pero que pueden acarrear la responsabilidad internacional del Estado, no por ese hecho en sí mismo, sino por la falta de la debida diligencia para prevenir la violación o para tratarla en los términos requeridos en la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

En este sentido, el principio de la debida diligencia describe el esfuerzo mínimo a realizar por parte de los servidores públicos del Estado, para cumplir su deber de proteger a los ciudadanos de los abusos contra sus derechos, lo cual implica adoptar medidas eficaces para prevenir esos abusos e investigarlos cuando se producen, a fin de determinar en su caso las responsabilidades a imponer las sanciones pertinentes.

El mencionado principio, en su interpretación por la Corte Interamericana permite identificarlo en plena adecuación con la naturaleza de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, por lo que resulta vulnerado ante toda situación en la cual el poder público sea utilizado para lesionar los derechos humanos en ella reconocidos. Si se considerara que no se compromete al Estado cuando sus servidores públicos incurren en un exceso del poder público a través de actos que desbordan su competencia o que son ilegales, perdería sentido el Estado de derecho y sobre todo la protección de los derechos humanos reconocida en el sistema jurídico mexicano.

El deber de prevención a la violación de los derechos humanos, abarca la adopción por parte del Estado de todas aquellas medidas de carácter jurídico, político, administrativo y cultural que promuevan la salvaguarda de los derechos humanos y aseguren que las eventuales violaciones a los mismos sean efectivamente corregidas.

Por otra parte, el derecho a la igualdad implica el reconocimiento de la unidad de naturaleza del género humano y es inseparable de la dignidad esencial de la persona, frente a la cual es incompatible toda situación que, por considerar superior a un determinado grupo, conduzca a tratarlo con privilegio, o que, a la inversa, por considerarlo inferior, lo trate con hostilidad o de cualquier forma lo discrimine del goce de sus derechos. De ahí que no sea admisible crear diferencias de tratamiento entre seres humanos que no se correspondan con su única e idéntica naturaleza.

La Comisión Nacional partió de los hechos probados e íntimamente relacionados con el hecho principal, con lo que se logró acreditar la omisión en que incurrieron los servidores públicos del Estado mexicano al dejar de lado el deber que les correspondía de observar la Constitución, en lo relativo a garantizar el respeto a la dignidad humana, la igualdad, el libre tránsito, la legalidad y la seguridad jurídica de los pasajeros que viajan de los Estados Unidos Mexicanos a los Estados Unidos de América.

En el análisis de las evidencias, también tuvieron un papel importante las noticias y artículos publicados en los diversos medios de comunicación impresos o electrónicos, pues son hechos públicos y notorios que, al estar en completa relación con las evidencias que esta Comisión Nacional se allegó como resultado de sus investigaciones, no requieren en sí mismos de comprobación, como lo reconocen tanto la jurisprudencia nacional como la internacional en materia de derechos humanos, en cuanto constituyen declaraciones públicas; más aún, cuando pueden ser corroboradas con testimonios y documentos que les atribuyen los hechos referidos a servidores públicos del gobierno federal.

**B.** De las investigaciones practicadas por esta Comisión Nacional, pudo establecerse que en el mes de diciembre de 2003, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Seguridad Aeroportuaria, comunicó a los comités locales de seguridad aeroportuaria en los

diferentes aeropuertos internacionales de la República Mexicana que se implementaría el “Nivel de contingencia tres (amenaza seria)”.

Al respecto, el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria dispone que el objetivo del plan de contingencia consiste en establecer las medidas de seguridad complementarias que deben implantarse cuando se presenten situaciones extraordinarias que ameriten considerar un aumento de amenaza, por lo que según se desprende de la información proporcionada a esta Comisión Nacional “el Comité Local de Seguridad Aeroportuaria celebró durante los días 22 y 23 de diciembre de 2003, reuniones extraordinarias telefónicas en las que se acordó que todas las aerolíneas harían del conocimiento de sus pasajeros, la necesidad de documentarse con dos horas de anticipación en el caso de vuelos nacionales y de tres horas en el caso de vuelos internacionales.”

En relación con la implementación de dichas medidas de reforzamiento, esta Comisión Nacional constató diversas deficiencias en la organización operativa y logística, durante los procesos de revisión de pasajeros en los diferentes filtros de revisión en las salas aeroportuarias, una ausencia clara de información a los usuarios del servicio aeroportuario respecto de los objetos que no pueden ser transportados en las aeronaves, así como el incumplimiento a los manuales de operación que establecen el destino final de los objetos retenidos; dicho panorama se tornó aún mas grave, al permitir el gobierno federal la presencia de personal identificado como perteneciente a las agencias de seguridad de los Estados Unidos de América, quienes no sólo participaron como observadores en el proceso de documentación y abordaje de los pasajeros con destino a ese país, sino que tuvieron una participación activa durante las revisiones de documentos de viaje de los pasajeros, sobre todo en las salas de última espera, así como las revisiones indebidas realizadas por elementos de la Policía Federal Preventiva sobre la autenticidad o validez de los documentos de viaje de los pasajeros.

Los hechos anteriores propiciaron que numerosos pasajeros que viajaban hacia los Estados Unidos de América, manifestaran su malestar, como consecuencia de las demoras y cancelaciones de vuelos, las excesivas y humillantes revisiones de su persona, objetos, equipaje de mano y documentos, realizadas por personal de empresas de seguridad privada concesionadas, mismas que actuaban con la tolerancia de los servidores públicos encargados de la operación, seguridad y vigilancia aeroportuaria.

## **VI. OBSERVACIONES**

El análisis lógico-jurídico de las evidencias que obtuvo esta Comisión Nacional, permite concluir que servidores públicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Secretaría de Seguridad Pública, trasgredieron los derechos que reconoce el orden jurídico mexicano a favor de los pasajeros, y que se refieren a: la dignidad humana, la igualdad, el libre tránsito, la legalidad y la seguridad jurídica, todo lo anterior al omitir observar el marco jurídico vigente que resulta aplicable al momento en que la Dirección General de Aviación Civil comunicó la adopción de medidas de reforzamiento de seguridad a los diferentes aeropuertos internacionales en la República Mexicana.

Resulta importante precisar que, de conformidad con lo establecido en los artículos 1° y 2°, fracción V, de la Ley de Aeropuertos, los aeropuertos constituyen terminales de servicio público de carácter nacional e internacional, que forman parte de las vías generales de comunicación y se integran con las obras de infraestructura que comprende pistas, plataformas, edificios y terrenos en que están construidas dichas obras, así como de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales. En este sentido, el gobierno federal mantiene el dominio de los bienes inmuebles necesarios para la operación del aeropuerto, en términos del artículo 20 de la Ley de Aeropuertos, y debe aquí precisarse que el día 29 de junio de 1998, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó a

la entidad paraestatal denominada AICM (Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.) una concesión para administrar, operar y explotar el aeropuerto, en términos de la propia Ley de Aeropuertos y su Reglamento, estando obligado el concesionario a permitir el acceso y uso de las áreas localizadas dentro de los bienes concesionados a las dependencias del gobierno federal, para el desempeño propio de sus atribuciones.

A este respecto, esta Comisión Nacional considera que si bien es cierto que el Estado mexicano tiene el deber de proporcionar seguridad pública a todas las personas, también lo es que la implementación de tales procedimientos de seguridad no deben ser contrarios a derecho, al punto de violar los derechos que le asisten a todo gobernado.

**A.** Esta Comisión Nacional de los Derechos Humanos logró constatar que las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y Seguridad Pública, omitieron observar el contenido que la Ley de Aeropuertos establece en el capítulo IX, relativo a la seguridad, específicamente lo dispuesto en el artículo 71, párrafo segundo, el cual a la letra señala “en situaciones de emergencia o cuando se ponga en peligro la paz interior o la seguridad nacional, las autoridades federales competentes, prestarán en forma directa la vigilancia para preservar la seguridad de las aeronaves, pasajeros, carga, correo, instalaciones y equipo”.

Para esta Comisión Nacional quedó acreditado que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al acordar la aplicación del “Nivel de contingencia tres (amenaza seria)”, toleró una serie de excesos por parte de empleados de compañías privadas de seguridad; todo ello bajo el argumento de haberse declarado el mencionado nivel de contingencia, sin considerar que ante dichos casos la responsabilidad en la aplicación de las medidas de reforzamiento de seguridad corresponde directamente y de manera exclusiva a las autoridades federales competentes y no a particulares que se desempeñan en empresas de seguridad, por lo que resultó evidente que se dejó a cargo de empleados de

empresas de seguridad privada una función que, al caer en el ámbito de la seguridad nacional, le corresponde de manera exclusiva al gobierno federal a través de las diversas dependencias y secretarías con que cuenta, todo ello al margen de lo que establece el marco jurídico mexicano, con lo que no sólo se omitió cumplir con el deber que le correspondía, sino que se toleraron prácticas abusivas y discriminatorias en contra de los particulares y las cuales fueron realizadas por empleados de las empresas privadas de seguridad, así como por agentes extranjeros, bajo la anuencia y tolerancia de las autoridades competentes.

Es importante resaltar que al omitir acatar lo dispuesto en el precepto legal antes invocado y, por ende, no dar cumplimiento al deber que le correspondía a las autoridades aeroportuarias de proporcionar directamente el servicio de seguridad, se propició además la realización de revisiones excesivas de pasajeros, equipaje de mano, objetos y documentos, sin que existiera el equipo adecuado, los criterios uniformes y las condiciones que garantizaran un trato digno a los pasajeros, todo ello en franca oposición a lo previsto en el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, en el artículo 34 de la Ley de Aviación Civil, y los artículos 71, 72 y 73 de la Ley de Aeropuertos, y 118, 152, 155 y 160 de su Reglamento.

Por lo anterior, esta Comisión Nacional pudo observar que las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y Seguridad Pública, en términos de lo dispuesto por los artículos 6º, fracción VIII, y 71, párrafo primero, de la Ley de Aeropuertos, así como 30bis, fracción XIX, y 36, fracción V, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, omitieron aplicar una correcta vigilancia, supervisión, inspección y verificación de las labores desarrolladas por la entidad paraestatal Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., así como vigilar que las empresas concesionarias de los distintos aeropuertos de la República Mexicana se allegaran del equipo adecuado para revisar los objetos que llevan consigo los pasajeros.

En el mismo orden de ideas, esta Comisión Nacional logró acreditar la ausencia de criterios y medidas de higiene y de precaución elemental, por parte del

personal de las empresas de seguridad privada, para evitar la contaminación, el daño o la descomposición de algún producto, tales como: “el tomar con sus propias manos, sin utilizar protección alguna, la ropa y los alimentos”; “no existir un criterio uniforme en las revisiones, ya que en ocasiones se incurrió en excesos con los pasajeros, a quienes se les transgredió su dignidad, al obligarlos a probar los alimentos que llevaban consigo, a fin de verificar que no contuvieran alguna sustancia de riesgo o no permitida, así como la retención de sus objetos, bajo argumentos tales como que las botellas no estaban herméticamente selladas”, lo cual, en la mayoría de los casos provocó desconcierto y molestia en los agraviados.

Asimismo, fue notable la falta de personal femenino suficiente para atender las revisiones de pasajeros de ese género, que pudieran sentirse incómodas ante el hecho de que personal masculino revisara su ropa íntima u otras pertenencias.

Por otra parte, ante la implementación del reforzamiento de las medidas de seguridad, resultó evidente la falta de coordinación que existió entre tal personal con sus superiores y las autoridades aeroportuarias, ya que no se informó a los pasajeros sobre los objetos que no podían introducir a la llamada "zona estéril" y los objetos que debían ser verificados por medio de las bandas instaladas con “rayos x”, o bien el número de revisiones a las que deben sujetarse los pasajeros.

Dicha situación resultó aún más grave con los pasajeros de lengua distinta al español, pues en este caso, la mayoría del personal de empresas de seguridad privada, así como de servidores públicos asignados a tareas de seguridad en las instalaciones aeroportuarias carecía del manejo mínimo indispensable del idioma extranjero respectivo, para explicarle al usuario sobre los objetos que se prohíben introducir a las salas de abordaje y los procedimientos de revisión implementados, lo cual tuvo como consecuencia que la espera de los pasajeros, sólo en los filtros de revisión, se prolongara hasta por 2 horas en los horarios de mayor afluencia de vuelos al extranjero.

De igual manera, esta Comisión Nacional logró allegarse evidencias para acreditar el incumplimiento de lo previsto en la Ley General que establece las Bases de Coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Pública, toda vez que de conformidad a lo dispuesto en el artículo 53, párrafo segundo, “los particulares que presten este servicio de seguridad estarán impedidos para ejercer las funciones que corresponden a las autoridades de seguridad pública”.

Por lo anterior, esta Comisión Nacional observó que las prácticas adoptadas por los servidores públicos encargados de la operación, seguridad y vigilancia aeroportuaria, transgredieron el derecho a la dignidad humana, la igualdad, el libre tránsito, la legalidad y la seguridad jurídica, al tolerar los excesos de empleados de compañías privadas de seguridad, lo cual representa, por sí mismo, una infracción al deber que tiene el Estado a garantizar el respeto a los derechos de todas las personas, con lo que se evidenció un trato indebido a los pasajeros durante la implementación del reforzamiento de las medidas de seguridad en los aeropuertos internacionales de la República Mexicana.

**B.** Por otra parte, en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México el personal de esta Comisión Nacional constató la presencia e intervención activa de agentes extranjeros del gobierno de los Estados Unidos de América, adscritos a la agencia de los Estados Unidos de América denominada *Transportation Security Agency*, conocido por sus siglas TSA, en las salas de última espera de las salidas internacionales, en el momento en que realizaban labores de revisión de documentos de viaje exclusivamente a pasajeros mexicanos que pretendían abordar el vuelo 490, de la aerolínea Aeroméxico, con destino a la ciudad de Los Ángeles, California, los cuales no se limitaron a realizar funciones de observadores sino que, contando con la anuencia de las autoridades mexicanas ahí constituidas, sometían a diversos cuestionamientos a las pasajeros y revisaban sus documentos de viaje.

Por lo anterior, se solicitaron a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Secretaría de Seguridad Pública, los informes respectivos y en respuesta se admitió la actuación de dicho personal con la aclaración de que su presencia no era permanente sino temporal; que su estancia se derivaba de la colaboración sobre seguridad de la aviación que se establece entre los Estados contratantes y la Organización Internacional en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944, así como del contenido del anexo 17, y que tales labores “no tenían ninguna prerrogativa ni ejercicio, que no fuera el de visores, ya que no tomaban decisiones o controles sobre ninguna actividad de la aviación civil en nuestro país, ni ejercitaban alguna facultad de autoridad en territorio nacional”.

Contrario a la afirmación sostenida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el 12 de enero del año en curso, el personal de esta Comisión Nacional en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México recabó evidencias de que un agente extranjero que portaba un gafete con las letras TSA, estaba participando en la verificación de documentos de los pasajeros de la sala 21, que abordaban un vuelo de la línea Aeroméxico con destino a la ciudad de los Ángeles, California, tarea que está reservada en exclusiva a las autoridades mexicanas.

Por su parte, la Secretaría de Relaciones Exteriores, manifestó a esta Comisión Nacional que no tenía participación en el programa de reforzamiento de las medidas de seguridad en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, señalando que no está dentro de sus facultades la revisión de pasajeros nacionales y extranjeros de conformidad con lo dispuesto por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y en el Reglamento Interior de esa institución.

En el oficio que se remitió a esta Comisión Nacional por parte de la Secretaría de Seguridad Pública, número SSP200.- 020/2002, de fecha 13 de enero de 2004, se informó que “el fundamento legal de la participación de ésta Secretaría en dicho

operativo se encuentra contenido en el convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 del cual México es parte, mismo que fue aprobado por el H. Senado de la República y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de septiembre de 1946, que tiene carácter de Ley Suprema de conformidad con lo que establece el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en el acuerdo de las Secretarías de Gobernación, de Relaciones Exteriores y de la Procuraduría General de la República, en el ámbito de sus respectivas competencias, que establece las normas que regulan la estancia temporal de los agentes representantes de entidades de gobiernos extranjeros que, en su país, tienen a su cargo funciones de policía, de inspección o vigilancia de aplicación de Leyes y Reglamentos, así como técnicas especializadas; y en el artículo 4º, fracciones I, II, III, VI y XII de la Ley de la Policía Federal Preventiva.”

Al respecto, conviene señalar que el mencionado Acuerdo, de fecha 2 de julio de 1992, suscrito por las Secretarías de Gobernación, Relaciones Exteriores y la Procuraduría General de la República, establece las normas que regulan la estancia temporal de los agentes representantes de entidades de gobiernos extranjeros, por la naturaleza de sus funciones, y en el apartado 2.1 denominado de Ingreso y Acreditación, a la letra señala:

2.1. Los agentes serán acreditados ante la Secretaría de Relaciones Exteriores, a la Embajada o Consulado de su Gobierno en México, de conformidad con la Convención Diplomática y la Convención Consular. Asimismo, serán registrados ante la Secretaría de Gobernación y la Procuraduría General de la República. Sus funciones oficiales excluyen la posibilidad de realizar tareas expresamente reservadas a autoridades mexicanas o la aplicación y ejecución en territorio nacional de las leyes de otro país.

De manera muy especial debe destacarse que los puntos 3.1., 4.1. y 5.1. del citado Acuerdo a la letra señalan lo siguiente:

3.1. Las actividades de los Agentes se limitará a servir de enlace para intercambio de información con las autoridades mexicanas que se señale, que se derive de los diferentes aspectos de cooperación internacional en los mismos participen.

4.1. Los Agentes estarán obligados a observar estrictamente todas las leyes y disposiciones mexicanas aplicables.

5.1. Los Agentes no podrán realizar tareas que están reservadas a las autoridades mexicanas.

Como puede observarse, los preceptos antes invocados no fueron observados por los agentes del gobierno de los Estados Unidos de América, en el caso que nos ocupa, y contaron con la más evidente anuencia de las autoridades federales, quienes lejos de impedir que tales extranjeros se abstuvieran de realizar funciones expresamente reservadas a autoridades mexicanas, toleraron que el citado personal extranjero participara activamente en la revisión de los documentos de aquellos pasajeros que deseaban viajar a los Estados Unidos de América, específicamente a la ciudad de Los Ángeles, California.

Al respecto, conviene agregar que el artículo 21, párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que la función de seguridad pública compete exclusivamente a la Federación, al Distrito Federal, y a los estados y municipios, sin que exista la mínima posibilidad de admitir la participación de autoridades extranjeras en dichas tareas. Con la salvedad de lo previsto en el artículo 71, párrafo segundo, de la Ley de Aeropuertos que en el capítulo IX, relativo a la seguridad, específicamente dispone que “en situaciones de emergencia o cuando se ponga en peligro la paz interior o la seguridad nacional, las autoridades federales competentes, prestarán en forma directa la

vigilancia para preservar la seguridad de las aeronaves, pasajeros, carga, correo, instalaciones y equipo”.

Aunado a lo anterior, debe señalarse que el día 16 de enero de 2004, el secretario de Comunicaciones y Transportes, durante su comparecencia ante la Primera Comisión de Trabajo de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, afirmó textualmente lo siguiente:

Solamente hubo personal extranjero en el Aeropuerto de la Ciudad de México y solamente durante el periodo del día 23 –si no me equivoco– de diciembre más o menos al día 2 o 3 de enero.

La labor de estas personas, se presentaron y se acreditaron como personal de la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica, para efectos de establecer el enlace de la información. (*sic*)

Por el contrario, esta Comisión Nacional obtuvo constancia a través de las inspecciones oculares que llevaron a cabo visitadores adjuntos en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que por lo menos hasta el 17 de enero de 2004, existió la presencia de agentes adscritos a *Transportation Security Agency* (TSA), principalmente en la preparación de abordaje al vuelo 490 de Aeroméxico, con destino final a la ciudad de Los Ángeles, California.

Además, el propio titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes reconoció en la citada comparecencia la participación activa de los agentes del gobierno de los Estados Unidos de América, al expresar textualmente lo siguiente:

(...) La labor de los señores: eran expertos en documentos falsificados, pedían alguna vez un pasaporte, lo pedía la policía mexicana, se le entregaba al experto, el experto lo verificaba, regresaba y se acabó.

De conformidad con la respuesta obsequiada por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el fundamento legal de las revisiones materia de este informe, deriva del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de septiembre de 1946, y de manera particular en el “anexo 17 Protección de la Aviación Civil”.

En el caso concreto, el contenido del artículo 37 de dicho convenio establece que los Estados contratantes, adoptarán y enmendarán las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten, entre otras, de cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea; en ese orden de ideas, el anexo 17 versa sobre la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, y tuvo origen en el marco de la Asamblea, el Consejo y los demás órganos que integran la Organización Internacional de Aviación Civil previstos en dicho convenio, en los que deben estar representados los estados contratantes mediante delegados cuyas decisiones, ratificaciones, adiciones, enmiendas y denuncias al convenio deberán ser aprobadas por voto de dos tercios de la Asamblea; y entrarán en vigor con respecto a los Estados que la hayan ratificado, existiendo la posibilidad, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 94 del Convenio en comento, de que se recomiende la adopción de una resolución en el sentido de que todo Estado que no la haya ratificado dentro de determinado periodo cese, *ipso ipso*, de ser miembro de la organización y parte de éste convenio.

Debido a los actos terroristas acontecidos el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América, se convocó a la vigésima reunión de AUSEC (Aviación de Seguridad), para considerar las propuestas específicas que se incorporarían a la décima enmienda del anexo 17, en las cuales se establecen los criterios para la organización nacional de procedimientos, prácticas y regulaciones en materia de seguridad en la que cada Estado contratante debe mantener una revisión constante de nivel y operación de la aviación civil, así como ajustar los

elementos relevantes a cada programa de seguridad de los Estados contratantes; sin embargo, no existe evidencia alguna de que los Estados Unidos Mexicanos hayan sido representados a través de un delegado de la Secretaría de Relaciones Exteriores para suscribir el compromiso internacional, y en su caso ratificado por el Senado de la República y publicado en el Diario Oficial de la Federación, lo que implicaría la observancia obligatoria de dicho anexo, con apego a lo dispuesto en los artículos 4o., segundo párrafo, de la Ley sobre la Celebración de Tratados, así como 76, fracción primera, y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Más aún, del contenido del anexo 17 no se desprenden compromisos que obliguen a los Estados contratantes a facilitar e implementar medidas de seguridad determinadas, sino que regula los principios generales y facilidades en materia de seguridad y cooperación internacional para la aviación civil de los Estados contratantes; en efecto, el contenido del “Manual para la Salvaguarda de la Aviación Civil en contra de Actos de Interferencia Ilegal”, provee los procedimientos y guía de seguridad para los programas de aviación civil de los Estados contratantes, y que en su anexo 17 de seguridad, séptima edición de abril de 2002, enuncia en su capítulo segundo, entre sus objetivos, que “corresponde a cada Estado contratante establecer una organización y desarrollar e implementar su regulación, prácticas y procedimientos para salvaguardar la aviación civil, en contra de actos de interferencia ilegal, tomando en consideración la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos”.

Asimismo, por lo que respecta a las facilidades para la seguridad, cada Estado contratante deberá “disponer, hasta donde sea posible, que las medidas de seguridad y que los controles causen la mínima interferencia y retraso de las actividades de la aviación civil, procurando que la efectividad de estos procedimientos no se vean comprometidos”.

Por lo que hace a las recomendaciones de cooperación internacional en materia de seguridad, señala que los Estados parte de la convención deberán asegurarse de que las solicitudes de otros estados para implementar controles de seguridad especiales respecto a un vuelo específico o vuelos especificados se efectúen hasta donde sea posible su práctica, en el ámbito de sus respectivos programas de seguridad de aviación civil.

De lo anterior se observa que el mencionado anexo resulta inconducente para justificar la presencia de agentes extranjeros en funciones de seguridad exclusivas de las autoridades mexicanas, como lo es la revisión de documentos de viaje , con lo que se pudo observar que no sólo se provocó la vulneración de diversos derechos humanos reconocidos en favor de las personas, sino también el incumplimiento del Acuerdo de las Secretarías de Gobernación, de Relaciones Exteriores y de la Procuraduría General de la República, de fecha 2 de julio de 1992, que en su numeral 5.1, prohíbe a los agentes extranjeros la realización de tareas reservadas a las autoridades mexicanas, por lo que, contrario a lo afirmado en las respuestas oficiales ofrecidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a esta Comisión Nacional de los Derechos Humanos, pudo constatar que la labor de dichos agentes generalmente se realizaba de manera independiente a las tareas de las autoridades mexicanas, al grado de que ni siquiera había comunicación entre ellas, sino que los agentes extranjeros realizaban sus labores ubicados a distancia de las autoridades mexicanas.

**C.** Asimismo, personal de esta Comisión Nacional durante las labores de investigación desarrolladas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, pudo constatar que la revisión, de los pasajeros que ingresaban a las salas de vuelos nacionales e internacionales se realizó respecto de los primeros, en dos filtros, en tanto que respecto de los segundos, se efectuó en tres filtros, sin que se lograra apreciar alguna justificación para la adopción de nuevos criterios de revisión o bien el uso de tecnología adecuada para lograr la identificación de objetos prohibidos, los cuales sólo eran revisados a la vista por el personal de las

empresas privadas de seguridad, el cual obligaba a los pasajeros a despojarse de cinturones, chamarras, zapatos, anteojos, sombreros, relojes, llaves y toda aquella indumentaria u objetos que, a su criterio, consideraban debían ser revisados.

En ese sentido, los pasajeros que pretendían abordar vuelos nacionales fueron sometidos a revisión en su persona, objetos, pertenencias y documentos tanto en el mostrador por parte del personal de la línea aérea respectiva como en los arcos metálicos y de “rayos X” a cargo del personal del aeropuerto; y por su parte, los pasajeros en vuelos internacionales eran sometidos a una revisión más en el momento en que pretendían abordar la aeronave por el personal de empresas de seguridad privada, que en todo momento actuaba bajo la anuencia o tolerancia de las autoridades federales encargadas de la operación, seguridad y vigilancia aeroportuarias.

Durante el proceso de investigación que realizó esta Comisión Nacional, se lograron observar 279 casos de los cuales se desprendió que diversos pasajeros manifestaron su molestia por el trato de que habían sido objeto por parte del personal de empresas de seguridad privada, resaltando por su gravedad los siguientes:

- a) A una maestra de educación preescolar le fue indicado que los alimentos que transportaba se quedarían, tras 40 minutos que le tomó registrarse, sin que se le ofreciera ninguna explicación en torno a dicha medida.
- b) A un pasajero le obligaron a morder un queso tipo Oaxaca que transportaba en su equipaje de mano.
- c) Una mujer fue obligada a aplicarse el perfume que traía en su maleta, al sospecharse que podía tratarse de una sustancia peligrosa.
- d) Una pasajera fue obligada a deshacerse de una vajilla que tenía un filo metálico, al considerarse que ello podía convertirse en un arma.
- e) Un vigilante obligó a una mujer a tomar de la leche con que amantaba a su hijo y que estaba depositada en un biberón, al considerar que podría tratarse de una sustancia peligrosa.

- f) Un pasajero de origen mexicano tuvo que despojarse de la prótesis de su pierna derecha, para pasarla por el detector de objetos prohibidos.
- g) Diversos pasajeros soportaron la revisión de los bebés, de menores de edad y de ancianos que los acompañaban, y
- h) Una mujer con muletas fue obligada a que se despojara de ellas y las desarmara, al considerarse en el punto de revisión la posibilidad de que tuviera oculta un arma de fuego.

Tales hechos evidencian un trato humillante y degradante al que fueron sometidos diversos pasajeros por los empleados de las empresas de seguridad privada, en la revisión tanto de su persona como de los objetos, equipaje de mano y documentos que portaban en los momentos previos a abordar los vuelos respectivos; todo ello con la anuencia y tolerancia de las autoridades federales, a quienes, con motivo de la implementación de las medidas de reforzamiento de seguridad solicitadas por las autoridades de los Estados Unidos de América, les correspondía directamente ejercer las medidas de seguridad y vigilancia de los aeropuertos internacionales del país.

Aunado a lo anterior, se detectó la imposibilidad de los pasajeros para acceder a cualquier autoridad con el fin de quejarse de manera formal del trato que estaban recibiendo, en razón de que ello implicaría la posible pérdida de sus vuelos, por lo que en consecuencia se vieron forzados a someterse a las revisiones, en las que esta Comisión Nacional pudo detectar que los criterios para la práctica de las mismas y las medidas de reforzamiento de seguridad eran no sólo discrecionales respecto a la revisión de los pasajeros, su equipaje de mano y documentación al momento de abordar las aeronaves, sino también discriminatorios, toda vez que se pudo apreciar que en el caso de los pasajeros de origen o aspecto mexicano se sometían a revisiones exhaustivas o a varias revisiones a diferencia de los pasajeros de nacionalidad estadounidense, los que sólo eran revisados de manera superficial o una sola vez.

**D.** Por otra parte, el personal de esta Comisión Nacional, pudo comprobar que los empleados de las empresas privadas de seguridad realizaban la retención de los objetos de los pasajeros, sin apegarse a los lineamientos establecidos en el Manual de Procedimientos, en el que se precisan los trámites y políticas aplicables a los objetos retenidos, su resguardo, almacenamiento, entrega y/o disposición final, con el fin de garantizar la adecuada recepción, protección y correcta entrega a su legítimo dueño, lo que produjo incertidumbre en los propietarios, al no poder reclamar su devolución en virtud de no expedírseles el recibo por los objetos retenidos.

Al considerar que tal irregularidad es tolerada por la empresa paraestatal Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., (AICM) en su carácter de concesionaria responsable de la seguridad al interior de los aeropuertos y consecuentemente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como autoridad verificadora de conformidad con lo establecido en el artículo 71 de la Ley de Aeropuertos, esta Comisión Nacional solicitó al director general de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, indicara cada una de las fases que recorren los objetos que son recogidos a los pasajeros; su destino final así como el uso que se les da a aquellos que no son reclamados por sus propietarios dentro del término que se les otorga para ello.

En respuesta se recibió el oficio número 101.101.348, de fecha 22 de enero de 2004, suscrito por el director de aeropuertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el que precisó que “respecto a las fases que deben cumplir los objetos prohibidos y materiales peligrosos detectados a los pasajeros y su equipaje de mano en los puntos de revisión del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se les indica a éstos que pueden documentarlos o embalarlos y que el aeropuerto tiene disponible un servicio de depósito para que ellos puedan recuperarlos en fecha posterior, tal como se asienta en la parte anexa del Programa de Seguridad del Aeropuerto”, y anexó a dicho informe el Manual de Procedimientos de la Unidad de Objetos Olvidados, lo cual en las diligencias

realizadas pudo observarse que no se dio cumplimiento; además, no fue proporcionado dato alguno que permitiera establecer el cumplimiento de los manuales de procedimientos autorizados, ni la existencia de una lista de los objetos olvidados, retenidos o en resguardo, el número de recibos de objetos retenidos elaborados por día, semana o mes, como tampoco de aquellos que se realizaron por la entrega de los objetos a sus propietarios o del control de entradas y salidas, por lo cual se desconoce si los objetos que no fueron materia de reclamación se donaron, tal como lo indica el manual respectivo; además, era evidente la ausencia de avisos dentro de las instalaciones aeroportuarias, en los lugares de mayor afluencia, que informaran del vencimiento del plazo de permanencia de 90 días de los objetos retenidos en los depósitos respectivos, así como la aclaración de que aquellos no reclamados por sus propietarios, serían donados a la institución de beneficencia respectiva.

Es importante precisar que el Manual de Procedimientos de la Unidad de Objetos Retenidos detalla claramente que en caso de que un empleado de la empresa de seguridad privada detecte objetos no permitidos en el filtro de revisión, éste deberá informar al pasajero que esos objetos no los puede ingresar a la sala de última espera y menos a la aeronave y que puede realizar cualquiera de las siguientes acciones:

- a) Documentar los artículos no permitidos; o,
- b) Dejarlos en resguardo en la Unidad de Objetos Olvidados de la terminal aérea, en la cual podrán permanecer por un plazo que no podrá exceder de 90 días.

En este último supuesto, los empleados de la empresa de seguridad privada se encuentran obligados a elaborar el recibo de objetos retenidos, el cual contará con un talón desprendible que pegará al objeto, y entregará la contraseña del mismo al propietario del artículo, y este último deberá firmar el recibo.

En el desarrollo de las diligencias de inspección ocular que el personal de ésta Comisión Nacional realizó en el interior del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, pudo acreditar el incumplimiento de dicho manual, y por ende la práctica reiterada de la conducta descrita con anterioridad, así como las omisiones de los empleados de las empresas de seguridad privada, al no informar debidamente a los pasajeros sobre las opciones con que cuenta el viajero en caso de que algún objeto localizado en su equipaje de mano, al momento de la revisión en los filtros de revisión, no le sea permitido ingresar a las salas de última espera; de igual manera, se pudo observar que en un número importante de casos, los objetos que les eran retenidos a los pasajeros no fueron debidamente relacionados al momento mismo de su retención.

De lo anterior se desprende que, tanto la empresa paraestatal Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., como la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dieron su anuencia y toleraron indebidamente a las empresas de seguridad privada que llevan a cabo las revisiones de pasajeros en la sala internacional, para que actuaran en el proceso de revisión de pasajeros y retención de objetos, al margen de lo dispuesto por el Manual de Procedimientos de la Unidad de Objetos Olvidados, el cual tiene como objetivo primordial regular el resguardo de objetos olvidados o retenidos y mantenerlos en custodia dentro del periodo establecido en el mismo documento.

En virtud del incumplimiento de las normas que imperan en el AICM aplicables para el caso de retención de objetos y al existir una clara anuencia por parte de las autoridades aeroportuarias y de seguridad pública en dicha práctica, se observó la evidente tolerancia de las autoridades para que empleados particulares privaran de la posesión de bienes a los pasajeros que pretendía tener acceso a las salas de abordaje en los aeropuertos de la República Mexicana, con lo que resultó evidente una conculcación de lo dispuesto en los artículos 14 de la Constitución

General de la República y 21 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

En los términos anteriores, se configuró una privación de objetos por parte de los particulares, con la anuencia o tolerancia de servidores públicos del Estado mexicano, sin que se cubrieran los requisitos previstos en el orden jurídico mexicano; en consecuencia esta Comisión Nacional presentó la denuncia de hechos correspondientes para que se realicen las investigaciones del caso, y se deslinden las responsabilidades respectivas en contra de los autores y partícipes de dichos delitos y abusos.

**E.** Por otra parte, visitadores adjuntos de esta Comisión Nacional, durante las diligencias de inspección ocular realizadas en el interior del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, pudieron constatar otra gama de abusos que se presentaron por parte de autoridades policíacas y dirigidos a migrantes. En éste sentido, observaron en el pasillo de flujo cercano a la Sala E-2, que elementos de la Policía Federal Preventiva, dependientes de la Secretaría de Seguridad Pública, tenían detenidas a dos pasajeros del sexo femenino, originarias de Singapur y al ser cuestionados respecto a su conducta precisaron que, de acuerdo a la Ley General de Población, se encontraban revisando la legal estancia de dichas personas en territorio nacional, agregando que para tal efecto, uno de los elementos policíacos en ese momento se dirigiría a las oficinas del subdelegado del Instituto Nacional de Migración en el aeropuerto, con el propósito de verificar la validez y autenticidad de sus pasaportes, en tanto que las dos extranjeras permanecían resguardadas por dos elementos de la Policía Federal Preventiva.

Posteriormente, los visitadores de esta Comisión Nacional fueron informados por los elementos de la Policía Federal Preventiva que ante el referido subdelegado migratorio se constató que los documentos que exhibieron las dos extranjeras habían resultado válidos y que por lo tanto podían continuar con su camino. Para

verificar lo anterior, el personal de este organismo nacional se trasladó a las oficinas del delegado del Instituto Nacional de Migración en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en donde les fue comunicado que en ningún momento recibieron la petición del elemento de la Policía Federal Preventiva para verificar la autenticidad de los pasaportes de dos pasajeros provenientes de Singapur, que indebidamente los elementos de la Policía Federal Preventiva realizan funciones propias de las autoridades migratorias, lo cual quedó evidenciado en el acta circunstanciada respectiva así como en la filmación correspondiente.

En virtud de lo anterior, se solicitó a la comisionada del Instituto Nacional de Migración y al subsecretario de Seguridad Pública, respectivamente, un informe sobre los hechos citados con anterioridad.

En respuesta al requerimiento de informes, el 23 de enero de 2004, se recibió el oficio 0063, suscrito por el coordinador jurídico del Instituto Nacional de Migración, al que anexó la nota informativa del subdelegado regional del citado Instituto en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, quien manifestó que tanto el delegado como el subdelegado locales operativos, respectivamente, de dicho Instituto, no atendieron a elementos de la Policía Federal Preventiva con la finalidad de verificar la autenticidad de dos pasaportes de personas del sexo femenino procedentes de Singapur, precisando que debido a una mala interpretación del artículo 16 de la Ley General de Población, los elementos de la Policía Federal Preventiva destacamentados en el aeropuerto indebidamente realizaban funciones propias de las autoridades migratorias.

Por otra parte, existen evidencias suficientes que permiten acreditar que el elemento de la Policía Federal Preventiva, que se trasladó a las oficinas regionales del Instituto Nacional de Migración a fin de “verificar la autenticidad de los pasaportes de las extranjeras procedentes de Singapur,” incurrió en contradicciones ante esta Comisión Nacional, que permiten presumir que se

condujo contrario a la verdad, pues por una parte, en el momento en que ocurrieron los hechos, al ser cuestionado por los visitantes adjuntos que se encontraban realizando las labores de inspección ocular en la citada terminal aérea, precisó textualmente lo siguiente "... llevé ante el subdelegado Local Operativo del Instituto Nacional de Migración, los pasaportes de las dos personas extranjeras, a efecto de verificar la autenticidad de los sellos de ingreso al país y después de ser atendido por tal funcionario, se constató que eran válidos". Así pues, contrario a lo anterior, el mismo servidor público, en la tarjeta informativa que rindió el 15 de enero de 2004, al licenciado Ricardo de los Ríos García, mando operativo de la Policía Federal Preventiva en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, señaló a la letra lo siguiente:

(...) al estar realizando un recorrido por el punto, a la altura de la Sala E-2, se me solicita el apoyo por parte del suboficial Hernández Gómez Edgar Israel, para la revisión de documentos de dos personas de sexo femenino procedentes de la República de Singa porree. Cabe mencionar que durante el tiempo que he laborado dentro de esta dependencia no había revisado documentos de dicha procedencia; así mismo, tenía duda si la persona de ésta nacionalidad necesitaba visa para poder ingresar a territorio nacional, motivo por el cual me trasladé a las oficinas regionales del Instituto Nacional de Migración en el AICM, donde fui atendido por personal de dicho instituto que ahora sé responde al nombre de Víctor Manuel Sánchez Quesnel, el cual me informó que esta nacionalidad no necesita visa para ingresar al país, informando a mi responsable de turno de esta situación, procediendo a entregar los documentos a las dos personas extranjeras antes mencionadas explicándoles de manera sencilla que no existe ningún impedimento para que permanecieran dentro del territorio nacional y continuaran su viaje (sic).

Asimismo, esta Comisión Nacional recibió el oficio SSP 200.-025/2004, suscrito por el subsecretario de Seguridad Pública, al que anexó el informe rendido por el licenciado Ricardo de los Ríos García, Mando Operativo de la Policía Federal Preventiva en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, quien precisó sustancialmente lo siguiente:

a) Que la Policía Federal Preventiva adscrita al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, sí esta facultada para efectuar revisiones a los documentos de los extranjeros, de conformidad con lo establecido en los artículos 21 Constitucional; 30 bis, fracción X de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4° fracción III inciso a) y XII de la Ley de la Policía Federal Preventiva; 30 fracción V del Reglamento de la Policía Federal Preventiva; y 16 y 17 de la Ley General de Población.

b) Que los agentes de la Policía Federal Preventiva que participaron en los hechos ya narrados fueron los suboficiales Yeni Lisbeth García Oaxaca, Aureo Alberto Cruz Cortez, Yoana Morales González y Edgar Israel Hernández Gómez, quienes coincidieron en señalar en sus correspondientes partes informativos, que efectivamente el 12 de enero de 2004, siendo aproximadamente las 20:00 horas, al realizar un recorrido por el punto denominado "Ambulatorio Internacional" llevaron a cabo la revisión de documentos de dos personas provenientes de la República de Singapore, quienes respondían a los nombres de Lun Angeline y Hong Chuxiu Emily; que en este caso, el suboficial Cruz Cortez, fue el servidor público que se trasladó a las oficinas regionales del Instituto Nacional de Migración a fin de verificar la validez y autenticidad de los pasaportes y que después de constatar que tales documentos eran válidos, permitieron que continuaran su camino las dos mujeres antes mencionadas. De manera especial mencionaron que estas revisiones las realizan de manera constante y en forma aleatoria. (sic)

Es oportuno mencionar que, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, al interpretar lo dispuesto en el artículo 16 constitucional emitió una jurisprudencia que a la letra establece que las autoridades sólo pueden hacer lo que la ley les permite.

En el caso concreto, es importante destacar que precisamente en el área de llegadas internacionales del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México existe un recinto migratorio a cargo de las autoridades del Instituto Nacional de Migración, en el cual esta Comisión Nacional de los Derechos Humanos pudo constatar los procedimientos de revisión de la documentación migratoria de todas aquellas personas que arriban a territorio nacional, a través de las distintas líneas aéreas, por lo que en este sentido resulta no sólo contrario a derecho la labor de

los mencionados agentes al obligar a los pasajeros que después de exhibir su pasaporte y visa correspondiente a los agentes migratorios sean nuevamente requeridos con el mismo propósito en los pasillos de la terminal aérea por una autoridad distinta, como en el caso lo fue de la Policía Federal Preventiva, además de detenerlos con el fin de “corroborar la validez de la documentación migratoria”.

Al respecto, debe señalarse que son precisamente las autoridades del Instituto Nacional de Migración, quienes por motivo de sus funciones cuentan con la suficiente pericia para determinar si un documento migratorio carece de valor para ingresar al país y no así los elementos de la Policía Federal Preventiva, cuyas tareas están encaminadas fundamentalmente a la prevención del delito en las entradas y salidas de los aeropuertos.

Es importante destacar que hechos como los narrados en el cuerpo de este documento no son aislados, ya que se logró circunstanciar un caso más el día 23 de enero de 2004, en agravio del señor Edgar Arturo Esquit Chong, de nacionalidad guatemalteca, quien también fue objeto de revisión en sus documentos migratorios por el suboficial Manuel Rojo, elemento de la Policía Federal Preventiva, quien al igual que en el caso anterior, argumentó que el motivo de tal conducta obedece a las facultades que le confiere el artículo 16 de la Ley General de Población, por lo que dicha labor pudo observarse constituye una práctica reiterada de dichos elementos.

Las evidencias obtenidas por esta Comisión Nacional de los Derechos Humanos permitieron observar que, si bien es cierto los artículos 4º, fracciones III, inciso a), y XII de la Ley de la Policía Federal Preventiva; 30, fracción V, del Reglamento de la Policía Federal Preventiva, y 16 y 17 de la Ley General de Población, precisan que los elementos de la Policía Federal Preventiva tienen la atribución de vigilar e inspeccionar la entrada y salida de personas en los aeropuertos, también lo es que ninguno de los preceptos invocados señala que tal autoridad podrá revisar los documentos migratorios de los extranjeros a fin de verificar su legal estancia en el

país o bien analizar la autenticidad y validez de los mismos, pues en todo caso esa función es exclusiva del Instituto Nacional de Migración de conformidad con lo establecido en los artículos 7, fracción II, de la Ley General de Población y 91, apartado B, inciso b), de su Reglamento Interno.

## **VII. CONCLUSIONES**

El gobierno federal es el responsable, de conformidad con el marco jurídico interno e internacional que nos rige, de hacer efectivo el derecho de los pasajeros a gozar de protección adecuada de sus derechos humanos, para lo cual dispone de recursos y capacidades para tal objeto.

Las investigaciones realizadas por personal de esta Comisión Nacional permitieron observar que servidores públicos del Estado mexicano cometieron actos y omisiones que propiciaron la violación directa de diversas disposiciones de los órdenes jurídicos nacional e internacional, lo cual implicó el abandono de los valores que emanan de los principios que dan sustento a las condiciones mínimas de dignidad humana, igualdad, libre tránsito, legalidad y seguridad jurídica con que deben contar los pasajeros en el país, lo cual supone el desconocimiento o desprecio del deber del Estado de actuar con la debida diligencia ante la presencia de este tipo de contingencias, lo cual cobra también vigencia cuando se tolera que los particulares actúen libremente en menoscabo de los derechos humanos reconocidos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

Por lo anterior, del análisis lógico-jurídico de las evidencias de que se logró allegar esta Comisión Nacional, así como de los informes que solicitó a las diversas autoridades relativos a los hechos a que se enfrentaron los pasajeros en los diversos aeropuertos internacionales de la República Mexicana, se acreditaron

violaciones a los derechos humanos, como se desprende de las siguientes consideraciones:

**A.** Tanto la empresa paraestatal Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México S.A. de C.V., como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, incumplieron con el deber que les imponía el artículo 71 de la Ley de Aeropuertos, al omitir asumir directamente las funciones de vigilancia de los aeropuertos internacionales de la República Mexicana en presencia de un “Nivel de contingencia tres (amenaza seria)”; asimismo, la Secretaría de Seguridad Pública no supervisó de manera adecuada el correcto funcionamiento de las empresas de seguridad privada contratadas para la revisión de pasajeros en las salas internacionales de dicha terminal aérea, toda vez que fue evidenciada la falta de recursos materiales, organización, profesionalismo y capacitación en los cuerpos de seguridad privada.

**B.** Las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Seguridad Pública, toleraron y consintieron la presencia de agentes del gobierno de los Estados Unidos de América en las instalaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, cuya actividad no se limitó a intercambiar información, tal y como lo establece la Convención Sobre Aviación Civil Internacional de 1944, así como el Acuerdo suscrito por las Secretarías de Gobernación, Relaciones Exteriores y la Procuraduría General de la República de 1992, el cual señala las normas que regulan la estancia temporal de los agentes representantes de entidades de gobiernos extranjeros, sino que con su anuencia permitieron además que los mismos participaran activamente en las tareas de revisión de documentos de viaje de pasajeros en las salas de última espera internacional y de manera especial, en el vuelo 490 de Aeroméxico, con destino final a la ciudad de Los Ángeles, California.

**C.** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la empresa paraestatal Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, han permitido que las empresas de seguridad privada que operan en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, omitan observar el Manual de Procedimientos de la Unidad de Objetos Retenidos, con lo que una gran mayoría de los usuarios no se encuentran enterados de las opciones con que cuentan para que, en su caso, se les elabore el recibo correspondiente y estén en posibilidades de recuperar sus pertenencias en el caso de que éstas les sean retenidas en los filtros de revisión, y menos aún cuentan con un registro.

**D.** Las medidas de reforzamiento de seguridad establecidas por las autoridades del gobierno federal, como lo fueron en este caso las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Seguridad Pública, con motivo de la implementación del “Nivel de contingencia tres (amenaza seria)”, en diversos aeropuertos internacionales de la República Mexicana, tuvo como constante no sólo el retraso de vuelos y abuso en las revisiones en los diferentes puntos de seguridad, sino más aún la violación a los derechos a la dignidad humana, la igualdad, el libre tránsito, la legalidad y la seguridad jurídica, contenidos en los artículos 1, 11, 14, 16, párrafo primero, y, 21, párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 26 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, así como 1, 11, 22 y 24 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

Por las consideraciones vertidas con anterioridad, esta Comisión Nacional de los Derechos Humanos, formula las siguientes propuestas:

**A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:**

**Primera.** Se giren las instrucciones a quien corresponda, a efecto de que en situaciones análogas a las que se refiere el presente Informe Especial, se dé

cumplimiento por parte del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria a lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 71 de la Ley de Aeropuertos, así como el contenido del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, en el que se establece que, tratándose de situaciones de emergencia o cuando se ponga en peligro la paz interior o la seguridad nacional, las autoridades federales competentes deben prestar en forma directa la vigilancia para preservar la seguridad de aeronaves, pasajeros, carga, correos, instalaciones y equipo.

**Segunda.** Se giren las instrucciones a quien corresponda a efecto de que se tomen las medidas pertinentes tendentes a evitar que cuando se retengan objetos de los pasajeros, por incurrir en alguna prohibición para su transporte prevista en la Ley, se elaboren los recibos respectivos de los objetos retenidos, debidamente suscritos, así como la contraseña correspondiente para que se encuentren en posibilidad de recuperar sus bienes dentro del término de ley y en cumplimiento a lo dispuesto por la fracción primera del artículo 6° de la Ley de Aviación Civil.

**Tercera.** Se giren las instrucciones necesarias para que los comandantes encargados de la seguridad en los aeropuertos del país ejerzan, en términos de lo dispuesto por el artículo 7° de la Ley de Aviación Civil, la autoridad aeronáutica en los aeropuertos, helipuertos y aeródromos en general, y verifiquen el cumplimiento de las condiciones de seguridad e higiene en los servicios de transporte aéreo; asimismo, se instruya al director general del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para que inicie las investigaciones necesarias en contra del personal responsable de no tomar las medidas tendentes a evitar las acciones y omisiones que se mencionan en el capítulo de Observaciones del presente documento.

**Cuarta.** Se giren las instrucciones necesarias para que los grupos aeroportuarios o concesionarios nacionales adquieran a la brevedad equipos de detección de explosivos o de cualquier otro artefacto peligroso que pueda utilizarse para cometer un delito o un acto de interferencia ilícita en las aeronaves o instalaciones aeroportuarias de la República Mexicana, con el propósito de evitar revisiones

humillantes o degradantes que propicie la repetición de los abusos que dieron origen al presente Informe Especial.

**Quinta.** Se giren las instrucciones correspondientes, a efecto de que las empresas de seguridad privada que operan bajo concesión en los diferentes aeropuertos nacionales, sean sometidas a un proceso de verificación para que cumplan con los lineamientos de las concesiones de que fueron beneficiadas y que sus integrantes sean debida y permanentemente capacitados en la forma de atender a los usuarios de los servicios aéreos.

**Sexta.** Se giren las instrucciones a quien corresponda para que los pasajeros que se encuentren dentro del territorio nacional reciban un trato digno, respetuoso y no discriminatorio por parte del personal de seguridad y vigilancia público o privado, así como de los permisionarios, concesionarios o servidores públicos de los aeropuertos de la República Mexicana, tanto en su persona como en sus pertenencias, objetos y documentos; asimismo, se les haga saber los derechos que les reconoce el orden jurídico mexicano, a través de la divulgación de la siguiente “Carta de derechos de los pasajeros”, que se propone como medio idóneo a las autoridades federales para dar a conocer de manera práctica, al público usuario, tales derechos:

## Carta de derechos de los pasajeros de aeronaves

### 1. Trato a pasajeros

Los pasajeros que se encuentren dentro del territorio nacional tienen derecho a recibir un trato justo, digno, no discriminatorio y respetuoso por parte del personal de los cuerpos de vigilancia y seguridad privados y, en general de todos los servidores públicos de los aeropuertos.

## **2. Información**

Desde el momento de ingresar a un aeropuerto mexicano los pasajeros tienen derecho a recibir de manera clara, integra, completa y oportuna de las autoridades aeroportuarias información sobre:

- a) La llegada y salida de los vuelos tanto nacionales como internacionales.
- b) Los objetos y equipaje que puede transportar como de mano;
- c) Los objetos que no puedan ser introducidos a bordo del avión, así como, en caso de no lograrse documentar éstos, los trámites que deben cubrirse al momento de ser recogidos por personal de seguridad para que el pasajero se encuentre en posibilidad de recuperarlos dentro del término de 90 días posteriores a su viaje.
- d) Los procedimientos de revisión que están implementados para ingresar a la sala de abordaje, así como las personas que lo realizan.
- e) Los tramites de identificación a que estarán sujetos;
- f) Los procedimientos de revisión, de personas, objetos, equipaje de mano y documentos que se encuentren autorizados por la autoridad aeroportuaria;
- g) Las autoridades responsables de las revisiones, así como las empresas privadas que tengan bajo su responsabilidad la operación directa;
- h) La ubicación de los módulos correspondientes a las oficinas de quejas ante las cuales puedan interponer sus inconformidades sobre excesos o abusos en que incurran empresas o servidores públicos;
- i) La posibilidad de rehusarse a ser revisado por los empleados de compañías privadas de seguridad y solicitar sea la autoridad aeroportuaria la que practique la revisión.

Artículos 17 de la Ley de Aviación Civil, 43 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, 8, fracción VI de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos y 5 del Código de Conducta para Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley.

### **3. Revisión a pasajeros**

- a. Los procedimientos de revisión de personas, objetos, equipaje de mano y documentos se deben realizar antes de ingresar a las salas de abordaje y deben ser generales, no discrecionales ni a juicio personal de quienes lo apliquen.
- b. Ante cualquier procedimiento de revisión adicional al señalado, el pasajero tiene derecho a conocer la causa o motivo de esto.
- c. Durante los procedimientos de revisión de pertenencias y objetos de uso personal, se debe permitir a las mujeres el solicitar que la revisión sea realizada por personas de su mismo sexo, así como garantizar que la revisión que se practique a niño(a)s, a personas con capacidades diferentes y a los adultos mayores se realice tomando en consideración la condición de cada uno de ellos.

Artículos 17, 33 y 50 de la Ley de Aviación Civil y 43 de su Reglamento, 71 de la Ley de Aeropuertos y 151, 152, 154 y 156 de su Reglamento.

### **4. Revisión de equipaje**

- a. La autoridad aeroportuaria, en los procedimientos de revisión al equipaje de mano, así como a los artículos que porte el pasajero se deberá auxiliar para su revisión en la tecnología de detección avanzada, con la finalidad de evitar dañar total o parcialmente sus pertenencias.
- b. Garantizar que la revisión de equipaje de mano se realice de manera ágil, y evitar la presencia durante los procesos de revisión de practicas destructivas de objetos y bienes personales, así como la privación injustificada de éstos.

Artículos 17, 33 y 50 de la Ley de Aviación Civil y 43 de su Reglamento, 71 de la Ley de Aeropuertos y 151, 152, 154 y 156 de su Reglamento.

## **5. Quejas**

En todo aeropuerto mexicano los pasajeros tienen derecho a ocurrir a una oficina de quejas, fácilmente identificable y accesible a quienes viajan, que deben ser atendida por la autoridad aeroportuaria para recibir y orientar al afectado. Dichas quejas se harán del conocimiento de la Secretaría de la Función Pública, de la Procuraduría Federal del Consumidor y de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, de acuerdo con su competencia.

Los pasajeros que, por cualquier motivo, interpongan una queja ante la autoridad aeroportuaria, obtendrán un número de registro de la misma y deberán recibir de ésta una respuesta acorde con lo que establecen las leyes vigentes en materia del derecho de petición. Si la respuesta proporcionada por la autoridad resulta insatisfactoria, el pasajero tiene derecho a objetarla.

Artículos 10 de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos y 25 de la Ley de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos.

## **6. Derechos Humanos**

Los pasajeros que consideren que sus derechos fundamentales fueron violentados por la autoridad aeroportuaria pueden acudir a solicitar la intervención de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos.

Artículos 25 de la Ley de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos.

## **7. Datos personales**

Toda la información que contengan las quejas que presenten los pasajeros será considerada confidencial.

Los pasajeros aeroportuarios que interpongan una queja por cualquiera de los motivos anteriores tienen derecho a la protección de su identidad, así como a la de los datos personales que proporcionen y a no ser objeto de

ningún tipo de discriminación o represalia posterior a consecuencia de su queja.

Artículo 4 de la Ley de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos y 13 y 14 de la Ley Federal de Transparencia de Acceso a la Información Pública Gubernamental.

#### **A la Secretaría de Seguridad Pública:**

**Primera.** Se giren las instrucciones pertinentes para que los elementos de la Policía Federal Preventiva destacamentados en cualquier aeropuerto internacional de México, así como en los puntos de entrada al país o desembarco de pasajeros, se abstengan de realizar revisiones para verificar la autenticidad de sus documentos de viaje a los pasajeros que arriban a territorio nacional a través de las diferentes líneas aéreas, tomando en consideración que tal atribución le compete de manera exclusiva a las autoridades del Instituto Nacional de Migración, de conformidad con lo establecido en los artículos 7, fracción II, de la Ley General de Población y 91, apartado B, inciso b) de su Reglamento Interno.

**Segunda.** Se giren las instrucciones necesarias a fin de que se inicie procedimiento administrativo de responsabilidad en contra de los suboficiales de la Policía Federal Preventiva Yeni Lisbeth García Oaxaca, Aureo Alberto Cruz Cortes, Yoana Morales González, Edgar Israel Hernández Gómez y Manuel Rojo, todos ellos destacamentados en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por su indebida actuación al interrumpir el libre tránsito y retener a personas en los pasillos ambulatorios de la sala internacional de la citada terminal aérea; así mismo, deberán evitarse conductas que pudieran ser constitutivas de delito, y dar vista a la representación social correspondiente a fin de deslindar las responsabilidades a que haya lugar.

**Tercera.** Tener a bien dictar las medidas administrativas correspondientes para supervisar la manera como se desempeñan los empleados de empresas de seguridad privada en las instalaciones de los aeropuertos de la República Mexicana y prevenir que en un ejercicio indebido de la autorización otorgada sometan a los viajeros a tratos humillantes, degradantes o cualquier otro contrario a los derechos humanos.