



29  
30

# Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**“HACIA UN NUEVO CONVENIO AEREO FRANCO-MEXICANO  
Y SU REPERCUSION TURISTICA EN MEXICO”**

**T E S I S**

Que para obtener el Título de  
**LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES**

p r e s e n t a

**MARIA ISABEL OLALDE QUINTANAR**

México, D. F.

Agosto de 1983



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

HACIA UN NUEVO CONVENIO AEREO FRANCO-MEXICANO  
Y SU REPERCUSION TURISTICA EN MEXICO

	Pagina
INTRODUCCION.	
1. IMPORTANCIA DE LAS COMUNICACIONES	
AEREAS FRANCO-MEXICANAS . . . . .	1
1.1. Antecedentes . . . . .	1
1.2. Aspectos políticos, económicos y sociales . . . . .	3
1.3. Su ubicación en la zona del Atlántico Norte. . . . .	8
1.3.1. Nuevos criterios de política aérea internacional en el Atlántico Norte. . . . .	12
1.3.1.1. Posición de Estados Unidos. . . . .	12
1.3.1.2. Posiciones afines a la esta- dounidense . . . . .	16
1.3.1.3. Posición de Francia . . . . .	21
1.3.1.4. Posición de México . . . . .	26
2. EL CONVENIO AEREO DE 1952.. . . .	31
2.1. Características de los convenios aéreos internacionales. . . . .	31
2.1.1. Bases Jurídicas Internacionales . . . . .	38
2.1.1.1. La conferencia de Chicago . . . . .	38
2.1.1.2. El Acuerdo de Bermudas I . . . . .	42
2.1.1.3. El Acuerdo de Bermudas II. . . . .	43
2.1.1.4. El Regionalismo europeo . . . . .	46
2.1.1.5. El Regionalismo Latinoamericano. . . . .	48
2.1.1.6. Asociaciones Internacionales de Transporte Aéreo. . . . .	50
2.1.2. Bases Jurídicas Nacionales . . . . .	53
2.1.2.1. La Constitución Mexicana . . . . .	55
2.1.2.2. La Ley de Vías Generales de Comunicación . . . . .	56
2.2. El convenio de 1952 sobre transportes aéreos regulares entre Francia y México. . . . .	57
2.3. Compañías aéreas designadas por el convenio . . . . .	60
2.3.1. La compañía aérea mexicana (Aeroméxico). . . . .	60
2.3.2. La compañía aérea francesa (Airfrance). . . . .	66

	Página.
3. EFECTOS TURISTICOS DEL CONVENIO AEREO FRANCO-MEXICANO . . . . .	72
3.1. Antecedentes. . . . .	72
3.1.1. Panorama actual del turismo . . . . .	72
3.1.1.1. En el Mundo. . . . .	72
3.1.1.2. En México. . . . .	74
3.1.1.3. En Francia. . . . .	77
3.1.2. Situación actual de la aviación comercial . . . . .	79
3.1.2.1. En el Mundo . . . . .	79
3.1.2.2. En México . . . . .	81
3.1.2.3. En Francia . . . . .	85
3.2. Relación Turística franco-mexicana. . . . .	88
3.2.1. El convenio turístico franco-mexicano . . . . .	89
3.2.1.1. La corriente turística franco-mexicana . . . . .	92
3.3. Efectos turísticos del convenio aéreo franco-mexicano . . . . .	102
3.3.1. Aspectos operativos del convenio . . . . .	103
3.3.1.1. La compañía aérea mexicana designada (Aeroméxico) . . . . .	103
3.3.1.2. La compañía aérea francesa designada ( Airfrance ) . . . . .	105
3.3.2. Aspectos formales del convenio. . . . .	107
3.3.3. Aspectos legales del convenio . . . . .	109
3.3.4. Aspectos político-económicos del convenio . . . . .	112
4. HACIA UNA ACTUALIZACION DEL CONVENIO AEREO DE 1952 . . . . .	115
4.1. Propuestas de modificación . . . . .	121
4.1.1. Propuesta mexicana . . . . .	122
4.1.1.1. Administrativas . . . . .	123
4.1.1.2. De Capacidad . . . . .	125
4.1.1.3. Cuadro de Rutas . . . . .	126
4.1.2. Propuesta francesa . . . . .	128
4.1.2.1. Administrativas . . . . .	129
4.1.2.2. De Capacidad . . . . .	131
4.1.2.3. Cuadro de Rutas . . . . .	132
4.2. Resultados finales . . . . .	133
5. BALANCE Y PERSPECTIVAS DEL PROYECTO DE NUEVO CONVENIO AEREO. . . . .	136
5.1. Reciprocidad y equivalencia de los términos . . . . .	136

5.2.Repercusiones para México . . . . .	140
5.2.1. En el sector aéreo . . . . .	140
5.2.1. En el sector turismo . . . . .	142
5.3.Repercusiones para Francia : . . . . .	147
5.4.El futuro de las relaciones aéreas franco-mexicanas . . . . .	149
5.5.Trascendencia del nuevo convenio aéreo en el ámbito internacional . . . . .	152
6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES . . . . .	155
7. APENDICES . . . . .	163
7.1. El convenio aéreo franco-mexicano de 1952. . . . .	s.p.*
7.2. El proyecto de nuevo convenio aéreo fran- co-mexicano. . . . .	s.p.*
8. BIBLIOGRAFIA . . . . .	164
8.1. Documentos . . . . .	164
8.1.1. En archivos . . . . .	164
8.1.2. Impresos . . . . .	164
8.2. Libros . . . . .	166
8.3. Artículos . . . . .	170
8.3.1. De revistas . . . . .	170
8.3.2. De periódicos . . . . .	173
8.4. Estadísticas . . . . .	174
8.5. Entrevistas . . . . .	175

\*  
s.p.= sin paginación.

## I N T R O D U C C I O N

---

En el ámbito internacional, las relaciones bilaterales de los países han reflejado en los últimos años un gran dinamismo debido, entre muchos factores, al transporte aéreo, que no solo ocupa un lugar muy importante dentro del desarrollo económico y social de todos los Estados, al apoyar sus servicios públicos, sino que también ha disminuido las distancias geográficas fomentando el intercambio político, económico, cultural y social entre las naciones del mundo.

El transporte aéreo, con apoyo de la técnica moderna, ha colocado en tan solo algunas horas, los productos agrícolas y manufacturados en los mercados internacionales y ha sido una herramienta muy útil para atraer el turismo a los países cuya economía, como en el caso particular de México, se ve ampliamente favorecida por la entrada de divisas.

La importancia del transporte aéreo internacional ha sido reconocida prácticamente por todos los gobiernos, ya que en la actualidad, la gran mayoría de los países del mundo cuentan por lo menos con una línea aérea internacional para realizar servicios aéreos en los diferentes mercados.

Esto ha motivado que para tratar todo lo relativo a la explotación del tráfico aéreo entre dos territorios, ya sea en una o varias rutas, los Estados recurran a establecer convenios bilaterales y multilaterales.

Para poder negociar con éxito esos convenios, los países han tenido que ir desarrollando una política aérea congruente y consistente que busque la satisfacción de los intereses nacionales y que sirva de apoyo a sus aerolíneas para que participen satisfactoria y equitativamente en los mercados aéreos.

De esta manera, algunos países en vías de desarrollo, como México, han ido superando una situación tradicionalmente desventajosa en el transporte aéreo internacional. Sin embargo el relativamente reciente ingreso de nuestro país a este campo no ha impedido el rápido desarrollo de la aviación mexicana que cada vez tiene mas posibilidades de intensificar competentemente sus actividades dentro y fuera de las fronteras nacionales.

Así, con este objetivo, México ha realizado nuevos convenios aéreos bilaterales y pretende actualizar algunos de los ya existentes como el establecido con Francia en 1952 que requieren ser modificados para que correspondan a las necesidades del país y a la situación actual del transporte aéreo internacional.

En este ámbito, conviene indicar que la motivación principal para realizar el presente trabajo surgió al observar la inequidad que generalmente existe en las relaciones aéreas bilaterales de un país industrializado con otro de menor desarrollo. Asimismo, también es notorio el desequilibrio que se da en desventaja del país de menor desarrollo relativo, en la aplicación de los términos de estos acuerdos o de sus adiciones y complementos, aunque en sus inicios se hubiesen establecido en base a los principios de igualdad y reciprocidad.

Así, de los convenios aéreos que México ha firmado con -- los países europeos, destaca en especial el franco-mexicano, que por haber sido concertado hace mas de treinta años, ya no coincide con las necesidades, requerimientos y terminología actuales, mostrando en sus términos la falta de equidad y reciprocidad entre las partes, en detrimento de nuestro país, y ante lo cual es necesaria su modificación y actualización.

El presente trabajo denominado: "HACIA UN NUEVO CONVENIO AEREO FRANCO-MEXICANO Y SU REPERCUSION TURISTICA EN MEXICO", no pretende de ninguna manera ser un estudio exhaustivo de los mecanismos de negociación utilizados para elaborar un nuevo convenio aéreo que sea satisfactorio para ambas partes contratantes; sino que su objetivo es el de resaltar la situación de desigual



dad y falta de reciprocidad derivada del actual convenio, que afecta en forma considerable a nuestro país y que requiere ser cambiada para favorecer, tanto el desarrollo de nuestra aviación comercial como al sector turístico de México. Por lo tanto esta investigación debe ser considerada como un acercamiento preliminar al problema del convenio aéreo franco-mexicano, tema susceptible de ser ampliado y profundizado en estudios posteriores y aún proyectado a otros casos similares.

Con respecto a la estructura del presente trabajo, éste consta de cinco capítulos :

En el primero de ellos se destaca la importancia de las comunicaciones aéreas franco-mexicanas en el sector económico y social de ambos países, ya que además de acelerar los contactos políticos, han incidido vigorosamente en su intercambio comercial y turístico. Por otra parte, se expone la relevancia de la zona del Atlántico Norte y la aparición de nuevos criterios y políticas aéreas que han influido en todos los países de la zona, ante lo cual, Francia y México han tenido que adoptar una posición determinada.

En el segundo capítulo se presentan las características-- generales de los convenios aéreos y sus principales bases jurídicas internacionales, llegando a la particularidad del convenio aéreo franco-mexicano y mencionando sus bases jurídicas nacionales. Asimismo, se distinguen las partes esenciales del convenio aéreo de 1952 y se especifica la operación de las aerolíneas designadas para cubrir los servicios aéreos entre Francia y México.

En el tercer capítulo se aborda el tema de los efectos -- turísticos del convenio aéreo de 1952, que aún está vigente, re saltando la estrecha vinculación entre la aviación y el turismo, no sólo a nivel mundial sino, particularmente, en el caso de las relaciones bilaterales franco-mexicanas. Después se analizan brevemente algunos aspectos del convenio aéreo que se consideraron ligados a las cuestiones del turismo, con el objeto de ver si se favorece o se entorpece la corriente turística francesa a nuestro país.

En el cuarto capítulo se trata, en forma general, todo el proceso de modificación del convenio aéreo franco-mexicano, que motivó la realización de varias pláticas negociadoras celebradas entre los representantes franceses y mexicanos, quienes expusieron sus diferentes propuestas tendientes a elaborar un nuevo convenio aéreo que substituirá al de 1952.

Por último, en el quinto capítulo se efectúa un balance global del nuevo convenio exponiendo las repercusiones para México en los sectores del transporte aéreo y del turismo, así como las ventajas para Francia.

Por todas estas razones, la importancia de elaborar un trabajo como el presente radica en demostrar que no sólo es necesaria una modificación de las cláusulas del convenio aéreo de 1952 para lograr beneficios adecuados para la economía del país y principalmente en apoyo al sector turístico, sino que, además, podrá subrayar el hecho de que nuestro país necesita de una política aérea eficaz para establecer términos de igualdad y reciprocidad en toda relación aérea bilateral de México.

Las hipótesis de esta investigación son:

- 1.- El convenio bilateral que en materia de transporte aéreo reglamenta los servicios regulares entre Francia y México, es un convenio desfavorable para nuestro país debido a la carencia de reciprocidad en sus términos y a la desigualdad de los servicios aéreos entre ambas partes.
- 2.- El convenio aéreo franco-mexicano ha beneficiado en mayor medida a la aerolínea francesa, que ha mantenido en forma

constante una posición prepotente en el tráfico aéreo de Francia y México.

- 3.- Nuestro país no ha sabido aprovechar las ventajas que -- ofrecen los convenios aéreos bilaterales, debido no única mente a la falta de equipo aéreo, sino principalmente a la carencia de una política aérea dinámica que se adecúe a los cambios constantes que las comunicaciones aéreas - experimentan día a día en el mundo.
- 4.- Los acontecimientos que aparecen a nivel internacional, - relacionando a dos países como México y Francia en el pla no político, jurídico, económico, social y cultural, como - su convenio aéreo bilateral, tienen repercusiones direc-- tas en el ámbito interno de los Estados y, en gran medida, en su sector turístico que dependerá de una estabilidad no sólo en las relaciones aéreas, sino en todo el conjunto de aspectos que integran las relaciones bilaterales de Fran - cia y México.
- 5.- El turismo francés en México no ha sido fomentado adecuada mente por el convenio aéreo de 1952, a pesar de ser muy so - bresaliente por su comportamiento y naturaleza, así como - por ocupar uno de los primeros lugares dentro del total de turistas europeos que nuestro país recibe.

Con respecto a la metodología utilizada en este trabajo de investigación, indicaremos que fue el análisis de la lógica formal con el método deductivo, el más apropiado para conocer la problemática del convenio aéreo franco-mexicano, partiendo de aspectos generales de la realidad internacional para llegar a la particularidad del caso mencionado.

Finalmente, se observó que era indispensable recurrir al método analítico para exponer todo el proceso de modificación del convenio aéreo de 1952 y poder llegar a una mejor comprensión del nuevo convenio aéreo.

## 1. IMPORTANCIA DE LAS COMUNICACIONES AEREAS FRANCO-MEXICANAS.

### 1.1. ANTECEDENTES.

El mundo contemporáneo ha atestiguado el surgimiento de una gran diversidad de avances tecnológicos en todos los campos de la actividad humana y en especial en el de las comunicaciones aéreas.

Sibien podría creerse que el hombre hasta la Segunda -- Guerra Mundial utilizó y superó las experiencias e investigaciones de los precursores de la aviación, para servirse del aeroplano con fines bélicos; es importante destacar que años atrás se había empezado a dar otros usos al avión. En septiembre de 1919 se realizó el primer vuelo comercial entre dos ciudades europeas : Londres y Paris; este acontecimiento fue muy significativo pues ocasionó el surgimiento simultáneo de las primeras aerolíneas comerciales y del primer organismo internacional de la aviación civil; "... La Asociación Internacional de Tráfico Aéreo con sede en la ciudad de la Haya, Holanda, cuyo interés era lograr una unidad de explotación de las rutas aéreas que comenzaron a establecerse." [1]

Francia destacó como uno de los pioneros de la aviación comercial, con su línea aérea "Farman". Desde ese momento dió -

---

[1] González de Martín, A.M; El transporte aéreo comercial. (serie Cuadernos), Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, Argentina 1969, p-5

gran impulso a sus relaciones aéreas con otros países, creando una red de rutas que comunicara en primer término el interior de su territorio y, en segundo término pero con igual importancia a éste con el continente europeo y sus antiguos territorios coloniales. Asimismo, las comunicaciones aéreas francesas buscaron con gran afán establecer contactos con ciudades de Norteamérica y de Latinoamérica.

México tiene en 1946 las primeras noticias acerca de la necesidad de establecer formalmente relaciones aéreas con Francia, cuando este país notificó al gobierno mexicano el interés que tendría en concertar un convenio aéreo bilateral sobre aviación comercial. [2] A partir de entonces se realizaron varios intercambios de notas diplomáticas entre los representantes franceses y las autoridades mexicanas para discutir las bases de dicho convenio.

En la ciudad de París, en 1950, la Misión Económica Mexicana estableció pláticas con las autoridades francesas para tratar todo lo relativo a un acuerdo comercial que se realizaría entre ambos países. Este hecho es necesario resaltarlo, ya que bajo la forma de un protocolo anexo a tal acuerdo, las autoridades francesas proponían a México que elaborara conjuntamente un convenio de navegación marítima y aérea, pretendiendo con esto que "...las

---

[2] S.C.T. Correograma del 18 de junio de 1946. Expediente del - convenio aéreo franco-mexicano.

altas Partes Contratantes se garantizaban recíprocamente el tra  
tamiento de la nación mas favorecida en materia de navegación -  
marítima y aérea." [3]

Esta propuesta no fue aceptada por México, ya que pudo sig-  
nificar la obligación de conceder a Francia los derechos comer--  
ciales sobre rutas aéreas internacionales que en algún momento se  
le llegaran a otorgar a cualquier otro país. Así, el gobierno me-  
xicano de manera conveniente optó por desglosar cada tipo de na--  
vegación y le comunicó al gobierno francés que negociaría a la --  
brevedad posible un convenio independiente sobre transporte aéreo,  
el cual fue firmado en 1952, iniciándose a partir de tal fecha las  
comunicaciones aéreas franco-mexicanas.

Posteriormente, en el capítulo segundo del presente trabajo  
se analizarán brevemente las características del convenio aéreo de  
1952 y su forma de operación a través de las aerolíneas designa--  
das por cada Parte Contratante.

## 1.2. ASPECTOS POLITICOS, ECONOMICOS y SOCIALES.

La importancia que revisten en la actualidad las comunica-  
ciones aéreas entre Francia y México podemos destacarla analizan

---

[3]S.C.T; Memorandum del 30 de enero de 1951 Expediente del conve-  
nio aéreo franco-mexicano.



do el hecho de que en las relaciones internacionales, el avión ha sido un elemento transformador de los países al llevar costumbres diferentes de una nación a otra, facilitar los intercambios comerciales, fomentar el desarrollo de la actividad turística y dar en general un nuevo enfoque a los contactos políticos, dada la reducción del tiempo que ha logrado este medio de transporte, así como su posibilidad de cubrir largas distancias y de traspasar fronteras naturales como desiertos, selvas, montañas y océanos y acercando cada vez más a los Estados que antes se encontraban muy alejados, permitiendo de tal forma el desplazamiento de los gobernantes y representantes diplomáticos por todos los países del mundo.

Por todas estas razones, la aviación no sólo es una actividad muy relevante, sino que "... se ha convertido en un factor de poder para los Estados "[4]. Tal afirmación podemos ejemplificarla con el caso de las relaciones aéreas franco-mexicanas, ya que éstas se realizan por países de diferente grado de desarrollo económico y de capacidad aérea. La naturaleza de esas relaciones está determinada no sólo por la actitud que México y Francia muestran para participar en el mercado aéreo mundial, sino en gran medida por la capacidad aérea que cada uno de estos Estados posee, la cual será diferente ya que está integrada por "... los elementos del poder nacional aéreo, como la industria e infraestructura aeronáutica civil y militar y por los elementos del poder aéreo potencial dados por las condicio-

---

[4] Fuster, A; Manual de Derecho Aeronáutico. El Arte.S.A., Paraguay, 1958, p.21.

nes geográficas del país, por sus recursos económicos, su desarrollo industrial y cultural, su población y, en particular, por sus condiciones políticas." [5]

Por otra parte, debemos subrayar que los efectos de las relaciones aéreas franco-mexicanas en nuestro país son muy importantes entre otros aspectos en el comercio, ya que el avión ha facilitado el desarrollo de tal actividad entre Francia y México, permitiendo, por ejemplo, que los productos perecederos sean transportados en pocas horas de un lugar a otro.

México exporta a Francia, principalmente, bienes perecederos como frutas y legumbres que se encuentran sujetos a las necesidades de consumo de la población francesa. Estos bienes carecen de seguridad porque están a expensas de las buenas o malas condiciones de cosecha. Otras exportaciones son materias primas, tales como productos básicos utilizados en la industria química y algunos minerales como plata y azufre. [6]

Por su parte, Francia exporta a México una gran variedad de productos que comprenden los manufacturados como maquinaria pesada para el sector petrolero, eléctrico, siderúrgico, agroalimentario y electrónico; así como bienes de consumo como ropa,

---

[5] Cooper, J.; El derecho de volar. Círculo aeronáutico, Argentina, 1950, p.34.

[6] Entrevista con el Sr. Gutierrez Díaz, H. Gerente de Ventas Pa-  
saje y Carga. Aeroméxico, México D.F., 22 de abril del 1982.

perfumes, licores, alimentos enlatados, etcétera. Este grupo de productos de consumo ha disminuído notablemente dada la actual situación económica del país.

Sin embargo, podemos observar del panorama descrito que de las importaciones extranjeras en México, las francesas representan tan sólo el porcentaje del 3% dentro del total, cifra mínima si se compara con el 75% de las importaciones de origen norteamericano que reflejan la gran dependencia económica de México con respecto a este mercado.[7]

En todo este intercambio comercial franco-mexicano, el papel del avión ha sido de gran trascendencia y, en particular, la aerolínea francesa con apoyo de su equipo ha transportado en los últimos años[8], los mayores volúmenes de carga por los conceptos de importaciones y exportaciones mexicanas que los transportados por la aerolínea mexicana, cuya participación en la carga aérea del tráfico franco-mexicano apenas ha sido del 12%. [9]

Actualmente Francia se ha interesado de sobremanera en incrementar sus ventas a México por ver a nuestro país como un mercado de gran atractivo comercial [10], no obstante la reciente -

---

[7]"Les 100 marchés de la France". L"Expansion, Paris, Julio a Septiembre de 1982, p.68

[8]Airfrance. Carga transportada en el tráfico franco-mexicano en el periodo de 1977 a 1982. Estadísticas de circulación interna.

[9]Entrevista con el Sr.H.Gutierrez Díaz. Aeroméxico...11-VIII-1982

[10] Entrevista con el Sr. M.Marky. Jefe del departamento de Carga. Airfrance, Aeropuerto de la Ciudad de México. 16-XII-1982.

devaluación del peso mexicano, que no ha deteriorado la posición de México como uno de los primeros países latinoamericanos clientes de Francia, pues "... junto con Brasil, Venezuela y Argentina, representan el 68.2% del total de las ventas de Francia en América Latina." [11]

Por otra parte, el transporte aéreo ha impulsado enormemente el crecimiento y desarrollo de la corriente turística franco-mexicana, destacando como el medio de transporte que ha dado el mayor impulso al turismo colectivo, ya que si en un principio fue un vehículo exclusivo de un sector privilegiado de usuarios, ahora se ha convertido en un transporte de carácter más popular porque el turista encontrará en él velocidad, comodidad y principalmente reducción del tiempo.

Por estos importantes aspectos es posible afirmar que existe una estrecha relación entre la actividad turística y la aviación comercial, particularmente entre dos países como Francia y México, lo cual podrá demostrarse en el capítulo tercero de este trabajo.

Cabe mencionar que para dar un mejor servicio a los usuarios del transporte aéreo, el gobierno mexicano tendrá que encontrar una solución al problema de los aeropuertos nacionales

---

[11] "América Latina aumentó sus compras a Francia" El Día, México, 10 de junio de 1983, p.10

e internacionales del país, lo que también incidirá en las relaciones aéreas franco-mexicanas, que han recibido los efectos de la política aérea norteamericana que ha originado grandes -desequilibrios en la zona del Atlántico Norte, de la que a continuación se presentan sus peculiaridades mas destacadas.

### 1.3. SU UBICACION EN LA ZONA DEL ATLANTICO NORTE.

Considerando que las comunicaciones aéreas franco-mexicanas se ubican en la zona del Atlántico Norte, es imprescindible destacar la importancia de esa región y conocer los acontecimientos que ahí ocurren, por sus efectos inmediatos que se observan en toda la red del transporte aéreo internacional y que inciden innegablemente en las relaciones aéreas entre Francia y México.

Con base en lo anterior, señalaremos que la zona del Atlántico Norte es una de las regiones de mayor trascendencia y desarrollo del transporte aéreo internacional porque es frecuentada por "... los países que tienen exigencias ineludibles de tipo

económico, político y social"[12]. La preocupación general de esos países se centra en mantener una estabilidad en ese mercado que enlaza el tráfico aéreo de las zonas más adelantadas e industrializadas del Mundo.

Así, el continente europeo y el americano se unen a través de dos rutas aéreas, una que corre entre Escocia y la isla de Terranova, conectando las ciudades de Londres y Nueva York y de ahí a otros puntos; y otra ruta que cruza el Océano Atlántico pasando por las Islas Azores, las Bermudas y se dirige a las ciudades de México, San Juan, Caracas, Bogotá y otras más.

Es importante mencionar que el inicio de las rutas aéreas hacia cualquier región ha estado ligado al "... surgimiento, organización y desarrollo de los transportes regulares..."[13] - campo en el que los países desarrollados fueron los primeros en intervenir, ya que pudieron disponer de capitales considerables para realizar fuertes inversiones en aviones y en una infraestructura aeronáutica, lo que les permitió tener acceso a las comunicaciones aéreas. Estos países se acercaron a sus colonias utilizando una ruta vertical Norte-Sur, mientras que con otra ruta de tipo horizontal, establecieron contacto con otros países desarrollados del hemisferio norte.

---

[12] Fuster, A; op.cit. p.21

[13] Couannier, H; Eléments créateurs du Droit Aérien. Per Obem, Paris, 1929, p.155

Debido a que los servicios regulares\* determinan la existencia de una ruta aérea, es muy importante destacar que por esta razón la zona del Atlántico Norte se ha colocado en un lugar prioritario de la aviación comercial internacional, ya que de 1970 a 1982 la participación de los ciento cincuenta Estados miembros de la OACI\*\* en tráfico regular en esta zona fue del 25%, mientras que en Asia y el Pacífico fue del 19.4%; en América Latina y el Caribe del 7.2%; en el Medio Oriente del 4.9% y en África alcanzó el 4.2% [14]

El país que ocupó en 1981 el primer lugar con respecto a su participación en el transporte aéreo regular en la zona del Atlántico Norte fue Estados Unidos con un 42.3% seguido de Gran Bretaña con un 22% y en tercer lugar se colocó Francia con un 18% [15]. Por su parte, México ocupó en esa misma fecha el decimotercer lugar en el mundo por todos sus servicios aéreos que realizó. [16]

---

\* Para su definición, véase infra capítulo 2, pag. 50

\*\* OACI. Organización de la Aviación Civil Internacional. Organismo especializado de las Naciones Unidas que ordena los servicios aéreos internacionales de los Estados miembros.

[14] OACI. "Informe anual de la aviación civil internacional" Revista oficial de la OACI, Montréal, junio de 1983, p.23

[15] OACI. "Informe anual de la aviación civil internacional" Revista oficial de la OACI, Montréal, junio de 1982, p.20

[16] Idem. p. 32

Este dato que se refiere a México se consultó en las estadísticas de la OACI, las cuales excluyen la participación de México por zonas, como en el Atlántico Norte y únicamente se refieren a los servicios internacionales de nuestro país.

Estados Unidos ha destacado,asimismo, en el tráfico mundial de pasajeros como el país que provee el mayor número de - turistas con destinos preferentes a Europa,Asia y Latinoamérica [17]. Por su parte, los países europeos también sobresalen por el número de personas que generan al interior de Europa,- principalmente , y al continente americano. Sin embargo, en los últimos años esos países han dado prioridad en forma notable a la carga aérea. Tal es el caso de Francia, pues entre Europa y América el porcentaje de toneladas-mensajes-paquetes que se mueve representa una tercera parte del tráfico total de los países miembros de la OACI. Incluso algunas compañías aéreas europeas, como la francesa "... ocuparon un lugar envidiable en el mundo aéreo mediante los transportadores exclusivos de carga \* , los -- cuales demostraron que la carga aérea podía ser una actividad - rentable..." [18].

Por los datos presentados, se puede observar la importancia de esta zona del transporte aéreo internacional que actualmente se encuentra en una etapa de transición, ya que nuevos criterios sobre política aérea instaurados por Estados Unidos han - fomentado la reciente existencia de un ambiente de competencia - desenfrenada que ha afectado considerablemente a todas las aerolíneas del mundo, en una disminución de tráfico y un gran número de pérdidas. Estas ascendieron a los dos mil millones de dolares

---

[17] OACI."Informe anual..." Revista oficial de la OACI...  
junio de 1982, p.38

[18] Simi,F; Avant et après Concorde.Editions du Seuil, Paris,1968,

\* En francés: Tout Cargo.



en el año de 1982 y se cree que en 1983 sobrepasarán esa enorme cifra [19], debido a que "... la capacidad equivalente a 56 aparatos del tipo Boeing 747 vuela vacía cada día en el Atlántico Norte, donde la tendencia de las aerolíneas a volar con aparatos prácticamente desocupados ha aumentado recientemente - a pesar de que el precio del combustible representa más del 50% de los costos de operaciones." [20]

En la sociedad internacional la aparición de la política liberal de Estados Unidos en materia de transporte aéreo internacional ocasionó grandes polémicas. Algunos países se adhirió a ella, mientras que otros como Francia y México permanecieron renuentes y lucharon por conservar en la mayor medida posible sus principios básicos de política aérea que se podrán reflejar en el nuevo convenio aéreo franco-mexicano que ambos países están negociando.

### 1.3.1. NUEVOS CRITERIOS DE POLITICA AEREA INTERNACIONAL EN EL ATLANTICO NORTE.

#### 1.3.1.1. POSICION DE ESTADOS UNIDOS.

Desde la administración del Presidente Gerald R. Ford, las aerolíneas norteamericanas expresaron su deseo por obtener mayores ganancias, indicando que había una carencia de competencia -

---

[19] Hammarskjöld, K; The North Atlantic, CEAC, Paris, 1982, p. 7

[20] Hight, B; Deregulation abroad: A game without rules. U.S. Department, Washington, 1980, p. 30

sobresaliente entre las empresas. Esta afirmación motivó al gobierno de Estados Unidos a introducir algunos cambios en la estructura del transporte aéreo, apoyando corrientes uni o bilaterales para la fijación de tarifas en los servicios nacionales e internacionales de las aerolíneas norteamericanas, argumentando que "... el ejercicio de la política aérea norteamericana no era de tipo imperialista sino que era una operación normal de una rama de la actividad de mercado que permitía tarifas muy reducidas en mejoramiento del servicio aéreo." [21]

En vez de que la política liberal de Estados Unidos respondiera al interés público, compuesto por el interés del usuario, de las aerolíneas y de otros intereses nacionales, apoyó un supuesto interés del usuario que en realidad reflejó una actitud que beneficiaría a un solo país, el cual sería indiscutiblemente Estados Unidos, si consideramos que la industria aeronáutica norteamericana cuenta con más de la mitad de los aviones existentes en el mundo y en porcentaje similar controla el tráfico aéreo, tanto de servicios regulares como de los no regulares.

La política norteamericana conocida como la política de Desregulación \* causó gran inestabilidad en la zona del Atlántico

---

[21] Bogolasky, J.C; La liberalización del transporte aéreo internacional. XVI Conferencias de transporte y X Jornadas de la ALADA, Miami, Abril de 1980, p.VII-2

\* En inglés: Deregulation. Proceso lento pero constante a través del cual se eliminan las restricciones y regulaciones que impidan al transportador aéreo obtener mayores ganancias.

Norte provocando gran descontento de la gran mayoría de los - países involucrados en ese tráfico aéreo, puesto que lejos de existir una verdadera competencia"... se creó un monopolio en donde el mas fuerte es el que sobrevive." [22]

La primera respuesta opositora fue la de Gran Bretaña al denunciar, en 1976, el acuerdo bilateral de 1946 firmado con - Estados Unidos en Bermudas, debido a que los transportadores - norteamericanos obtenían mayores ventajas en el marco de ese - acuerdo, ante lo cual era necesario modificarlo.

Después de algunas negociaciones diplomáticas, ambos países optaron por realizar un nuevo acuerdo y firmaron así el Ber mudas II. A raíz de este nuevo acuerdo, Estados Unidos comenzó paulatinamente a establecer los lineamientos de su política aé rea.

La primera manifestación de tal proceso fue en 1978 con - la "Política en materia de negociaciones en la esfera del trans porte aéreo internacional" apoyada por el Presidente James Carter a través del Acta de Desregulación Aérea\* que reflejaba la posibilidad que tendrían las aerolíneas norteamericanas de realizar una competencia máxima con tarifas reducidas aplicadas a nivel mundial. En tal documento se apreciaba que la designación,

---

[22] Gregory, W; "Crucible for the Airlines", Aviation Week & Space Technology, Nueva Jersey, EEUU, 9 de noviembre de 1981, p.15

\* En inglés: Air Deregulation Act.

capacidad y fijación de precios de los servicios regulares se efectuaría dentro de un régimen normativo oficial, ya que se - puntualizaba que "... las medidas adoptadas eran regulaciones necesarias para mantener los patrones de seguridad del transporte aéreo." [23]

Este mismo año, 1978 aparece también la Orden de Justificación de Motivos\* publicada por la Junta de Aviación Civil\*\* de Estados Unidos en donde se atacaba fuertemente a la estructura tarifaria de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (AITA)\*\*\*, criticando el restriccionismo supuesto de sus conferencias de tráfico.

Con tal precedente, Estados Unidos desconoció a tal Asociación y firmó acuerdos liberalizados de rutas a cambio de tarifas, en primer lugar con Bélgica, Países Bajos y República Federal de Alemania, para después presionar a otros países renuentes como Francia y Gran Bretaña.

En ese tipo de acuerdos se mantenía el concepto de las reglas : "Precios-Tarifas del país de origen", que significaba la posibilidad de que los transportadores extranjeros, que eran los europeos, volaran libremente en sus rutas sobre ciudades nortea-

---

\* En inglés: Show Cause Order.

\*\* En inglés: Civil Aviation Board.

\*\*\* En inglés : International Aviation Transport Association (IATA)

americanas muy apreciadas por su situación y flujo de pasajeros a cambio de que para las tarifas de todos los servicios aéreos, tanto regulares como no regulares, aceptaran la regla del país de origen. [24]

Podría pensarse que esos acuerdos favorables para Estados Unidos le beneficiaron; sin embargo, éstos le resultaron desventajosos ya que limitaron las operaciones de sus transportadores en los países europeos, donde tuvieron que enfrentar ciertos restriccionismos como en la emisión de billetes para pasajeros, en los sistemas de reservaciones de los aeropuertos, en los servicios terrestres únicos y con altos aranceles, en comparación con los ofrecidos por Estados Unidos.

No obstante, la posición norteamericana se mantuvo firme y en 1980 surgió una reglamentación adicional, la "Ley de competencia S1300" que autorizaba a los transportadores norteamericanos a fijar sus tarifas sin la intervención de la Junta de Aviación Civil utilizando el mecanismo tarifario de la doble desaprobación "...que requiere el deseo de ambos Estados para suspender una tarifa, omitiendo de esta forma el mecanismo tradicional de aprobación, en el que de manera unilateral cualquiera de los dos gobiernos podía impedir a un transportador introducir una nueva tarifa." [25]

---

[24] Este concepto indica que el país iniciador del vuelo tiene prácticamente el control exclusivo de los precios ofrecidos y no se necesita la aprobación del gobierno del país de destino. Así, las tarifas para los servicios regulares eran dadas por el transportador nacional del país de origen, buscando que de preferencia fueran las más bajas.

[25] Bogolasky, J.C; op.cit. p.XVII-7

Cabe subrayar que Estados Unidos llegó a creer totalmente que la competencia en el transporte aéreo no sólo favorecería el desarrollo de su comercio exterior, sino que contribuiría además, a satisfacer las necesidades de su sistema de defensa, al existir un mayor número de recursos destinados al sector aeronáutico. Con tales intenciones, este país aplicó a nivel internacional el concepto de "cielos abiertos", tan criticado y rechazado en años anteriores, pero que para Estados Unidos fue "... una idea aparentemente atractiva de permitir a los transportadores extranjeros que vuelen en todas las rutas que deseen y que utilicen todos los ser vicios que consideren mas apropiados, así como la completa libertad de fijar el precio conveniente a sus servicios." [26]

Esta corriente de contenido netamente económico había causado innumerables debates desde 1944, advirtiéndose que "... la libre competencia absoluta no es recomendable para el desarrollo de la aviación civil en el mundo." [27]

Ciertamente tales reflexiones no estaban equivocadas ya que la situación en el transporte aéreo internacional fue desfavorable para todos los transportadores aéreos y, en especial, para los nor teamericanos; tal es el caso de la aerolínea Braniff International que sufrió una quiebra total. [28]

---

[26] Videla Escalada, F; Tratado de Derecho Aéreo. Editorial Zavala. Buenos Aires, 1969, p.57

[27] Loc.cit.

[28] "La quiebra de Braniff" , Uno mas Uno, México, 12 de mayo de 1982, p.1

Actualmente, en la administración del presidente Ronald Reagan, la política aérea norteamericana tiene un nuevo matiz, ya que "... busca ajustar la competencia tanto del mercado interno como del internacional.."[29] y propone considerar los intereses de los transportadores nacionales, además de los del usuario, posponiendo para tal fin la celebración de nuevos convenios aéreos bilaterales.

#### 1.3.1.2. POSICIONES AFINES A LA ESTADOUNIDENSE.

Había sido ya señalado que la política liberal norteamericana recibió apoyo de Bélgica, Países Bajos y República Federal de Alemania al celebrar con Estados Unidos acuerdos aéreos liberalizados.

Esto pudo realizarse debido a las características de esos países y a la geografía que posee Europa que permite a cada Estado competir con sus vecinos en base a tarifas cada vez más bajas.

El caso de Bélgica es el de mayor significación por ser su convenio con Estados Unidos el más liberal de todos los que firmó -- esa potencia con los países que la apoyaron.

---

[29] Kozicharov, E; "US Alters international aviation policy", Aviation Week..., 8 de noviembre de 1982, p.28

Por medio del convenio aéreo firmado por Bélgica y Estados Unidos se cubrieron los servicios regulares y no regulares reflejando así que la política aérea belga se declaraba a favor de:

- 1.- la libertad tarifaria total para las aerolíneas designadas por ambos Estados.
- 2.- la aplicación de la doble desaprobación con respecto a tarifas, incluso para suspender una tarifa propuesta aún por su propio tráfico.
- 3.- la aplicación de las reglas del país de origen en los servicios no regulares, a cambio de obtener derechos de tráfico comercial para la aerolínea belga en la ciudad norteamericana de Atlanta.
- 4.- la liberalización de las operaciones de carga a través de una reglamentación tarifaria y de rutas, es decir, en los precios y en los puntos que serían operados.

Por otra parte, la República Federal de Alemania, además de apoyar los puntos anteriores, que fueron aplicados también por Holanda, estuvo a favor del concepto de la múltiple designación en una ruta, que significó "... la eliminación de limitaciones con respecto a la capacidad, las frecuencias o al número de aerolíneas involucradas; existiendo también la posibilidad de designar a otras aerolíneas nacionales de los países que del mismo modo -



puvieran operar las rutas establecidas en los acuerdos aéreos celebrados entre los Estados." [30]

En otras regiones, los países que apoyaron la política norteamericana fueron: Australia, Corea del Sur, Singapur e Israel. Esos países concuerdan con la posición norteamericana de que el transporte aéreo internacional debería de estar gobernado por las fuerzas del mercado.

Ante esta situación, podemos suponer que Estados Unidos pretendió establecer un ambiente procompetitivo por medio de los acuerdos firmados con todos aquellos países que aceptaron su política. Debido a que la posición geográfica de esos territorios fue vista como estratégica, Estados Unidos consideró que todos esos países podrían ejercer presión sobre otros recalcitrantes cuya política aérea era más proteccionista. En este último contexto se ubicaron Japón, Gran Bretaña, Italia y Francia. México, si bien no es visto como un destacado participante en el tráfico comercial de la zona del Atlántico Norte, llegó a opinar, al igual que estos países mencionados, que en los convenios aéreos se debería controlar el número de vuelos; es decir, las frecuencias, así como el tipo de avión que cada aerolínea podía operar y pugnar por una designación tarifaria dentro de límites establecidos que ha sido considerada de especial manera por Francia, como mencionaremos a continuación.

---

[30] Bogolasky, J.C; op.cit. p.VII-8

### 1.3.1.3. POSICION DE FRANCIA.

Es importante subrayar que los países miembros de la Comunidad Económica Europea (CEE) han considerado que la política aérea norteamericana es un hostigamiento directo para sus transportadores nacionales, ya que intenta "... imponer una autoridad - extraterritorial a socios soberanos "[31]. Francia, por ejemplo, señala que tal política aérea es una de las causas del deterioro actual del sistema de transporte aéreo que ha promovido constantes servicios en todo el mundo, tanto a los hombres de negocios como al turismo colectivo. Este país, al ocupar el tercer lugar por su participación en el tráfico regular en la región -- del Atlántico Norte, no puede quedarse al margen de los acontecimientos que suceden en esa importante zona del mercado aéreo -- mundial y no acepta que sea vista "... como una zona reservada -- exclusivamente para Estados Unidos". [32]

Con respecto a la decisión unilateral y desestabilizadora de la Junta de Aviación Civil norteamericana de poner en entredicho la efectividad de los acuerdos tarifarios de la AITA, Francia rechazó esas imposiciones y argumentó la necesidad de realizar pláticas públicas y negociaciones diplomáticas para determinar el verdadero interés público, sin tener que criticar a tal asociación.

---

[31] "A global drive for free flying", Aviation Week..., 19 de enero de 1979, p.69.

[32] Hammarskjöld, K; "Airline deregulation or not?", Vital Speeches, Washington, Vol.XLI, No.8, julio de 1980, p.556

Sin embargo, Estados Unidos adució muy sagazmente que tal acción se debería "... considerar como una invitación para que todos los países comenten en cuales funciones la AITA es competente y en cuales no "[33]. Pero los países europeos no solo apoyan la existencia de tal asociación, sino que en particular, Francia ha considerado que la ausencia de la AITA traería consigo -- problemas de "... discriminación y de competencia desleal para los países económicamente débiles y, además, para los propios -- consumidores. [34]

En octubre de 1978 Francia manifestó su desacuerdo con la política norteamericana criticando en especial los convenios aéreos que Estados Unidos había realizado con los países europeos "... ya que se había sobrepasado el límite internacional de reducción tarifaria "[35]. También, Francia objetó las tarifas propuestas por las aerolíneas norteamericanas Transworld y Braniff International"... porque lejos de ser estables, eran más baratas que las de Airfrance y ofrecían condiciones más liberales." [36]

Por otra parte, mencionaremos que los países europeos, encabezados por Francia y Gran Bretaña, han considerado necesario -- aplicar una política aérea de cierto liberalismo que eliminara

---

[33] "A global drive for free flying"op.cit. 19 de enero de 1979, p. 68

[34] Magdalenat, J; "L'affaire du Show Cause Order", Revue Française du Droit Aérien, Paris, Vol.135, no.3, julio a septiembre de 1980, p.159

[35] Doty, L; "Europeans still resist US air policy", Aviation... 30 de octubre de 1978, p.32

[36] "US-France at Sandoff on discounts", Aviation...., 2 de abril de 1979, p.26

algunas restricciones, pero que no tuviera las fallas de la política norteamericana.[37]

Esta concepción particular permitiría a las aerolíneas europeas vender activamente sus servicios al público y, a la vez, mantener una organización de ventas a nivel mundial "... sin olvidar que el transporte aéreo internacional solo puede funcionar bajo una verdadera sociedad." [38]

Francia es uno de los países líderes que ha buscado con gran afán una coordinación tarifaria en el Atlántico Norte que fuera aceptada por aerolíneas y gobiernos, con el objeto de atenuar los efectos de la política liberal norteamericana. Así, en diciembre de 1981, los países miembros de la Conferencia Europea de la Aviación Civil (CEAC) [39], propusieron a Canadá y a Estados Unidos celebrar una reunión tripartita para establecer un mecanismo intergubernamental respecto al problema tarifario en esa zona.

---

[37] "Europeans see impetus for regulations", Aviation... ,  
8 de noviembre de 1982, p.51

[38] "Deregulation, a european view", Aviation..., 1 de mayo de 1978  
p.7

[39] CEAC. Integrada por los nueve países de la CEE, además de Austria, Chipre, España, Finlandia, Grecia, Islandia, Noruega, Portugal, Suecia, Suiza, Turquía y Yugoslavia.  
Tapia Salinas, L; Curso de Derecho Aeronáutico. Casa Editorial Bosch, Barcelona, 1976, pags. 234 -235

En dicha reunión [40], se plantearon dos tipos de medidas:

A corto plazo:

- 1a.- relativa al establecimiento de una estructura tarifaria en un sistema abierto que no tendría la obligatoriedad de participar en las conferencias de tráfico de la AITA. Así, cualquier transportador autorizado tendría la libertad de aplicar alguna tarifa, dentro o fuera de tal asociación.
- 2a.- señalaba que los niveles de las tarifas serían delineados por los propios transportadores en base a zonas de razonabilidad. Se establecerían cuatro o cinco tipos básicos de bandas de tarifas que no podrían ser ampliadas por los gobiernos. Además, los transportistas deberían informar con un plazo previo de treinta a cuarenta y cinco días cualquier cambio que desearan introducir.
- 3a.- indicaba que la aprobación de tarifas sería automática cuando cayeran en esas zonas; pero si estuvieran fuera de ellas, entonces deberían sujetarse a las cláusulas de negociación de los acuerdos bilaterales que se establecieran entre los Estados. En ellos, los gobiernos aplicarían las reglas del país de origen para aprobar o desaprobar tarifas.

---

[40] CEAC, Reunión tripartita CEAC-Estados Unidos-Canadá, sobre las tarifas en el Atlántico Norte. Paris, 18 de enero de 1982.

A largo plazo:

- 1a.- consideraba que se efectuarían acuerdos intergubernamentales a través de un convenio multilateral basado en la aprobación automática de las cinco clases de bandas tarifarias.
- 2a.- subrayaba la posibilidad de realizar convenios bilaterales solo en caso de que algunas tarifas estuvieran fuera de tales zonas.

Esta visión particular de una coordinación tarifaria en el Atlántico Norte refleja la cautelosa actitud de los países europeos, al considerar que "... no les conviene la quiebra de su -- aerolínea, no solo por motivos de prestigio y política nacional e internacional, sino también porque financieramente es muy difícil mantener una competencia constante frente a muchas aerolíneas "[41], sabiendo que generalmente estos países solo tienen operando a nivel internacional una aerolínea.

Los países europeos, basándose en la reunión tripartita de 1981, realizaron con Estados Unidos un acuerdo intergubernamental a principios de 1982 con duración de seis meses y que permitía aplicar la propuesta europea. Tal acuerdo precedería a uno definitivo en donde los países europeos pedirían a Estados Unidos suspender toda acción relacionada con la Orden de Justificación de Motivos de la Junta de Aviación Civil estadounidense.

---

[41]Feazel,M;"Europeans urged to deregulate airlines", Aviation...  
6 de septiembre de 1982, p.54

Sin embargo, hasta la fecha esto no ha sucedido y el acuerdo definitivo entre esos países, quizá esté aún muy lejos de alcanzarse. Únicamente se encuentra vigente un Memorandum suscrito el primero de agosto de 1982 por Estados Unidos y los países de la CEAC.

#### 1.3.1.4. POSICION DE MEXICO .

Hemos considerado que dada la situación geográfica de México en el Atlántico Norte, nuestro país ha sentido en cierta medida los efectos de la política liberal norteamericana y, por tal razón, ha tenido que demostrar una posición firme a través de su política aeronáutica mostrando un continuo apoyo a las conferencias tarifarias de la AITA y aplicando en todos los convenios aéreos bilaterales que realiza con cualquier país, el método de la predeterminación de la capacidad que posibilita a los gobiernos fijar o aprobar las tarifas aéreas de acuerdo a varios aspectos, tales como sus políticas gubernamentales, la relación entre aerolíneas y las necesidades del mercado en cuestión.

A continuación, se exponen los aspectos fundamentales de la cláusula modelo sobre capacidad del tipo predeterminación. [42]

- 1.- La capacidad total que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes en los servicios convenidos, será la acordada o aprobada por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes antes del comienzo del servicio y posteriormente se establecerá en función de las exigencias del tráfico.
- 2.- Los servicios convenidos que deberán ofrecer las aerolíneas designadas de las Partes Contratantes tendrán como objetivo primordial el suministro de capacidad suficiente para satisfacer las necesidades del tráfico entre los territorios de ambos Estados.
- 3.- Cada Parte Contratante concederá justa e igual oportunidad a las aerolíneas designadas por ambos Estados para explotar los servicios convenidos entre sus respectivos territorios, de forma tal que siempre impere la igualdad y el beneficio mutuos, mediante la distribución por partes iguales de la capacidad total entre ambas Partes Contratantes.
- 4.- Cada Parte Contratante tomará en consideración, al igual que las aerolíneas designadas, los intereses de la otra Parte Contratante y de su línea o líneas aéreas designadas a fin -

---

[42] OACI. Criterios y Métodos para reglamentar la capacidad.  
OACI, Montréal, 1979, p.25



de no afectar indebidamente los servicios que ésta o éstas últimas proporcionen.

- 5.- Si las Partes Contratantes no llegaran a un acuerdo sobre la capacidad que debe ofrecerse en los servicios convenidos, ésta podrá ser acordada por las aerolíneas designadas sin que exceda la capacidad total establecida.

Debemos señalar que, además de este método aplicable a la capacidad, existen otros dos cuyos aspectos mas representativos expondremos a continuación:

#### Método de la libre determinación.-

Es aquél en el que los gobiernos convienen en renunciar al control directo de la capacidad, confiando en que cada transportista fije los precios y horarios correspondientes a la demanda del mercado.

#### Método Bermudas I.-

Permite a los gobiernos establecer los principios relativos a la capacidad que deben seguir los transportistas. Estos -- tienen libertad de determinar su propia capacidad basándose en -- los análisis de mercado y sujetándose después a una revisión por parte de los gobiernos.

Al observar los tres criterios descritos podemos entender la predilección que la política aeronáutica mexicana tiene por aplicar el método de la predeterminación de la capacidad debido a la necesidad de conciliar tres tipos de intereses muy variables como el de las aerolíneas, de los usuarios y la nación; ante lo cual, es preciso que haya una intervención gubernamental que actúe como mediador de todos ellos. Así, la política aeronáutica mexicana estima que podrá lograr una verdadera equidad de los servicios aéreos nacionales en el mercado internacional y --negociar satisfactoriamente convenios aéreos equilibrados y recíprocos con cualquier país de la sociedad internacional. Esta actitud ha sido reflejada en el proceso de modificación y actualización del convenio aéreo franco-mexicano de 1952, tema que será abordado en el capítulo cuarto del presente trabajo.

Cabe mencionar que la política mexicana al tener que enfrentarse a la competencia desleal impuesta por la política aérea norteamericana, ha tenido que aumentar la productividad de las aerolíneas mexicanas y, a la vez, desarrollar nuevas rutas con el objeto de captar mas viajeros extranjeros y favorecer de esta manera al sector turístico y a la economía del país. Sin embargo, ha tenido ciertas limitaciones para desarrollar un tráfico fuera de las fronteras nacionales debido, entre otras razones, a que -- "... las aerolíneas mexicanas se han enfrentado a la constante --

inflación existente en América Latina que ha producido un aumento en las tarifas del área, las cuales se han elevado mucho en comparación con los precios manejados en el mercado internacional." [43]

Por otra parte, destacaremos que especialmente en México el problema de los aeropuertos es tangible por el hecho de que nuestro país al localizarse en el Atlántico Norte recibe un número considerable de aviones extranjeros, que cada día aumentan más en las instalaciones aeroportuarias mexicanas, las cuales sufren de una fuerte insuficiencia para dar un buen servicio. Ejemplo de esta situación es el aeropuerto de la Ciudad de México que, a pesar de su reciente modernización, acusa de gran deficiencia no sólo para facilitar un adecuado servicio a las aerolíneas nacionales sino, principalmente, a las internacionales. Por tal razón, se ha llegado a comprobar, por medio de diversos estudios, que para el año de 1996 se necesitará otra terminal aérea internacional, que estaría ubicada en la región de Texcoco a una distancia de siete kilómetros de la base actual. La ampliación del aeropuerto se haría hasta concluir tres pistas de aterrizaje, además de calles de rodaje para comunicar a la nueva terminal con la ya existente. Esta futura planeación indicaría que "... el problema del congestionamiento del aero-

---

[43] Informe especial. "La guerra mundial de las tarifas",  
Expansión. Vol XIV, no.333, 3 de febrero de 1982,  
p.32

puerto nacional e internacional de la Ciudad de México se vería solucionado por más de treinta años." [44]

Finalmente, nos queda sólo por destacar que la política aeronáutica mexicana no debería únicamente proteger el tráfico regional entre México y sus vecinos inmediatos, Estados Unidos y los países de Centroamérica, sino que debería con igual ímpetu incursionar en otros mercados aéreos en el Atlántico Norte, de gran importancia, como el europeo.

## 2. EL CONVENIO AEREO DE 1952.

### 2.1. CARACTERISTICAS DE LOS CONVENIOS AEREOS INTERNACIONALES

Para llegar a la particularidad de este tema es conveniente citar la tercera Convención de Viena elaborada en 1969 por la Conferencia de Naciones Unidas que trató el Derecho de los Tratados Internacionales. Esta Convención establece en su segundo artículo que "... se entiende por tratado, un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o mas instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación --

---

[44] Informe especial "Aeropuerto 82: embotellamiento con alas" Expansión, México, Vol.XIV, no.333, 3 de febrero de 1982 p.36

particular". Además, en la misma convención se aclara con precisión que tendrán igual connotación todas las acepciones de tratado, llámense convenio, pacto, convención, protocolo, modus vivendi, arreglo, acuerdo, carta, estatuto, acuerdo ejecutivo o declaración. [45] También se señala que sin considerar la finalidad de los tratados, éstos "... deben mantener la paz y seguridad internacionales, el desarrollo de las relaciones de amistad, y el logro de la cooperación entre las naciones del mundo." [46]

En el transporte aéreo internacional, los convenios bilaterales son instrumentos que confieren derechos de tráfico a las aeronaves designadas por los Estados signatarios y fomentan fundamentalmente los servicios aéreos regulares entre dos países.

Los convenios bilaterales deben estar basados en una reciprocidad general de cada uno de los términos establecidos relativos a la soberanía absoluta que los Estados ejercen sobre su espacio aéreo, a la fijación de tarifas aéreas, al uso de aeropuertos y de otras instalaciones adicionales, así como a la negociación de las libertades aéreas que se otorgan a las compañías aéreas designadas para realizar el tráfico aéreo comercial en una ruta aérea establecida.

Los convenios bilaterales se apoyan en uno de los principios básicos del Derecho Consuetudinario Internacional, el

---

[45] Conferencia de Naciones Unidas. Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados Internacionales. Art. 2.

[46] Idem. Preámbulo.

"pacta sunt servanda" que implica la obligatoriedad de todo tratado en vigor para las Partes Contratantes que lo ejecutarán de buena fé. [47]

Además, los convenios bilaterales concertados por los -- Estados miembros de la OACI "... deberán ser arreglos que no sean incompatibles con las disposiciones de la Organización"[48] que apoya los servicios aéreos regulares entre dos países, sobre bases de equidad, igualdad y reciprocidad para lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional.

Sin embargo, hay ocasiones en que las bases de reciprocidad sobre las cuales los convenios aéreos bilaterales fueron firmados se van deteriorando a través de los años, como sucede en el caso del convenio aéreo franco-mexicano, en donde existe una carencia de beneficios económicos equitativos para ambas partes y ante lo cual es inminente modificarlo.

A pesar de que los convenios bilaterales son documentos cuya aprobación y promulgación requieren de un acto individual de cada Estado signatario, "... su modificación no puede efectuarse por la decisión de sólo una de las Partes Contratantes, a menos que así esté expresado en el texto del convenio "[49], situ

---

[47] Idem. Artículo 26.

[48] Pérez Castro, E; Apuntes de política del transporte aéreo internacional en México. Círculo Aeronáutico de México, México, 1977, p.37

[49] Videla Escalada, F; op.cit. p.600

ción que no se presenta en el caso del convenio aéreo entre Francia y México.

Por tal razón, será muy importante la actitud que ambos países tomen en las negociaciones bilaterales para modificar y actualizar el convenio aéreo de 1952, lo que repercutirá sin duda en el futuro de la aviación comercial y en el desarrollo del turismo entre ambos Estados. Además, se deberán conocer "...todas las limitaciones que en materia de transporte aéreo regular tienen por lo general los países subdesarrollados, como el nuestro, para negociar adecuadamente para ambas partes, las cláusulas mas importantes de los convenios aéreos." [50]

Las partes que componen el texto de un convenio aéreo son : [51]

Primera.- formada por las cláusulas administrativas que no son difíciles de negociar porque incluyen cuestiones de aceptación universal, mencionadas por el Convenio de Chicago como cláusulas comunes en los convenios bilaterales.

Segunda.- constituida por las cláusulas de capacidad que aparecen como un "Anexo" al texto, en los convenios posteriores a la Conferencia de Chicago, mientras que en -

---

[50] Galindo Sardoz, M.A.; "El derecho internacional y la aviación civil" Información, México, septiembre a octubre de 1980, p.52

[51] Pérez Castro, E; op.cit. pags.30 a 39

los convenios mas recientes, éstas forman parte del cuerpo del convenio bajo la forma de los artículos 8,9 y 10

Tercera.- integrada por el Cuadro de Rutas, en donde se señala para cada una de las Partes Contratantes, la descripción u operación de la ruta designada.

Actualmente, los puntos más polémicos en los convenios bilaterales de transporte aéreo son:

- El Plan o Cuadro de Rutas,
- La capacidad y
- Las tarifas aéreas.

Todos estos aspectos se encuentran precisados en cláusulas determinadas, las cuales muestran las políticas aerocomerciales de los Estados Contratantes, así como la influencia de las políticas aéreas de otros países.

Cabe mencionar que desde 1945 los convenios aéreos bilaterales se han apoyado en los siguientes conceptos: [52]

- a.- Un intercambio equitativo de derechos en materia de servicios aéreos comerciales internacionales;
- b.- La designación de las rutas aéreas que cada Estado deberá operar, y

---

[52] González de M,A; op.cit. p.12



c.- El establecimiento recíproco de tarifas aéreas factibles de aplicar.

Por otra parte, es importante destacar que las relaciones aéreocomerciales que establecen los gobiernos no son necesariamente a través de convenios, sino que en ocasiones un gobierno podrá "... expedir un permiso unilateral a una aerolínea determinada, exigiendo entre otros requisitos, el acuerdo a la seguridad de que se otorgará reciprocidad, en caso de que ésta se -- llegara a necesitar" [53]. Esta autorización posibilita la realización de futuras negociaciones bilaterales si existe interés en establecer un convenio aéreo entre ambas partes que asegure a las aerolíneas designadas un intercambio regulado y equitativo de derechos en los servicios aéreos que se efectuarán.

En este contexto, la Convención de Chicago en su artículo tercero determinaba que "... la operación de los servicios aéreos internacionales regulares en o del Estado Contratante, queda sometida a las autorizaciones o permisos que otorgue el Estado". [54]

Así, para México la autoridad competente en tal ramo es la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través del Departamento específico -

---

[53] Pérez Castro, E; op.cit. p.37

[54] Loaeza Tovar, E; " El transporte aéreo en el contexto de las relaciones exteriores de México", Jurídica, Facultad de Derecho, UNAM, México, no.12, 1980, p.406

de Transporte Aéreo Internacional, que en colaboración de la Dirección de Convenios de la Secretaría de Relaciones Exteriores, realiza un análisis de la vigencia y eficacia de los convenios aéreos bilaterales firmados por México.

Por lo que respecta a Francia, las autoridades que ejercen una función similar son :El Ministerio de Transportes y el Secretariado General de la Aviación Civil, ambos con sede en la ciudad de Paris,

Con respecto al número de convenios bilaterales sobre -- transporte aéreo regular, firmados por México con otros países diremos que hasta Octubre de 1982 "... suman dieciocho en vigor que cumplen con todos los principios de la real y efectiva reciprocidad, ya que el convenio decimonoveno, el firmado con Francia, a pesar de que se encuentra vigente, no se considera de -- igual reciprocidad que los otros y por lo tanto se encuentra en proceso de modificación." [55]

---

[55] S.C.T.; La aviación civil internacional: Convenios multilaterales y bilaterales vigentes. SCT, México, 1982, p.2

### 2.1.1. BASES JURIDICAS INTERNACIONALES.

Con el objeto de llegar a un conocimiento mas amplio sobre los convenios aéreos bilaterales, es conveniente mencionar las fuentes del Derecho Internacional que han influido en la evolución de estos convenios, lo que a su vez podrá facilitar la comprensión del franco-mexicano y de la necesidad de actualizarlo.

El derecho aeronáutico surge con los primeros convenios multilaterales referentes a la navegación aérea internacional y con los convenios bilaterales de transporte aéreo concertados entre los países.

Puede afirmarse que a partir de la Conferencia de Chicago -- de 1944, los convenios bilaterales tuvieron gran desarrollo y, en general, se fueron caracterizando por un contenido mas político -- que en la actualidad ha propiciado muchos conflictos.

#### 2.1.1.1. LA CONFERENCIA DE CHICAGO.

Ya se mencionó que la navegación aéreocomercial tuvo gran crecimiento a partir de la Conferencia de Chicago de 1944, que -- elaboró un documento de carácter multilateral en el que se establecieron "... las normas para la regulación de los servicios de

transporte aéreocomercial, creando a la OACI"[56]. Este organizmo se creó el 4 de abril de 1947 para tratar todos los problemas derivados de la aviación civil en el mundo. Las bases de esta organización son multilaterales pero poco a poco se ha ido complementando con los acuerdos bilaterales que los Estados miembros - realizan entre sí. Actualmente se encuentran registrados en la Organización, ciento cincuenta países miembros y cerca de 800 -- acuerdos bilaterales.[57]

Según el artículo 81 del Convenio de la OACI, cada país--- miembro, después de celebrar un convenio aéreo bilateral con otro Estado, lo registrará inmediatamente en el Consejo de la Organización para que, en caso necesario, pueda dirigirse a la Corte Internacional de Justicia con sede en la Ciudad de la Haya, Holanda, "... si hay que interpretar o solucionar cualquier conflicto que se derive de la ejecución de tal convenio."[58]

Es importante mencionar que junto con el Convenio de la --- OACI se abrieron a la firma dos documentos que se referían a las libertades del aire:El Acuerdo de Tránsito Aéreo, que comprendía las libertades técnicas, la primera y la segunda y, el Acuerdo de Transporte Aéreo que incluía las libertades comerciales, tercera, cuarta y quinta. Este último acuerdo no fue aceptado por la mayoría de los países miembros de la OACI y nunca entró en vigor, evi

---

[56]Tapia Salinas, L; op.cit. p.35

[57]OACI, "Informe anual..." ,Revista oficial de la OACI,Montréal, junio de 1983,p.27

[58]Videla Escalada, F; op.cit. p. 315

tando así que en un acuerdo multilateral se incluyera la quinta libertad, lo que habría deteriorado la seguridad de los servicios aéreos de todos los países firmantes, limitando además sus posibilidades de negociar convenios aéreos bilaterales equitativos.

Las libertades aéreas que cada Estado Contratante reconoce a los demás Estados Contratantes, con respecto a los servicios -- aéreos regulares son : [59]

- 1a. Libertad.- Derecho de cruzar su territorio sin aterrizar en él.
- 2a. Libertad.- Derecho de aterrizar sin fines comerciales.
- 3a. Libertad.- Derecho de desembarcar pasajeros, mercancías y correo embarcados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
- 4a. Libertad.- Derecho de embarcar pasajeros, mercancías y correo destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
- 5a. Libertad.- Derecho total de comerciar entre Estados Contratantes. Es la libertad de embarcar pasajeros, mercancías y correo al territorio de cualquier otro Estado contratante y el derecho de desembarcar pasajeros, mercancías y correo procedentes de cualquiera de esos territorios.

---

[59] OACI, Acuerdo de Transporte. Art.1, Sección I, OACI, Montréal  
Documento 8244-AT-717

Sobre la concesión de la quinta libertad giran los conflictos de mayor trascendencia en los convenios bilaterales.

Algunos autores[60], han llegado a afirmar la existencia de tres libertades aéreas adicionales, considerando a las dos primeras como modalidades de la quinta libertad:

- 6a. Libertad.- Derecho de transportar pasaje, mercancías y correo entre dos Estados extranjeros, a través del país de nacionalidad de la línea aérea.
- 7a. Libertad.- Derecho de transportar internacionalmente, pasaje, mercancías y correo por parte de una empresa de aviación que preste servicios exclusivamente fuera del Estado de su nacionalidad.
- 8a. Libertad.- Derecho de transportar pasaje, mercancías y correo entre dos puntos del territorio de un mismo Estado, diferente del de la matrícula de la aeronave. Esta libertad, que se llama de cabotaje, es propiamente una restricción, ya que cada Estado la reserva para sí, no permitiéndola más que en casos excepcionales para que aeronaves extranjeras den servicio entre puntos ubicados en su territorio.

El convenio de la OACI, a pesar de que "... fue el primer intento para lograr un tratado internacional y multilateral que regulase el intercambio y la explotación de derechos comerciales

---

[60] Pérez Castro, E; op.cit. pags.34 a 36

de transporte aéreo..."[61], no logró unir a todos los países y - en gran parte reflejó la posición de la política aérea de Estados Unidos que desde entonces pugna por una libertad plena de tráfico.

#### 2.1.1.2. EL ACUERDO DE BERMUDAS I.

Otra base jurídica de los convenios aéreos bilaterales y - en especial para el franco-mexicano, ha sido el Acuerdo de Bermudas I, de 1946, que estableció como objetivo fundamental proporcionar un transporte aéreo con capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el país de origen y el de destino; es decir tráfico de tercera y cuarta libertades, reconociendo además - que el tráfico de quinta libertad, "... es complementario y subsidiario del país de origen."[62]

Este acuerdo se basaba en tres puntos principales:

- 10.-Participación en el mercado exclusivamente de quienes eran los signatarios del acuerdo, estipulando la ruta que se operaría para evitar un beneficio especulativo de ese tráfico por otros países.

---

[61]González de M,A; op.cit. p.11

[62]Pérez Castro,E; op.cit. p.45

- 2o.- La capacidad, así como los horarios y las frecuencias, podían ser determinados por las aerolíneas designadas, tomando en consideración la demanda existente en el mercado mundial y quedando sujeta a la revisión posterior de la capacidad ofrecida ya que la Autoridad aeronáutica de cada Parte Contratante tenía derecho a cuestionar si había un exceso de los servicios establecidos por la otra Parte Contratante.
- 3o.- Las tarifas se negociaban multilateralmente por las aerolíneas en las conferencias regionales de la AITA<sup>\*</sup> y posteriormente debían ser aprobadas por los gobiernos para su entrada en vigor.

#### 2.1.1.3. EL ACUERDO DE BERMUDAS II.

Debido a la falta de validez del primer acuerdo bilateral concertado por Estados Unidos y Gran Bretaña, estos países decidieron reunirse en 1977 para firmar un nuevo acuerdo de Bermudas, en el que se destacaron, además de las cuestiones relativas a las rutas, la capacidad, las frecuencias y las tarifas, los siguientes puntos:

- 1o- La fijación de las rutas se explotarían por ambas Partes Contratantes, intercambiando las terceras y cuartas libertades.

---

\* Ver infra de este mismo capítulo, pag. 52



- 20.- La posibilidad de incluir en un convenio bilateral los servicios aéreos no regulares, apoyando posteriormente la realización de un convenio multilateral sobre los -- mismos servicios.
- 30.- La reafirmación de los principios de los Convenios de -- Tokio, la Haya y Montréal relativos a la seguridad aérea internacional (actos ilícitos contra la aviación civil).

Es importante subrayar que a raíz del Acuerdo de Bermudas II, en el transporte aéreo internacional se tiende a hacer desaparecer aspectos relacionados con los convenios multilaterales, para desembocar en un marcado bilateralismo. Bajo esta perspectiva, la Conferencia Especial de Transporte Aéreo de Montréal, celebrada en 1977 por la OACI, presentó algunas cuestiones relativas a : [63]

- aplicación de tarifas, buscando ser respetadas y controladas.
- política relativa al transporte aéreo no regular; coordinando la demanda con una explotación eficaz.
- reglamentación de la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional, utilizando diferentes cláusulas e interesando a los Estados en coordinar sus políticas para que las aerolíneas tuvieran posibilidades más equitativas.

---

[63] Tapia Salinas, L; op.cit. p.214

- restablecimiento de un mecanismo para determinar tarifas internacionales para pasajeros y mercancías.

Se buscaba una colaboración con la AITA a base de observadores de la OACI, participando en trabajos comunes. Los Estados deberían de simplificar su método de aprobación - y asegurar el cumplimiento de esas tarifas.

Todos estos puntos muestran el avance que necesariamente - ha tenido que experimentar el transporte aéreo internacional que se ha tenido que ir ajustando a las exigencias de los países, sin olvidar la igualdad y reciprocidad para las partes involucradas - en un servicio aéreo determinado.

Por otra parte, mencionaremos que hay muchos textos de carácter multilateral relacionados con la actividad aeronáutica; pero aquellos que se refieren principalmente al transporte aéreo - internacional son :

- El Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, celebrado en Varsovia en 1929. Este documento hace referencia a la responsabilidad del porteador aéreo.
- El protocolo de la Haya de 1955
- El protocolo de Guatemala de 1971

- El Acta final de la conferencia de Derecho Aéreo de Montreal de 1975.

Los últimos tres textos establecen modificaciones al Convenio de Varsovia.

Es notable que en el panorama internacional actual existe la preocupación de mantener intacta la estructura del transporte aéreo, debido a la aparición de nuevas circunstancias, como la política norteamericana, que pudieran deteriorarlo.

Así, se ha producido un mayor acercamiento de los países que integran las regiones de Europa, América, Asia y África.

#### 2.1.1.4. EL REGIONALISMO EUROPEO.

En Europa Occidental se observa que el transporte aéreo se reserva para mercancías de lujo, debido a muchas razones, entre las que destacan la competencia de los transportes terrestres y fluviales con el aéreo; la gran facilidad para desplazarse por todos los países del área; el carácter intervencionista de los Estados; todo esto producto de una fuerte cooperación en los campos económico y político, principalmente, y que se desborda a otras -

ramas como la del transporte aéreo, en donde han destacado grandes esfuerzos espresados en:

- 1.- El Memorándum del Proyecto Bonnefus, que pretende coordinar los transportes aéreos a través de una sola compañía europea o bien creando un consorcio europeo.
- 2.- La exposición de Motivos de Van Kieft, informe muy completo en el que se estudian los puntos mas interesantes que permitirán una coordinación de los transportes aéreos europeos.
- 3.- La agencia Eurocontrol, dedicada a la seguridad de la navegación aérea en Europa creada en 1960 e integrada por Alemania Federal, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Irlanda, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Suecia y Suiza.
- 4.- La Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), creada en 1954 en el marco de una conferencia dirigida por el Consejo de la OACI y con la intervención del Comité de Ministros del Consejo de Europa.

La CEAC se reúne anualmente con el objeto de examinar el desarrollo del transporte aéreo intraeuropeo y ha promovido una constante colaboración entre las aerolíneas europeas con el fin de preparar un acuerdo multilateral de transporte aéreo regular.

También, la CEAC ha creado numerosas reglamentaciones sobre facilitación, simplificación y unificación de las legislaciones nacionales. [64] Su labor ha cristalizado en dos textos interna

---

[64] Tapia Salinas, L; op.cit. p. 235

cionales: el Acuerdo Multilateral relativo a los derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares y el Acuerdo Multilateral relativo a los certificados de aeronavegabilidad de las -- aeronaves importadas.

#### 2.1.1.5. EL REGIONALISMO LATINOAMERICANO.

En latinoamérica, la cooperación en materia de transporte aéreo es muy compleja debido entre otros motivos a la enorme extensión geográfica de la región y a la fuerza de las presiones de las aerolíneas estadounidenses y europeas que buscan afanosamente mantener ahí sus servicios.

Por tal razón, la actitud del regionalismo aéreo latinoamericano es particularmente defensiva, puesto que la participación del transporte aéreo de esos países no sólo a nivel regional sino también mundial, se ha enfrentado a grandes dificultades ocasionadas principalmente por:

- la diferencia en el desarrollo de las distintas aerolíneas.
- la naturaleza desigual de constitución de las aerolíneas, ya que algunas son nacionales, otras subvencionadas por -- capital extranjero, etcétera.
- el predominio de la falta de ratificación de los convenios internacionales multilaterales por los países de la zona.
- la situación política en muchos países de la región.

Dentro de los primeros intentos de colaboración en el área latinoamericana destacan las Conferencias Regionales de Aviación Civil (CRAC), que en 1973 crearon un organismo regional: La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), cuyos miembros son todos los países del Caribe, de Centro y Sudamérica y México.

Las cuestiones de mayor trascendencia discutidas por la CLAC han sido la capacidad y las tarifas de los transportes aéreos. Este último punto ha sido uno de los más conflictivos, ya que existe gran desigualdad entre las aerolíneas del área al ser algunas miembros de la AITA, mientras que otras no.

La labor que se propone la CLAC para dar solución a este problema es que los gobiernos se comprometan a unificar tarifas, regulando a sus aerolíneas por vía interna. Este punto ha sido visto con mayor amplitud por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo de América Latina (AITAL) que ha buscado dar una interpretación regional de la fijación de tarifas, con el apoyo necesario de los transportistas nacionales y sus Estados respectivos.

Por otra parte, señalaremos que existen otros grupos en otras regiones del mundo que han mantenido como objetivo primordial la tendencia hacia un multilateralismo. Entre ellos destacan la Conferencia Africana de Aviación Civil (CAFAC) y el Consejo Árabe de Aviación Civil (CAAV).

La importancia de la nueva perspectiva mundial que se ha presentado radica en que "... las decisiones de todos estos grupos regionales empiezan a influir en las conductas de los Estados y dejan de ser consideradas como simples recomendaciones y se discuten como nuevas orientaciones que podrían ser decisivas para el futuro del transporte aéreo internacional." [65]

#### 2.1.1.6. ASOCIACIONES INTERNACIONALES DEL TRANSPORTE AEREO.

Para poder abordar el tema mencionado, conviene citar la definición de los servicios aéreos internacionales que establece la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI). [66]

REGULARES.- son los servicios aéreos que se establecen a partir de los convenios bilaterales y son efectuados por las líneas aéreas designadas y aprobadas oficialmente por los gobiernos. Establecen rutas y horarios determinados y se adecuan a la demanda de transporte que el público hace día a día para realizar viajes o transportar mercancías o correo.

NO REGULARES.- son vuelos especiales, contratados con fines comerciales y son denominados también "vuelos de fletamento". Estos ser

---

[65] Bogolask-, J.C; op.cit. p. VIII-5

[66] Fuster, A; op.cit. p. 110

vicios transportan a grupos de personas con tarifas independientes a las de la AITA y por tal razón pueden abaratar el costo del boleto, es decir de la transportación que ofrecen, siendo por esta característica muy atractivos e interesantes para la actividad turística mundial, especialmente por fomentar el turismo colectivo.

En base en lo anterior, destaca en primer término la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (AITA), creada en 1945, cuyos orígenes se remontan a 1919, cuando aparecen las primeras aerolíneas comerciales. La AITA es una organización no gubernamental que busca coordinar eficiente y económicamente todos los servicios regulares para el usuario. Es una organización apolítica, democrática y voluntaria, sin carácter lucrativo.

Los miembros de la AITA son las líneas aéreas autorizadas por un gobierno que sea elegible como miembro de la OACI. Al obtener tal permiso, las aerolíneas pueden realizar tráfico aéreo comercial regular, convirtiéndose en miembros activos de la AITA.

Por su parte, aquellas aerolíneas que realizan únicamente servicios nacionales pueden participar en la asociación pero sólo como miembros asociados; es decir, sin voto y en calidad de observadores.



Las aerolíneas Airfrance, Aeroméxico y Mexicana de Aviación son miembros activos de la AITA, asociación que actualmente cuenta con 116 aerolíneas miembros.[67]

Conviene destacar que la AITA, para lograr una verdadera coordinación tarifaria a nivel internacional, ha establecido tres áreas: [68]

- 1a.- Conferencia de Tráfico no.1.- que abarca al Hemisferio Occidental.
- 2a.- Conferencia de Tráfico no.2.- que incluye a toda Europa Africa y el Medio Oriente.
- 3a.- Conferencia de Tráfico no.3.- que comprende a Asia y -- Oceanía.

Por otra parte, para los servicios no regulares destaca la Asociación Internacional de Transporte de Fletamento (AITF)\*, constituida en 1971, con sede en Ginebra, Suiza.

Los miembros activos de la AITF son las empresas autorizadas para realizar servicios de fletamento internacional por sus respectivos gobiernos y "... cuyos Estados están capacitados para ser a su vez miembros de la OACI con un nivel de operaciones aceptable." [69]

---

[67] Editorial."IATA". Air Transport World,Cleveland,Oh.,EEUU, abril de 1982, p. 84

[68] Macías Barcenas,H; La Asociación Internacional de Transporte Aéreo.SCT, DGAC,México, 1977,p.153

[69] Tapia Salinas,l; op.cit. p.386

\* En inglés: International Air Charter Association(IACA)

Con respecto a los miembros de la AITF que sólo participan asistiendo a las reuniones se encuentran : los miembros de la AITA que realizan servicios de fletamento aéreo y las asociaciones nacionales y regionales de transporte de fletamento, tales como la Asociación de las Compañías Europeas de Fletamento Aéreo. (ACEFA)

Es importante subrayar que el término fletamento o "charter" que se utiliza en el transporte aéreo para designar a los servicios no regulares, se deriva del concepto utilizado en navegación marítima relacionado a un contrato de fletamento que sería el término más adecuado para los servicios aéreos no regulares, ya que el objetivo de éstos es el aprovechamiento de la aeronave bajo las condiciones especiales de transporte, aviación y turismo. [70]

#### 2.1.2. BASES JURIDICAS NACIONALES.

En materia de convenios bilaterales, México ha establecido una política aérea basada en la protección de la aviación civil mexicana y del tráfico aéreo regional. Estas características de su política se deben a que nuestro país tiene una importante situación geográfica entre Norte y Sudamérica, así como entre Europa y Asia, convirtiéndose en "... un paso frecuentado y a veces

---

[70] Ibidem. p. 387

obligado de las líneas aéreas internacionales." [71]

Con respecto a sus relaciones aéreas bilaterales con Europa; destacaremos que México ha celebrado ocho convenios aéreos con los países europeos, pero actualmente solo operan a nuestro país las aerolíneas de España, Holanda, República Federal de Alemania y Francia.

La política aérea mexicana ha rechazado las ofertas de -- otros países europeos que quisieran concertar acuerdos bilaterales para evitar la duplicidad de servicios que no favorecen a la parte mexicana ya que esos países son considerados como una-- gran unidad o mercado. Además su reconocido atractivo turístico en el mundo, hace que la política mexicana actúe precavidamente para que no se perjudique la corriente de viajeros extranjeros hacia México.

La política aeronáutica mexicana resume como objetivos principales, los siguientes:

- a,) el intercambio de derechos de terceras y cuartas libertades en cualquier relación bilateral para favorecer el -- tráfico regional. El intercambio de los derechos de quinta libertad es de tipo complementario.
- b,) la existencia de una estrecha relación entre la oferta y la demanda, que se logrará por medio de un control estricto de la capacidad.

---

[71] SCT, La aeronáutica civil mexicana. SCT, México, 1972, p.31

c,) la celebración de convenios de cooperación entre las empresas aéreas, que es muy necesaria para evitar competencias ruinosas y lograr una verdadera equidad.

Por otra parte mencionaremos que el transporte aéreo bilateral en México está regido por los linemamientos de la Constitución Mexicana, relativos a los convenios bilaterales y a su proceso de aprobación, así como por la Ley de Vías Generales de Comunicación.

#### 2.1.2.1. LA CONSTITUCION MEXICANA

En primer lugar, la Carta Magna en su artículo 42, menciona la completa autoridad y soberanía que el Estado mexicano tiene -- sobre el espacio aéreo del territorio nacional. Así, para poder -- regular todas las actividades del transporte aéreo, la Constitución Mexicana permite al Congreso de la Unión, según el artículo 73, inciso XVII, crear Leyes y, en este caso específico, ha aparecido la Ley de Vías Generales de Comunicación que rige todos los tipos de transportes en México.

Con respecto a los convenios bilaterales, el artículo 76 de la Carta Magna señala que todo tratado o convención diplomática -- que sean celebrados por el Ejecutivo deberán ser aprobados por el Senado, siguiendo previamente todo el largo proceso legislativo--

referido en el artículo 72 de la Constitución Mexicana. Después de todo este procedimiento entrará en vigor y, según se indica en el artículo 133, el tratado será considerado como parte de la Ley Suprema y su validez será igual a la de ésta.

Cabe mencionar que en el caso del convenio aéreo franco-mexicano de 1952 no se sujetó a ratificación por parte del Senado, sino que hubo solamente un proceso de aprobación, ya mencionado.

#### 2.1.2.2. LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Este ordenamiento apareció publicado en 1940, aunque la parte relativa al transporte aéreo nacional e internacional, denominada Libro IV, tiene fecha de 1950. Citaremos que el equivalente en Francia a esta ley lo encontramos en el Código de la Aviación Civil.

Por su parte, el libro IV de la Ley mexicana señala que la navegación civil sobre el territorio nacional se rige "... por los tratados y convenios internacionales que el gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente por la presente Ley y sus reglamentos".[72]

---

[72] Ley de Vias Generales de Comunicación. Libro IV, artículo 307

En el mismo libro IV, el artículo 337 indica que todas las autorizaciones y permisos concedidos deben ajustarse a las normas del transporte aéreo internacional, las cuales están basadas en -- una equidad y reciprocidad para aumentar las posibilidades de la -- aviación comercial así como fomentar y estrechar los vínculos políticos, culturales y sociales entre los países del mundo entero.

2.2. EL CONVENIO DE 1952 SOBRE TRANSPORTES AEREOS  
REGULARES ENTRE FRANCIA Y MEXICO.

El convenio sobre transportes aéreo regulares que rige actualmente las comunicaciones aéreas entre México y Francia fue firmado el 17 de abril de 1952 por el Secretario de Relaciones Exteriores de México, el Sr. Manuel Tello , y por el Encargado de Negocios Ad interim de Francia, el Sr. Jules de Koenigswarter.

El convenio se registró en el Consejo de la OACI el 27 de -- mayo del mismo año, cumpliendo con el requisito solicitado por tal organización en caso de que surgiera algún conflicto. Además, el artículo VII del convenio aéreo franco-mexicano menciona la posibilidad de consultar a las autoridades aeronáuticas de ambas partes en caso de que se necesitara modificar alguna cláusula o el Plan -- de Rutas.

Con respecto a la entrada en vigor, en el convenio mencionado se señaló que sería a partir del canje de notas diplomáticas. En el caso de México tuvo que ser aprobado por el Senado y promulgado para que pudiera entrar en vigor.

En cuanto a la vigencia del convenio aéreo franco-mexicano indicaremos que no fue determinada, por lo que se considera como indefinida.

El convenio aéreo franco-mexicano está integrado por tres partes: la primera relativa a cuestiones generales de los servicios aéreos entre ambos territorios y las otras dos se refieren a los aspectos mas trascendentales y de carácter especialmente político.

PRIMERA PARTE.- incluye las cláusulas administrativas que forman todo el cuerpo del convenio. Se refieren a las obligaciones y derechos que tienen tanto las empresas designadas como las autoridades aeronáuticas competentes.

SEGUNDA PARTE.- considera la cuestión de las tarifas aéreas -- y, según el artículo XVIII, éstas serán negociadas en el foro de la AITA buscando una ganancia razonable. Otro punto importante en esta sección del convenio aéreo franco-mexicano es el contenido del artículo XVII en el que se señala que la capacidad ofrecida estará en relación con los requerimientos de la zona por la cual pasa la aerolínea, to

mando en cuenta los servicios locales y regionales de la otra Parte Contratante.

TERCERA PARTE.- menciona el Cuadro de Rutas y sus condiciones de operación, exponiendo esta información bajo la forma de un "Anexo" al convenio. La ruta establecida para la aerolínea mexicana era: Ciudad de México- La Habana-o-Miami - Bermudas -Azores - Lisboa - o-Madrid - Paris y viceversa. Para la aerolínea francesa la ruta era: Paris- Nueva York-Ciudad de México y viceversa.

Dado que el convenio aéreo franco-mexicano sólo concedía -- terceras y cuartas libertades aéreas, las autoridades francesas solicitaron a las mexicanas, en 1953, la modificación del penúltimo párrafo del Anexo del convenio que se refería al ejercicio -- del tráfico de quinta libertad en las rutas que figuraban en el plan.

La compañía Airfrance logró obtener un permiso unilateral del gobierno mexicano para realizar tráfico aéreo comercial con quinta libertad. Se resaltó que tal concesión podía ser revocada en cualquier momento en que una compañía mexicana pudiera volar a Nueva York. Sin embargo, tal concesión fue mantenida por Air--france argumentando que el costo del servicio México- Paris no podía solventarse únicamente con el tráfico de pasajeros entre esos puntos terminales de la ruta, por lo que el ejercicio de la quinta libertad "... era el único medio para restituir un carác-



ter más normal a la explotación de la empresa francesa efectuando transporte de pasajeros, de carga y correo entre los puntos intermedios de la ruta concedida." [73]

Es sobresaliente destacar que la aerolínea francesa Air-france conservó por varios años los derechos de quinta libertad en la ruta estipulada por el convenio aéreo de 1952; además de que fuera de éste y en base a un permiso unilateral, ha podido hasta el momento operar con grandes beneficios y ventajas otra ruta, que será expuesta en breve.

### 2.3. COMPANÍAS AEREAS DESIGNADAS POR EL CONVENIO.

#### 2.3.1. LA COMPANIA AEREA MEXICANA. (AEROMEXICO)

La empresa estatal Aeroméxico fue constituida el 7 de noviembre de 1934 bajo la razón social Aeronaves de México. Esta compañía llegó a ser financiada por capital de la aerolínea estadounidense Panamerican y solo hasta 1950 el gobierno mexicano adquirió la totalidad de las acciones, convirtiéndola en compañía nacional.

De 1960 a 1970 Aeroméxico absorbió a otras aerolíneas mexicanas mas pequeñas y se interesó por dirigir sus operaciones fue

---

[73] SCT. Comunicación del 30-III-1953. Expediente del convenio aéreo franco-mexicano.

ra del territorio nacional, principalmente a Estados Unidos y Europa.[74]

La red de rutas de Aeroméxico, que se inició con 13 365 - kilómetros, alcanzó en 1980, la cifra de 109 787 km. Actualmente la compañía aérea opera 67 rutas nacionales y 32 rutas a nivel internacional.

Su participación en el tráfico regular de pasajeros a nivel internacional fue en 1981, del 15% en la ruta a Norteamérica y del 25% en la ruta a Europa.[75]

En 1982, la compañía Aeroméxico ocupó el vigésimo noveno lugar en el mundo por los pasajeros transportados, mientras que la compañía Mexicana de Aviación tuvo el vigésimo segundo, por el mismo concepto. Hasta septiembre del mismo año ambas compañías aéreas cubrieron un total de 211 rutas y participaron en un 40 % del tráfico internacional a México.[76]

Dentro de los objetivos de la compañía Aeroméxico podemos mencionar los siguientes:

- 1.- comunicar al país mediante una red de rutas domésticas cubriendo regiones en donde se requiere impulsar el desarrollo económico.

---

[74] Aeroméxico. Manual General de Administración. Aeroméxico, México, 1980, Cap.1, p.12

[75] Loeza Tovar, E: " El desarrollo del transporte aéreo en México", Comunidad, CONACYT, México, Año VII, no.124-125, abril-mayo de 1981, p.88

[76] Casparius, R; Turismo: la opción. Ed. Penélope, México, 1982, p.200.

- 2.- colaborar con la otra aerolínea mexicana para lograr una coordinación en los servicios aeroportuarios.
- 3.- comunicar los centros turísticos, industriales, comerciales, agrícolas y urbanos del país, con sus mercados en el interior de la República y en el exterior.
- 4.- responder a las demandas de mercado y fomentar el comercio exterior de México.
- 5.- expandir su red internacional de rutas, en función de obtener mayores beneficios a través del establecimiento de convenios bilaterales equitativos para crear nuevas rutas que en un futuro se necesiten.

Por otra parte, es necesario subrayar que no es equitativo que el Estado mexicano otorgara excesivos subsidios a un medio de transporte que ha sido empleado tan solo por una minoría, pues en 1981, apenas "... el 5% de la población utilizó el transporte aéreo "[77]. Por tal razón es conveniente que las pérdidas de esta empresa sean mínimas y que sus ventas se eleven junto con sus niveles de eficiencia, evitando que la compañía se convierta en una carga para la economía nacional, que dada la situación actual requiere de una entrada segura y constante de divisas, lo que es posible con el buen funcionamiento del transporte aéreo nacional.

---

[77] Loaeza Tovar, E; "El desarrollo... , Comunidad... p. 89

## CUADRO # 1

## FLOTA DE AEROMEXICO EN 1 9 8 2

A V I O N E S		C A P A C I D A D    E N A S I E N T O S    (c/1)
Unidades	Tipo	
2	DC 10-30	3 0 1
3	DC 10-15	3 0 1
55	DC 8-51	1 5 2
3	DC 9-80	1 5 5
17	DC 9-32	1 1 5
10	DC 9-15	8 5
TOTAL 40 ----- A P A R A T O S -----		

Fuente: "World Airline Fleets", Air Transport World, Cleveland, Oh., EEUU, Mayo de 1982, p.21

Durante 1982, la oferta de asientos disponibles en la ruta a Europa fue de 1325, frente al total de 10 650 -- asientos que ofreció la compañía en todas sus rutas.

En el marco del convenio aéreo franco-mexicano el equipo que utiliza es :

2 - Unidades tipo DC 10-30 con una capacidad de 301 asientos cada una.

La ruta operada por la aerolínea mexicana designada es:

" CIUDAD DE MEXICO-MIAMI-MADRID-PARIS-PARIS-MADRID-MIAMI-CIUDAD DE MEXICO."

Las frecuencias que se realizan actualmente son tres a la semana: Lunes, Miércoles, Viernes.

Debido a la retracción que existe en este momento en el mercado nacional, se observa que el viaje aéreo a Europa se ha restringido por la falta de poder adquisitivo de la población mexicana. Esto ha repercutido enormemente en el transporte -- aéreo y específicamente para establecer las frecuencias semanales de la compañía aérea Aeroméxico, que en condiciones normales ha llegado a operar en Verano, cuatro frecuencias y en -- Otoño solo tres.

Con respecto a las tarifas aéreas establecidas en las conferencias de la AITA, se encuentran en vigencia las siguien-

tes:

## C U A D R O # 2

## TARIFAS DE AEROMEXICO EN 1 9 8 3

T I P O S	PRECIOS EN DOLARES DE E.E.U.U.
Tarifa abierta a un año .....	2 101.50
Clase Turista .....	1 898.00
Excursión (días preestablecidos) .....	1 357.00
Económica (temporada alta) .....	1 050.00
Económica (temporada baja) .....	941.00

Elaborado con los datos de la compañía Aeroméxico.  
Junio de 1983.

Con respecto a la capacidad, es importante mencionar que durante muchos años la compañía Aeroméxico la ha restringido- siguiendo los principios de la política aérea nacional para en- contrar un equilibrio de los servicios aéreos mexicanos a ni- vel internacional, y en especial frente a los de los países con un alto grado de desarrollo económico, como es el caso de -- Francia.

### 2.3.2. LA COMPAÑIA AEREA FRANCESA . (AIRFRANCE)

Es una sociedad de economía mixta que como empresa pública brinda servicio al Estado francés, que con un 90% de participación, es su principal accionista. Esta compañía aérea surgió en 1933 por la fusión de cinco empresas de transporte aéreo -- francés: Air Union, Société Générale de Transports Aériens, Compagnie Internationale de Navigation Aérienne, Air Orient y Aéro postale.

En 1945 la aviación civil francesa se nacionalizó y la sociedad privada Airfrance se convirtió en propiedad del Estado.

En esa misma fecha su red de rutas cubría 212 000 kilómetros y realizaba el servicio de pasajeros entre París y Nueva-York. [78]

En 1982, la compañía Airfrance destacó notablemente en -- diversas rutas internacionales por el número de pasajeros transportados, llegando a alcanzar las siguientes participaciones:

---

[78] Simi, F; op.cit. p. 37

## C U A D R O    # 3

## PASAJEROS TRANSPORTADOS EN    1982    POR    AIRFRANCE

RUTAS OPERADAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACION
América del Norte .....	19.1%
América del Sur .....	8.4%
A s i a .....	13.4%
A f r i c a .....	11.6%
Africa del Norte .....	9.3%
Oriente Medio .....	4.9%
E u r o p a .....	18.0%

Fuente: Airfrance. Documento Informativo. 1982, p.13

Por otra parte, cabe mencionar que recientemente la compañía francesa estaba considerada como: [79]

- el SEGUNDO LUGAR en el mundo por el número de pasajeros transportados en las líneas internacionales (después de la aerolínea British Airways)
- el TERCER LUGAR en el mundo por el número de toneladas kilómetro de mensajería transportada en vuelos regulares en las rutas internacionales (después de las aerolíneas Japan Airlines y Lufthansa).

---

[79] Asociación Internacional de Transporte Aéreo. AITA. Estadísticas anuales. 1981.



- el CUARTO LUGAR en el mundo por el número de pasajeros transportados en los enlaces internacionales, después de British, Panamerican y Japan Airlines.
- el CUARTO LUGAR en el mundo por el número de toneladas métricas de flete (Pasaje y carga) transportados en la red internacional, después de Panamerican, British Airways y Japan Airlines.

En los últimos años, la compañía aérea francesa ha modernizado su equipo, dado que la red de rutas que sirve actualmente es de 636 172 kilómetros, con escalas en varios países de América, Europa, Africa, Asia y Oceanía.

C U A D R O # 4

FLOTA DE AIRFRANCE EN 1 9 8 2

AVIONES PARA PASAJEROS		CAPACIDAD EN ASIENTOS (c/1)		
UNIDADES	TIPO			
7	Concorde.....	1 0 0		
17	B747 mixto .....	4 1 3	a	4 9 2
7	B747 combi .....	2 8 7		
7	B707 .....	1 4 2	1	1 4 9
29	B727 .....	1 6 0		
9	Airbus A300 B2 .....	2 6 1	a	2 9 2
13	Airbus A300 B4 .....	2 3 6	a	2 9 2
AVIONES PARA CARGA		CAPACIDAD EN TONELADAS		
6	B747 .....	9 0		
3	B707 .....	3 0		
TOTAL 96 ---- A P A R A T O S -----				

Fuente: Estadísticas de la compañía Airfrance.1982

La ruta que opera la aerolínea francesa a México está fuera del marco del convenio aéreo de 1952, y, sólo existe un permiso unilateral que ha sido prorrogado en varias ocasiones y que le permite hasta el presente operar la siguiente ruta:

" PARIS- HOUSTON- CIUDAD DE MEXICO- CIUDAD DE MEXICO- HOUSTON- PARIS."

Específicamente en la ruta a México la aerolínea ha tenido que restringir su capacidad, reduciéndola para el tramo -- México-Houston, de la siguiente manera:

- Con el equipo Boeing 747, existe un límite de 250 asientos.
- Con el equipo Boeing 747 combi, igualmente se limita a 250 asientos.
- Con el equipo Boeing 747 mixto, se limita la capacidad a 300 asientos.

Con respecto a las frecuencias, la aerolínea francesa -- efectúa en Verano cuatro, y en Otoño tres vuelos por semana.

Las tarifas que establece la aerolínea francesa son aprobadas en las conferencias de tráfico de la AITA de acuerdo al tipo de sus servicios; se encuentran en vigencia las siguientes:

## C U A D R O # 5

## TARIFAS DE AIRFRANCE EN 1 9 8 3

T I P O S	PRECIOS EN DOLARES DE E.E.U.U.
Primera clase .....	2 052.00
Clase de negocios .....	2 046.00
Excursión días presta-	
blecidos.....temporada alta..	1 500.00
temporada baja..	1 357.00
Tarifa	temporada alta.. 1 413.00
Grupal.....	temporada baja.. 1 237.00
	temporada alta.. 1 113.00
Tarifa PEX.....	temporada baja.. 1 007.00

Elaborado con datos de la compañía Airfrance.  
Julio de 1983.

La compañía Airfrance ha alcanzado un crecimiento considerable a pesar de que el proyecto Concorde le ocasionó fuertes pérdidas y, por tal razón, ese tipo de servicios aéreos se dejaron de realizar a nuestro país.

Sin embargo, es admirable que la compañía aérea francesa se haya conservado en un lugar muy importante en la economía de Francia, destacando como una de las más grandes empresas exportadoras de ese país, además de la Renault y Peugeot-

Citrøen ; llegando a colocarse en el primer lugar como exportador de servicios y primer cliente de la construcción aeronáutica francesa. [80]

La compañía aérea francesa ha incursionado en otros campos anexos al aéreo, por ejemplo, participando considerablemente en las empresas turísticas y hoteleras.

El siguiente cuadro nos muestra como se ha convertido -- esta compañía en un gran consorcio que no puede ser comparado con la aerolínea mexicana Aeroméxico.

C U A D R O # 6

PARTICIPACION DE AIRFRANCE EN OTRAS EMPRESAS

1 9 8 2

N O M B R E	PORCENTAJE DE PARTICIPACION
Societé des Hotels Méridiens.....	100 %
S O T A I R (Jet Tours) .....	70 %
Tourisme France International.....	100 %
S O D E T A I R .....	100 %
S E R V A I R .....	60 %
Air Charter International .....	80 %

Elaborado con los datos de la compañía Airfrance, 1982

[80] Airfrance, La place d'Airfrance dans l'economie française., La documentation Française, Paris, 1982 p.11

### 3. EFECTOS TURISTICOS DEL CONVENIO AEREO FRANCO-MEXICANO.

#### 3.1. ANTECEDENTES.

##### 3.1.1. PANORAMA ACTUAL DEL TURISMO.

###### 3.1.1.1. EN EL MUNDO.

En los últimos cuarenta años el movimiento turístico mundial se ha caracterizado por una vertiginosa propagación, dado el crecimiento constante de viajeros que lo componen. Sin lugar a dudas, la naturaleza y desarrollo del turismo han propiciado que se le considere como el fenómeno más espectacular y representativo del Siglo XX y muy pronto podrá llegar a convertirse en la industria más grande del mundo.

Para justificar el testimonio anterior, basta citar que -- hasta el año de 1982 una mayoría absoluta de países del mundo -- cerca de 118, ya habían suscrito los Estatutos de la Organiza --- ción Mundial del Turismo (OMT), organismo intergubernamental vinculado a las Naciones Unidas. Conforme a las cifras proporcionadas por este mismo organismo, es significativo observar que en -- ese mismo año 281 millones de personas viajaron por el mundo, -- gastando alrededor de 85 mil millones de dolares. Además el turismo doméstico o interno de todos los países del mundo sumó una cifra de 800 millones de viajeros.

Podría pensarse que la actual crisis económica ha afectado a todos los países del mundo, deteriorando la actividad turística de los mismos. Sin embargo, esto no es así ya que los -- principales países emisores de turistas siguen siendo los industrializados, específicamente los del hemisferio septentrional -- de la Tierra, destacando en primer término Estados Unidos y, por otra parte, los países de Europa Occidental, región que solo -- "... manifestó un descenso del 1.3% en tal actividad, durante -- el año de 1982." [81]

Los efectos de la actividad turística son considerables, ya que pueden repercutir favorable o negativamente en las balanzas comerciales, en la infraestructura, en la política, en la -- sociedad, en el medio ambiente, en las costumbres, en la arquitectura, las artes en general y en el intercambio de ideas y -- cultura de todas las naciones del mundo.

Los principales factores que han contribuido al desarrollo impresionante del turismo mundial son :

- el incremento del tiempo libre,
- la expansión de la clase media a nivel internacional,
- el desgaste personal que provoca el trabajo en la sociedad actual,
- la expansión del comercio así como de la industria,

---

[81]"Tips und Trips", Die Zeit, Hamburgo, Alemania Federal, 28 de enero de 1983,p.50

- la lucha por los derechos humanos y
- el avance y aprovechamiento que el hombre ha logrado especialmente en las comunicaciones y transportes, en particular en el campo de la aviación, materia que representa el objetivo central del presente trabajo.

### 3.1.1.2. EN MEXICO.

México junto con el Caribe, se convirtió a partir de los años cuarenta en un área de grandes intereses turísticos, entre otras razones "... debido a la gran cantidad de sitios naturales que ofrece , por la hospitalidad de la gente y sus costumbres." [82]

La relevancia del sector turismo en el desarrollo económico y social de México se explica y fundamenta por la capacidad que ha demostrado para compensar los desequilibrios de la balanza de pagos, al permitir la obtención de un considerable número adicional de divisas que se han podido utilizar para el pago de la deuda externa o para adquirir bienes de capital tan necesarios en el proceso de industrialización del país.

Además la actividad turística estimula a gran parte del resto de los sectores económicos como la construcción, el comer

---

[82] Lanquar, R; Turismo Internacional. Huemul, Buenos Aires, 1978, p.23

cio, las artesanías y la industria de alimentos contribuyendo al desarrollo regional equilibrado," etc. por la facilidad con que puede generar empleos productivos y fortalecer la identidad cultural." [83]

Hasta 1982 el turismo tuvo un crecimiento casi sostenido e interrumpido únicamente entre los años 1975-1978 debido al boicot judío-norteamericano. No obstante, se puede observar que México ha experimentado paulatinamente cierto desplazamiento dentro del mercado turístico mundial, debido a múltiples razones, propias del sector y a la Nación, así como a otras, de carácter internacional. Entre las primeras destacan la baja calidad de los servicios, la incompatible política de sus precios y el manejo inadecuado de la promoción y comercialización en el exterior, frente a la inestabilidad del peso mexicano que ocasionó un estancamiento momentáneo del turismo receptivo. Entre las segundas razones se encuentra el hecho de que otros países han elaborado nuevos y mejores programas de políticas económicas, con lo cual han propiciado la captación de un número mayor de visitantes extranjeros a sus territorios, como sucede con los países del Mediterráneo. Otra razón de las de carácter internacional es la ausencia de una efectiva colaboración de la actividad turística con el transporte internacional, y concretamente esto es palpable en el caso de las relaciones franco-mexicanas, con el transporte aéreo.

---

[83] Poder Ejecutivo Federal. Plan Nacional de Desarrollo. 1983 - 1988 . p. 370.



El turismo, como actividad económica, cultural, política y humana, ha favorecido a los países industrializados y fundamentalmente a los que están en vías de desarrollo, como sucede con México.

En 1982, no obstante que nuestro país recibió 4 200 000 turistas que gastaron 1 800 millones de dólares, la participación mundial de México, como Estado receptor de turistas, fue apenas del 1.3% y ocupó menos del 2.5% por gastos turísticos.[84]

Actualmente en el mercado internacional, nuestro país, se ha convertido en un destino muy atractivo para los viajeros extranjeros, debido a la paridad sumamente baja del peso frente al dólar norteamericano y a otras divisas. Esta situación económica ha afectado de varias formas al sector turismo. Principalmente - el turismo nacional se ha visto imposibilitado en un primer término a viajar al exterior, pero también al interior del país, dado el aumento real de los precios de todos los servicios turísticos para los nacionales.

Es importante subrayar que el turismo mexicano, tanto de -- tipo fronterizo como de internación, proviene en su mayoría de Estados Unidos, el 82% del total [85]; lo cual explica la gran - dependencia hacia esa zona e ilustra además gran parte de los pro

---

[84] Banco de México. Exámen de la situación económica de México.

Vol.LVIII, no.685, diciembre de 1982, p.640.

[85] Instituto Mexicano de Investigaciones Turísticas.IMIT.  
Turismo receptivo.Estadísticas.1976-1982.

blemas y circunstancias que en nuestros días experimenta la actividad turística.

### 3.1.1.3. EN FRANCIA.

Francia es uno de los países del mundo que recibe mayor número de turistas. En 1978, ocupó el primer lugar y llegó a sobrepasar a Italia, España y Estados Unidos. Actualmente sigue colocándose entre los primeros cinco lugares.

En 1982, Francia recibió más de 30 millones de visitantes y el ingreso en dolares obtenido por tal concepto fue cercano a los 10 mil millones de dolares.[86] Por otra parte, en el mismo año, este país ocupó el sexto lugar en el mundo como emisor de viajeros [87], y experimentó un crecimiento del 4.8% en sus actividades turísticas, frente a la progresión anual del turismo en la zona del Mediterráneo, que había alcanzado un 5.7% [88].

Estos datos reflejan el lugar prominente que Francia ocupa en el turismo mundial, sector que a nivel nacional es de gran importancia para equilibrar su balanza de pagos, "... ya que en los últimos años , los ingresos turísticos percibidos han sido ligeramente superiores al monto de ventas de automóviles al ex-

---

[86] La documentation Française. Le tourisme. Statistiques. Paris, 1980

[87] Casparius, R; op.cit. p. 125

[88] OMT. Reunión mundial celebrada en México. Comunicación del Director General del Instituto de Transporte Aéreo Francés, Acapulco, Gro. 21 al 27 de agosto de 1982,p.8

tranjero. " [89].

La tradición turfstica de dicho país, se remonta a siglos pasados, por ser el primero que elaboró guías turfsticas y fue sede de los primeros organismos y asociaciones de carácter internacional ligados a los aspectos turfsticos.[90]

Para Francia, el turismo es una actividad que se realiza en épocas de paz ya que los viajes de las personas "... se ingcriben como un elemento de la vida social, económica o psicológica del mundo." [91] Esto es aplicable a la situación económica por la que pasa actualmente este país, que ha repercutido desfavorablemente en la actividad turfstica interna debido a -- los problemas existentes en la captación del ingreso personal -- y a la estabilidad monetaria que dificultan los viajes al exterior.

Aunada a tal circunstancia, se encuentra la reciente decisión del gobierno francés que, apoyado en su política de austeridad ha limitado la salida de sus nacionales restringiendo la cantidad del circulante que éstos pueden llevar si pretenden salir al extranjero ( 2000 dolares o su equivalente en cualquier otra divisa extranjera y 1000 francos). Esta decisión gubernaa--

---

[89] Tomiche, F; Francia y los franceses. Documentation française, Paris, 1980, p. 110

[90] Deffert, P; Pour une politique du tourisme en France. Les éditions ouvriers, Paris, 1960, p. 12

[91] Idem. p. 13

mental repercute directamente en el turismo, puesto que ahora la población francesa tendrá dificultad de realizar viajes a regiones como América Latina y específicamente a México.

### 3.1.2. SITUACION ACTUAL DE LA AVIACION COMERCIAL.

#### 3.1.2.1. EN EL MUNDO.

En la actualidad existen en el mundo más de 120 mil aviones de carácter comercial[92], que en 1982 transportaron en todos los servicios a 728 millones de pasajeros y es de subrayarse que la ocupación de los aparatos fue apenas del 64%. [93]

Los datos anteriores reflejan que el avance tecnológico en este medio de transporte ha sido impresionante, sobre todo a partir de la Segunda Guerra Mundial y en la actualidad han desaparecido las fronteras naturales, permitiendo que el hombre se desplace fácilmente de un continente a otro. El crecimiento acelerado de este medio de transporte ha llevado a todos los países del mundo a la necesidad de crear una infraestructura aeroportuaria, que se adecúe a las necesidades de los nuevos equipos aéreos y que posea un buen funcionamiento y comodidad para los pasajeros.

---

[92] OACI. Estadísticas anuales. Montréal, 1982.

[93] Fernández Fuster, L; Teoría y Técnica del Turismo. Editora Nacional, Madrid, Tomo I, 1981, p. 393

Como prueba de lo anterior, basta citar que en el mundo existen 318 aeropuertos registrados por la OACI [94] que están equipados para proporcionar servicios apropiados a los vuelos internacionales de todos los países. Actualmente hay 116 aerolíneas comerciales de gran influencia y magnitud que dan servicios de índole internacional.

En el mundo occidental, la flota aérea mas numerosa es la de Estados Unidos que alcanza aproximadamente 35 000 aviones. Le siguen Canadá con cerca de 5000, Francia con más de 4000 [95] y México que actualmente se coloca cerca del tercer lugar "...con una flota de 3 616 aviones." [96]. Solamente las dos líneas troncales nacionales, cuentan con 81 aparatos.

Por otra parte, mas de setenta países poseen flotas superiores al millar de aparatos. [97]

La trascendencia de la actividad turística en el renglón de la aviación se puede ilustrar con algunos indicativos que manifiestan la interrelación de ambas actividades y que comprueban que el desarrollo de una es a la vez causa y efecto de la otra.

---

[94] OACI: Compendio estadístico. No. 287. Serie AT no.22.

" Tráfico de aeropuertos mundiales" 1981.

[95] Fernández Fuster, L; op.cit. p. 393

[96] "México ocupa el tercer lugar en número de aviones", Excel-sior, 5 de junio de 1983, p.14-B

[97] Fernández Fuster, L; op.cit. p. 393

Así, mientras en 1939 un avión alcanzaba una velocidad de 188 kilómetros por hora y necesitaba a su vez de 36 horas para volar de París a la Ciudad de México, en 1969, el equipo Boeing 707 alcanzaba una velocidad de 900/km por hora y recorría tal -- distancia en 10 horas de vuelo. Hasta hace algunos meses se uti- lizó el equipo supersónico "Concorde" que realiza el mismo trayec- to en 6 horas a una velocidad de 2 200 km/h. [98] En un futuro -- no muy lejano el avión hipersónico alimentado por hidrógeno, logra- rá comunicar a la capital de Francia y a la de nuestro país, en - poco más de tres horas, ya que su velocidad alcanzará los 3 500 Km/h.

Unida a esta notable disminución del tiempo en la transpor- tación aérea encontramos que día a día aumentan en términos gene- rales, las posibilidades para viajar, ya que la jornada de trabajo que era de 48 horas en 1929, ha llegado a ser en la actualidad de 30 horas en los países industrializados, en donde se calcula que será de 20 horas para el año 2000 .[99]

### 3.1.2.1. EN MEXICO.

La aviación mexicana se ha desarrollado rápidamente en los últimos años. En el presente existen registradas en el país 122 aerolíneas( 2 troncales, 18 alimentadoras, 105 operadoras y 7 que-

---

[98] Airfrance. Gufa del pasajero supersónico. Imprimerie Raffy, Paris, 1980, p.26

[99] Papson, S; "Some Past, Present & Futur Trends in Tourism", The Futurist, E.E.U.U. Vol. XIII, no. 4, Agosto de 1979, pags. 252-253.

prestan servicios especiales) que cubren los servicios aéreos en el país. Las dos troncales realizan además servicios internacionales y cubren en total 211 rutas aéreas. Ambas cuentan con 81 aparatos de turborreacción "... con los que atienden satisfactoriamente\* la demanda interna y participan en más de un 40% del tráfico internacional de nuestro país..."[100]

Al territorio mexicano llegan 36 compañías aéreas internacionales; 17 de Estados Unidos, una de Canadá, 13 de Centro y Sudamérica, 4 de Europa y 2 de Asia, que en conjunto cubren cerca de treinta rutas y absorben el 60% del tráfico aéreo internacional que llega a México. Del total de este tráfico, Estados Unidos se coloca en primer lugar, con un 85% de participación.

Nuestro país cuenta con 50 instalaciones aeroportuarias -- de diferentes tipos reconocidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la SCT (30 internacionales, 20 nacionales) y alrededor de 1500 Aeródromos y aeropistas que dan "... acceso al servicio aéreo a casi el 80% de la población mexicana".[101]

Sin embargo, existen grandes deficiencias tanto en los ser vicios de las aerolíneas, como en los aeropuertos mexicanos, so-

---

[100] Poder Ejecutivo Federal. Plan Nacional de Desarrollo...  
p. 354

[101] Loc. cit.

\* Este calificativo es discutible, a pesar de ser dado por las autoridades competentes mexicanas.

bre todo en los servicios complementarios que utiliza el turista, así como en los horarios, la puntualidad, la calidad y comodidad de los aparatos y la definición de las rutas aéreas en el interior del país.

Por tal razón, el interés del gobierno mexicano se ha centrado en la elaboración de planes y políticas dirigidas a promover un mejor desarrollo de la aviación y su cooperación con el turismo a nivel nacional e internacional. De esta forma, el Plan Nacional de Turismo de 1980 fortalece las relaciones entre Nacional Hotelera y las dos compañías aéreas nacionales apoyando las ofertas de paquetes de las aerolíneas mexicanas en el mercado nacional.

En este Plan Nacional de Turismo se mencionan tres etapas para la actividad turística:

- 1a.- basada en una consolidación del turismo como dinamizador de la economía, sin olvidar su papel recreativo.
- 2a.- considera al turismo como una fuente de empleos y -- acelerador del crecimiento económico.
- 3a.- convierte al turismo en un instrumento de intercambio cultural entre los países del mundo.



El Plan subraya, en su parte referente a los transportes, que los aéreos son los únicos que se han integrado en los últimos años a diversos servicios turísticos, ampliando de tal forma su capacidad de venta. Esta tendencia actual de las compañías -- aéreas de "... integrarse en forma vertical con hoteles, alquiler de autos, agencias de viajes, restaurantes..."[102] podrá -- convertir a las aerolíneas nacionales, en un elemento clave de la comercialización turística de México en el extranjero.

Finalmente, mencionaremos que el Plan Nacional de Turismo ha resaltado la necesidad que la política aeronáutica mexicana -- tiene de:

- 1.- aprovechar las instalaciones aeroportuarias ya existentes.
- 2.- ampliar rutas y frecuencias en el marco de los convenios aéreos vigentes, específicamente para las compa-- ñías nacionales en las rutas a Europa, Canadá y Lati-- noamérica
- 3.- renegociar los convenios aéreos que impliquen una restricción de la corriente turística a México.
- 4.- realizar nuevos convenios o bien conceder permisos unide laterales de operaciones aéreas, únicamente a los paf-

---

[102] Cordero, L; "Turismo y transporte aéreo". IV Coloquio Internacional organizado por el Instituto del Transporte Aéreo (ITA) , Estudios turísticos, Madrid, no.29, enero a marzo de 1977, p. 108

ses que no signifiquen un peligro en la disminución de la corriente turística a México.

Bajo estos dos últimos puntos, la política aeronáutica nacional debería hacer incapie en las pláticas negociadoras del convenio aéreo franco-mexicano de 1952.

#### 3.1.2.2. EN FRANCIA.

Francia ha sido uno de los pioneros mas representativos en el campo de la aviación mundial. Su experiencia adquirida, especialmente desde los comienzos de este siglo ha favorecido al desarrollo del transporte aéreo moderno. Actualmente, las comunicaciones aéreas de Francia se realizan con el apoyo de tres aerolíneas: Airfrance, union de Transports Aériens (UTA) y Air Inter. Las dos primeras se encargan de los servicios internacionales y la tercera está dedicada al transporte doméstico,

La compañía Airfrance, sociedad nacional y la segunda aerolínea de Europa, cubre una red de 646 672 km, con 160 escalas repartidas en 75 países y en los cinco continentes. En 1982 esta compañía aérea transportó un total de 12 millones de pasaje-

ros y el equipo "Concorde", \* supersónico que posee (7 aparatos) le ha dado un gran renombre a nivel mundial. El papel económico de la empresa Airfrance, desborda sin dudas el simple marco del transporte aéreo puesto que como mencionamos anteriormente en el capítulo segundo, esta empresa nacional ha incursionado ya en terrenos semejantes y complementarios a su propia actividad. [103]

Con respecto a las otras dos compañías, solamente indicaremos que la Union de Transports Aériens (UTA), es una sociedad - privada que se dedica a los vuelos con destino a Africa y Asia y que en 1982 transportó más de un millón de pasajeros.

Por último, la compañía Air Inter, sociedad privada, parte de cuyo capital pertenece a Airfrance y a la Sociedad Nacional de Caminos Férreos (SCNF), desarrolla su acción aérea en el interior del país, como un apoyo a los servicios ferroviarios, que - son el medio de transporte más utilizado en Francia. En 1982, la cifra de pasajeros transportados por la compañía Air Inter alcanzó los 7 millones..

En cuanto a la red aeroportuaria, la constituyen 35 instalaciones de las cuales cerca de veinte se pueden considerar con

---

[103] Ver supra capítulo no.2.pag.71, cuadro # 6.

\* Proyecto franco-británico que ha originado una de las más-grandes polémicas y ha sido obstaculizado casi por completo por Estados Unidos.

los servicios requeridos para recibir vuelos internacionales.

[104]

Los tres aeropuertos franceses de mayor movimiento son - los parisinos: D'Orly, Le Bourget y Roissy-Charles de Gaulle, que en 1982 acogieron a 29 millones de pasajeros, 621 mil toneladas de carga y 59 mil toneladas de correo.[105]

Podemos observar que las instalaciones aeroportuarias -- francesas ofrecen un excelente servicio a los pasajeros y aeronaves. Por su concepción ultramoderna, el aeropuerto Roissy-Charles de Gaulle, "... es considerado por los viajeros que lo utilizan como el aeropuerto del Siglo XXI." [106]

Los datos sobre aviación y turismo que hemos expuesto , nos permiten afirmar contundentemente que ambos países tienen capacidad para dar un mejor enfoque y tratamiento a sus relaciones aéreas bilaterales; lo que indudablemente servirá para intensificar y promover la corriente de turistas franceses a nuestro país.

---

[104]Ministère de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs.La France. Paris, 1981, p. 25

[105]O A C I. Estadísticas anuales.Montreal, 1982.

[106]Ministère des Affaires Etrangères.Panorama de France. La Documentation Française, Paris, 1980, p. 48

### 3.2. RELACION TURISTICA FRANCO-MEXICANA.

Desde que México surgió a la vida independiente, se empezaron a fomentar las relaciones diplomáticas con algunos países europeos, principalmente con Francia. Inclusive algunas regiones de México, como Yucatán, tenían hasta principios de este siglo, una relación más estrecha con Francia que con la Ciudad de México, dadas las dificultades de las comunicaciones terrestres del país en esa época y la relativa facilidad del transporte marítimo intercontinental.

En diferentes períodos históricos, nuestro país ha recibido de continuo la influencia de la vida y cultura francesas, particularmente en el Porfiriato, en que el intercambio cultural, socio-político y económico entre ambos países tuvo gran auge. Posteriormente esas relaciones bilaterales se han ido ampliando en forma progresiva y en el momento actual comprenden una multiplicidad de aspectos de carácter político, científico, tecnológico, comercial, cultural y socioeconómico entre los cuales se encuentra el sector del turismo.

Debido a que el turista francés busca reposo, esparcimiento, cultura o bien otra actividad diferente a la rutina diaria, específicamente el turismo franco-mexicano se ha constituido en una actividad socioeconómica que implica el desplazamiento de -

los viajeros de su lugar de residencia a otros con motivos y fines muy diversos." [107]

Para dar un tratamiento determinado a la corriente de franceses que visitan nuestro país, nos hemos apoyado en el -- concepto de turista utilizado por la política turística mexicana, que considera que todo viajero que llega al país, e incluso el que viene por motivos de negocios, se convierte en un momento dado en turista.

Se ha apreciado que para lograr un exámen mas completo - de esta relación, es necesario analizar brevemente dos partes vitales: El convenio turístico franco-mexicano y la complejidad que representa la corriente turística entre ambos países.

### 3.2.1. EL CONVENIO TURISTICO FRANCO-MEXICANO.

En nuestros días, el intercambio turístico entre Francia y México ha sido promovido oficialmente a través del Convenio - de Cooperación Turística firmado el 17 de mayo de 1980 en la -- ciudad de Paris por el Secretario de Turismo de México y por el Ministro Francés de la Juventud, de los Deportes y de la Recreación.

---

[107] Herrerías, A; Una visión al futuro turístico y otros ensayos. Consejo Nacional de Turismo, México, 1969, p. 47

Tal documento se compone de un Preámbulo y de once artículos en donde se exponen los siguiente objetivos:

- 1.- incrementar la corriente turística entre ambos países y promover los sitios de recreación.
- 2.- fomentar la asesoría o intercambio de información turísticas entre ambos países.
- 3.- interesarse en los problemas de la comercialización turística a nivel internacional, además de la planificación y el desarrollo de la infraestructura de los servicios --turísticos.

Queremos hacer notar que en el artículo III del convenio turístico, se señala la disposición de favorecer las comunicaciones y transportes turísticos entre ambas partes, pero se omite algún tratamiento específico sobre el apoyo que los gobiernos deberán dar al transporte de pasajeros y, en particular, al aéreo que es de gran trascendencia para la relación turística --franco-mexicana. De tal forma podemos destacar que el convenio-turístico está muy distante del convenio aéreo de 1952.

Por otra parte, en el convenio de cooperación turística se resalta la decisión de ambas partes de crear una Comisión Especial en materia de Turismo, con el objeto de aplicar, promover y evaluar los problemas y acciones que resultaran del con

venio turfstico. Tal Comisión presentaría un informe de sus actividades anuales a la Comición Mixta de Cooperación Económica México-Francia que evaluaría la forma en que se realiza la cooperación global entre ambos países.

En el marco de estas relaciones, cabe señalar que el Consejo Nacional de Turismo integrado recientemente a la Secretaría de Turismo, efectúa una constante promoción turística de México a nivel internacional por medio de sus diversas delegaciones establecidas en el exterior.

En la Memoria de Actividades del año 1981, por ejemplo, la delegación mexicana presentó un detallado informe sobre la forma en que se llevan al cabo las relaciones con centros, institutos, escuelas y asociaciones del sector turístico francés, así como la presentación de encuentros, reuniones, conferencias y exposiciones que tienen como finalidad dar un panorama general de la vida y cultura de México y "... proporcionar información anexa en folletos, para promover el turismo francés hacia nuestro país." [108]

Así, recientemente, en febrero de 1983, la delegación mexicana participó en la Semana Mundial del Turismo, en la ciudad de París, con el objeto de incrementar el turismo internacional a México.

---

[108] " La caravana turística en Francia" Uno mas Uno, México, 9 de febrero de 1983, p. 8



### 3.2.1.1. LA CORRIENTE TURISTICA FRANCO-MEXICANA.\*

Para apreciar la dimensión y naturaleza de la corriente turística entre Francia y México, conviene citar que en el año de 1982 visitaron nuestro país 45 802 franceses que gastaron aproximadamente 36 millones 641 mil dolares. En el mismo año, 16 221 mexicanos visitaron Francia gastando alrededor de 19 millones 465 mil dolares.

Se ha comentado que el turismo "... es una realidad cambiante y sometida a gustos, modas y a circunstancias políticas y económicas que definen su regulación en un momento coyuntural." [109] Esta afirmación es aplicable a la corriente turística franco-mexicana que se ve afectada seriamente por las decisiones y políticas de ambos gobiernos en el sector turismo -- así como por la participación de las distintas agencias de turismo extranjeras que encauzan viajeros a México.

---

[109] Pérez Bonnin, E; Tratado Elemental de derecho turístico.  
Ed. Grafos, Madrid, 1978, p. 4

\* Para realizar un estudio de esta corriente turística, nos hemos enfrentado a un gran número de limitantes que impiden conocer aspectos tales como la edad y ocupación de los visitantes, el medio de transporte que utilizan para venir a México y específicamente la aerolínea que los transporta. Lo más lamentable es que tales datos existen, ya que el turista al visitar nuestro país, los proporciona al llenar la forma migratoria solicitada por la Dirección General de Servicios Migratorios de la Secretaría de Gobernación. Sin embargo, hasta la fecha, tal Dirección no ha procesado toda esa información que se encuentra abandonada en una infinidad de archivos.

Así, en el caso de México a fines de 1982, su imagen se había deteriorado en el exterior y concretamente en Francia, dada la inestabilidad del control de cambios que provocó recelos en el turista extranjero para visitar México. Esta situación se debió "... a la falta de información adecuada sobre -- las cantidades de dolares que podía traer el visitante extranjero a México o bien al salir de él." [110] Otra causa fue la ola de abusos cometidos a los turistas, especialmente en los precios de los hoteles, "... que en ocasiones duplicaban la cifra establecida por SECTUR..." [111]

En este momento la situación es diferente y existe una seguridad en el tipo de cambio y esta positiva visión de México en el mercado internacional ha sido difundida por el Consejo -- Nacional de Turismo, las agencias de viajes al exterior y Nacional Hotelera, además del Servicio Exterior mexicano.

Por su parte, en materia de política turística, el gobierno francés, ha implantado el requisito obligatorio de una Visa para los turistas mexicanos que deseen visitar Francia. Este -- documento diplomático, avala por tres meses la estancia del visitante mexicano en ese país y es otorgado por el Consulado -- Francés en México.

---

[110] Enríquez Savignac, A; La Secretaría de Turismo. Boletín no. 1, México, diciembre de 1982, p. 7

[111] Frias Santillán, A; "En enero 3500 denuncias de abusos a turistas", Uno mas Uno, México, 25 de febrero de 1983

Sobre esta disposición del gobierno francés, podríamos suponer que responde a una precaución tomada ante la cercanía de México, con respecto a los países de Centroamérica y específicamente al conflicto que ahí se desarrolla. [112]

Por otra parte, para destacar la gran relevancia de la corriente turística entre Francia y México es necesario retomar el movimiento del turismo entre ambos países, para lo cual presentaremos los siguientes cuadros:

C U A D R O # 7

TURISTAS FRANCESES EN MEXICO

AÑO	MILES DE TURISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACION DEL TOTAL EUROPEO
1976	2 3 0 0 0	1 9. 0 %
1977	3 1 1 0 0	2 0. 2 %
1978	3 5 7 0 0	1 7. 8 %
1979	4 3 7 0 0	1 9. 6 %
1980	4 4 9 0 0	1 9. 7 %
1981	4 5 3 4 9 e)	2 7. 0 % e)
1982	4 5 8 0 2 e)	2 9. 0 % e)

e) estimaciones.

Elaborado con datos del Instituto Mexicano de Investigaciones Turísticas (IMIT). Estadísticas del Turismo Receptivo. 1976-82.

[112] Entrevista con Philip Deffosé. Departamento de Prensa, Embajada de Francia, México D.F. 25 de mayo de 1983.

En el cuadro no. 7 se puede observar que en los últimos siete años, la participación del turismo francés a nuestro país se mantuvo cerca del 20% del total de visitantes europeos que llegan a México y ocupó el 1.0% del total de 4 200 000 turistas internacionales que llegan a México.

C U A D R O # 8

TURISTAS MEXICANOS EN FRANCIA

A Ñ O	MILES DE TURISTAS
1976	1 1 0 8 1
1977	9 9 6 4
1978	1 3 9 1 6
1979	1 8 8 1 1
1980	2 1 8 7 4
1981	2 2 6 2 6
1982	1 6 2 2 1

Fuente: Secretaría de Programación y Presupuesto.  
Manual de Estadísticas básicas del Sector  
Turismo. 1982 , pags. 515 y516

Mientras que en el cuadro no.7 se observa que la cantidad de turistas franceses que visitaron nuestro país en el período 1976-82 reflejó un crecimiento sostenido, en el caso -

del movimiento de turistas mexicanos a Francia, podemos apreciar que se ha visto afectado, entre otras razones, por las -- fluctuaciones del peso mexicano que han deteriorado la salida de nacionales a Francia.

Por lo que se refiere a los turistas franceses que vienen a México, encontramos que a partir de 1960, un 80% de la -- población juvenil de ese país con edad de 18 años se ha interesado por viajar, [113] no sólo a los países europeos, sino a regiones más lejanas como México. Este dato nos lleva a considerar que en la actualidad no sólo las personas adultas se interesan por un reposo y viajes asociados al encuentro con la naturaleza, sino que la búsqueda del sol es una actividad que en los últimos años se ha extendido también a los turistas franceses.

Por consiguiente para estos viajeros, "... el turismo será una terapéutica que se presenta como la opción para encontrar mejores condiciones de salud." [114], así como dar satisfacción a diversos intereses personales.

Los aspectos motivacionales del turismo responden a dos tipos de necesidades: [115]

- 1.- subjetivas.- que se refieren a las actividades turísticas, culturales, deportivas, religiosas, entre otras.

---

[113] Deffert, P; op.cit. p. 57

[114] Idem. p. 41

[115] Ortuño Martínez, M; Introducción al estudio del turismo.

2.- objetivas.- que se relacionan con los lugares naturales, clima, gastronomía, sitios históricos, etcétera.

De esta forma, desde el punto de vista francés [116], la visita a México es motivada por:

1. El pasado fundamentalmente histórico que posee México, el cual invita al viajero a conocer los centros ceremoniales, pirámides, sitios arqueológicos, así como interesantes museos y manifestaciones culturales contemporáneas de gran trascendencia.
2. La naturaleza y el clima afortunados - según los franceses - para realizar un turismo diferente en invierno o en el comienzo de la primavera. Principalmente las características geográficas de nuestro país que presentan a la vez montañas, volcanes, selvas, desiertos, playas, entre otros aspectos, son características de un sitio exótico como México.
3. La artesanía mexicana tiene gran aceptación en los mercados europeos por su originalidad, delicadeza y variedad de productos, destacando en especial, la cerámica, las telas y la orfebrería.

---

[116] Airfrance. Catalogue Jet Tours. Airfrance, Paris, 1982, p. 123

4. El número de ceremonias y reuniones populares son motivo de que a México se le denomine la Tierra de las Fiestas, por el hecho de reunir a un gran número de tradiciones - indígenas y mestizas, que forman parte de la cultura mexicana.
  
5. El pueblo y su calor de acogimiento que encuentra el turista francés al llegar a México.

En este contexto, las regiones de nuestro país más visitadas por los turistas franceses son : las playas del Sureste, del Pacífico y del Golfo de México; las regiones tropicales, - los lugares arqueológicos, históricos y de interés colonial, -- así como las comunidades indígenas de las regiones de Oaxaca, Chiapas y la Sierra Tarahumara, entre otras.

Para realizar todos esos recorridos, el destino previo y de carácter temporal es la Ciudad de México o la Ciudad de Cancún que ofrecen al turista francés un alojamiento en hoteles - de varias categorías que generalmente se ubican en zonas adyacentes al centro de la ciudad, ya que el turista francés se interesa por tener un acceso a los transportes urbanos, para desplazarse a diversos sitios recreativos y culturales.

Cabe mencionar que en la relación turística franco-mexicana es de singular relevancia la cadena de hoteles franceses denominada " Club Mediterrané. Este sistema de alojamiento - ocupa el primer lugar en Francia y, después de las firmas norteamericanas y del poderoso consorcio inglés, Forte Ltd., se ha colocado en un segundo lugar a nivel mundial.[117]

El Club Mediterrané, con sus "aldeas vacacionales", que ascienden a 100 en todo el mundo, alojó en 1982 a 827 000 turistas en 28 países y sus ganancias fueron de 670 millones de dolares.

En México, la subsidiaria de esa cadena es Club Med.Inc. que cuenta con 15 000 miembros, tanto nacionales como extranjeros y, sus ganancias obtenidas en 1982 fueron de 93 millones de dolares, equivalente al 13.8% de las ganancias totales de la cadena hotelera.

Existen en nuestro país tres aldeas vacacionales (Cancún, Playa Blanca y Manzanillo) y cinco Villas Arqueológicas (Uxmal, Chichen-Itzá, Cobá, Cholula y Teotihuacan) que alojan en un 20 % a turistas provenientes de Europa y Latinoamérica y en un 80 % a turistas estadounidenses. [118]

---

[117] "Club Med" Mundo Turístico, México, Año.XXXI.no.1486,enero de 1983, p. 10

[118] La compañía Club Med. Inc. no tiene en sus estadísticas la cifra de los visitantes franceses a sus aldeas, ya que solo procesa el dato general de llegadas provenientes de Europa.

Entrevista con el Sr. Alexis López. Director de Ventas del Club Med.Inc.México, D.F; 2 de junio de 1983.



Por otra parte, el turismo francés que viene a México, en términos generales es captado durante todo el año, destacando como el período de mayor afluencia, el verano (de julio a septiembre), considerado como la gran migración turística. Otras épocas del año de cierta relevancia son : La Pascua (en el mes de abril) y Navidad (diciembre).

La visita que realiza el turista francés a México es de un período que dura en promedio de ocho a diez días, aunque -- hay casos de estancias mensuales.

Es necesario destacar que los recorridos que realizan por nuestro país los turistas franceses ya han sido planeados previamente en base a sus necesidades de reposo, recreación y principalmente de cultura.

Para el caso específico del turismo entre Francia y México, es de relevancia destacar que en la selección del medio de transporte para efectuar el viaje, intervienen diversos factores; como el ingreso personal, el tiempo disponible, la duración del viaje, la distancia y las experiencias anteriores. Así entonces, el turista francés para visitar México tendrá como preferencia el -- transporte aéreo.

La información presentada hasta el momento respalda y comprueba una de las hipótesis principales de esta investigación y además nos ha permitido conocer los profundos y trascendentes factores turísticos del convenio aéreo franco-mexicano del cual expondremos a continuación los aspectos mas representativos.

### 3.3. EFECTOS TURISTICOS DEL CONVENIO AEREO FRANCO-MEXICANO.

Para sustentar la predilección que el turista francés tiene por el transporte aéreo, es necesario comentar que el avión ha permitido el ahorro de tiempo y ha convertido a la distancia en un factor controlado, porque facilita la realización de viajes rápidos a lugares muy lejanos o de acceso difícil.

Debemos tener presente que la evolución del turismo ha estado ligada vitalmente al desarrollo de los transportes y en especial a su confort, seguridad y velocidad adquiridas, el avión se ha convertido en un medio que ha permitido "... el crecimiento espectacular del turismo internacional tanto de media como de larga distancia." [119]

---

[119] Lanquar, R. op.cit. p. 47

En el presente estudio, el transporte aéreo recobra un interés particular porque nos induce a analizar el equilibrio, la igualdad y efectividad de los términos del convenio aéreo franco-mexicano, así como para descubrir si entorpece o favorece la actividad turística entre ambos países.

Es necesario reiterar que la información obtenida sobre el movimiento de pasajeros transportados por las aerolíneas designadas por el convenio aéreo, omite la total consideración acerca de la nacionalidad de aquellos. Esto parece explicarse por el hecho de que tales aerolíneas si bien registran tal información en las Listas de Abordo [120], éstas forman parte de un archivo sin proceso al cual ni siquiera es permitida su consulta.

Hemos considerado que las compañías aéreas participantes en la corriente turística franco-mexicana: Aeroméxico y Airfrance, deberían de incluir en sus futuros análisis comerciales ese dato que sin lugar a dudas les daría tanto a las compañías como a los gobiernos una nueva perspectiva que quizá hasta el momento les es desconocida.

---

[120] Según el artículo 88 de la Ley General de Población (publicada en el Diario Oficial del 17 de noviembre de 1976) las empresas de transporte aéreo están obligadas a presentar una lista a la oficina de población de la Secretaría de Gobernación, en donde señalan el nombre de los pasajeros, edad, sexo, nacionalidad y destino.

### 3.3.1. ASPECTOS OPERATIVOS DEL CONVENIO.

En este apartado, nos referimos específicamente a las -- compañías aéreas designadas por cada Parte Contratante del convenio aéreo de 1952, para operar un transporte aéreo regular -- entre Francia y México.

#### 3.3.1.1. LA COMPAÑIA AEREA MEXICANA DESIGNADA ( AEROMEXICO)

En el marco del convenio aéreo, opera la siguiente ruta:

" CIUDAD DE MEXICO- MIAMI- MADRID- PARIS- MADRID - MIAMI -  
CIUDAD DE MEXICO."

Hasta abril de 1982, la compañía Aeroméxico operó una vez a la semana, en el regreso, la variante : MIAMI- CIUDAD CANCUN, razón por la cual en ese año no aparecen los datos sobre el movimiento de pasajeros transportados en ese pequeño tramo.

A continuación en los cuadros 9 y 10 se expone el movimiento de pasajeros transportados por Aeroméxico en el tráfico aéreo mencionado y su participación respectiva.

## C U A D R O # 9

## MOVIMIENTO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR AEROMEXICO

A Ñ O	MEX-PARIS	PAR-MEXICO	PARIS-CANCUN	MEX-PAR-MEX
1977	11 386	9 069	3 234	23 689
1978	13 001	10 162	4 082	17 245
1979	13 504	11 149	3 179	28 372
1980	14 178	10 840	3 902	28 920
1981	11 625	15 431	3 644	30 700
1982	10 354	9 071	-----	19 425

Elaborado en base a las estadísticas de circulación interna de la compañía aérea Aeroméxico.

## C U A D R O # 10

## PARTICIPACION DE AEROMEXICO EN EL MERCADO

## AEREO FRANCO-MEXICANO

A Ñ O	P O R C E N T A J E
1977 . . . . .	30.1 %
1978 . . . . .	30.0 %
1979 . . . . .	29.2 %
1980 . . . . .	32.8 %
1981 . . . . .	28.6 %
1982 . . . . .	25.0 %

Elaborado en base a las estadísticas de circulación interna de la compañía aérea Aeroméxico.

3.3.1.2. LA COMPAÑIA AEREA FRANCESA DESIGNADA  
(AIRFRANCE )

Opera en base a un permiso unilateral, fuera del convenio, la siguiente ruta:

" PARIS- HOUSTON- CIUDAD DE MEXICO- CIUDAD DE MEXICO- HOUSTON- PARIS. "

C U A D R O # 11

MOVIMIENTO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR AIRFRANCE

AÑO	MEXICO-PARIS	PARIS-MEXICO	MEX-PAR-MEX
1977	28 580	26 305	54 885
1978	32 184	30 760	62 944
1979	34 929	33 891	68 820
1980	29 539	29 787	59 281
1981	38 515	30 104	76 619
1982	27 315	29 776	57 091

Elaborado en base a las estadísticas de circulación interna de la compañía aérea Airfrance.

## C U A D R O     #   12

PARTICIPACION DE AIRFRANCE EN EL MERCADO AEREO  
FRANCO-MEXICANO

A Ñ O	P O R C E N T A J E
1977 . . . . .	69.9 %
1978 . . . . .	70.0 %
1979 . . . . .	70.8 %
1980 . . . . .	67.2 %
1981 . . . . .	71.4 %
1982 . . . . .	75.0 %

Elaborado en base a las estadísticas de circulación interna de la compañía aérea Airfrance.

En base a la información presentada en los cuadros no. 11 y 12, podemos observar que la participación de Airfrance en el movimiento aéreo franco-mexicano ha sido muy importante alcanzando en forma mantenida el 70 %, mientras que la compañía Aeroméxico refleja una situación desventajosa que se ha acentuado en los últimos años, debido, entre otros factores, a los problemas económicos que actualmente afectan a nuestro país.

### 3.3.2. ASPECTOS FORMALES DEL CONVENIO.

En primer lugar, mencionaremos que en ninguna parte del convenio aéreo de 1952 existe alguna connotación relativa a las cuestiones turísticas. En el inicio de dicho texto jurídico se menciona únicamente el interés de ambas Partes Contratantes por establecer comunicaciones aéreas, pero no se añade algún comentario sobre la trascendente relación turística que se produce.

Esta circunstancia refleja que podría tratarse de una -- omisión voluntaria o bien ser una falla técnica del mismo convenio, cuya terminología y forma, basadas en el Acuerdo de Bermudas de 1946, no concibieron tales aspectos, que en la actualidad son de gran relevancia, siendo además una circunstancia que valdría la pena analizar con mayor profundidad.

Hemos llegado a inferir por los datos presentados, que -- existe una desigualdad del flujo turístico entre ambos países y la falta de algún tratamiento en el convenio aéreo sobre esta -- corriente de viajeros, la cual resulta ventajosa para la parte francesa.

Otra cuestión que no se incluye en el convenio aéreo de 1952, es la relativa a los vuelos de fletamento o charter, de-



bidu no solo al hecho de que el convenio bilateral franco-mexicano fomenta los servicios regulares comerciales tanto de pasajeros, como de carga y correo entre ambos territorios, sino por que los servicios aéreos no regulares o de fletamento no han destacado de manera sobresaliente en el movimiento de turistas franceses a México. [121]

Por otra parte, los vuelos privados y de negocios también quedan excluidos del convenio aéreo a pesar de que tienen una importancia turística sobresaliente, en particular en las relaciones aéreas mexicano-norteamericanas, ya que el número de personas que los realizan por motivos de recreación, ha ido creciendo constantemente. Tales vuelos serían de cierta trascendencia para las relaciones aéreas entre México y Francia si la situación geográfica de ambos países no fuera una desventaja, puesto que la barrera natural que es el Océano Atlántico, dificulta esa actividad por ser "... un recorrido arriesgado que requiere de constantes paradas para aprovisionarse de combustible, para lo cual es preferible un equipo de técnica mas elaborada que permita realizar esa travesía transoceánica." [122]

---

[121] El número de pasajeros transportados por los vuelos de fletamento entre Francia y México se desconoce totalmente en ambos países, tanto por las autoridades responsables gubernamentales como privadas. Una estimación derivada de la información obtenida, considera que estos --vuelos representan tan solo el 5% con respecto a los pasajeros transportados.

[122] Entrevista con la Lic. R.M. Montero. Jefe del Departamento de Relaciones Internacionales de la Dirección General de Aviación Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México D.F., 30 de mayo de 1983.

### 3.3.3. ASPECTOS LEGALES DEL CONVENIO.

En este apartado mencionaremos algunas de las partes legales del convenio aéreo cuya relación con el turismo es palpable. Así en este contexto destacan los clausulados de los artículos V y VI en donde se estipula la obligación que cada Parte Contratante tiene de cumplir con las disposiciones de la otra Parte Contratante sobre aduanas, migración, sanidad y derechos de aeropuerto. Todas estas disposiciones se encuentran en la -- Publicación de Información Aeronáutica de México (PIA) [123], y que es elaborada por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en ~~coor~~ coordinación con la Secretaría de Gobernación.

En el documento mencionado, existe un capítulo denominado "Facilitación", en donde se señala la reglamentación relativa a la entrada, tránsito y salida de pasajeros no inmigrantes y de la tripulación de las aeronaves.

Los requisitos relativos a migración son :

- 1.- a los pasajeros que sin fines de inmigración llegan o salen en el mismo vuelo directo o bien se trasladan

---

[123] La PIA se encuentra a bordo de las aeronaves y es de uso estricto para pilotos. En Francia existe una publicación correspondiente, ya que cada Estado está comprometido a tener una información de ese tipo.

a otro vuelo sin salir del aeropuerto, no se les exige la presentación de documentos o de visados.

- 2.-a toda persona que entra al territorio mexicano con fines de inmigración, deberá poseer y mostrar su pasaporte válido, junto con un visado de inmigración, documento que es solicitado en los Consulados de México en el extranjero.

Con respecto a los visitantes temporales, éstos deben tener un pasaporte válido y un visado que se obtiene en las agencias de viajes en el extranjero o bien con las mismas aerolíneas que dan servicios aéreos a México.

Los ciudadanos de Estados Unidos pueden obtener tarjetas de turista con validez de hasta por seis meses, presentando solo una prueba de su ciudadanía a los oficiales mexicanos encargados de expedirlas.

Los requisitos aduanales que se establecen son :

- 1.- Los equipajes o artículos que pertenezcan a los pasajeros y tripulaciones, deberán ser inspeccionados por las Autoridades Aduanales, según lo establece el Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 5 de marzo de 1979.

2.- Las personas residentes en el país que salgan temporalmente al extranjero, podrán importar objetos exentos de impuestos aduaneros y de requisitos especiales, previa presentación de una solicitud facilitada gratuitamente en la Aduana correspondiente. [124] Los artículos no permitidos son : Alhajas o piedras preciosas, manufacturas de pieles naturales, trofeos de cacería, armas y municiones, alimentos en estado natural o preparados como embutidos, latería, quesos y otros similares. [125]

En cuanto a los requisitos de sanidad pública, se exige a los visitantes que vengan de regiones procedentes de Asia y Africa la presentación, al desembarcar, del certificado de vacunación de viruela.

---

[124] Existe una limitación de los artículos de uso personal (ropa) tanto para hombres como para mujeres. Asimismo se establece un máximo de 50 libros, hasta cinco juguetes usados para niños que vengan como pasajeros, un artículo deportivo o equipo individual de deporte que pueda ser transportado comúnmente por una persona. Hasta 20 cajetillas de cigarrillos o dos cajas de puros (importados ambos por adultos), hasta tres litros de vino o licor (importados por adultos), instrumentos o útiles de los profesionistas, obreros o artistas que sean portátiles y cuyo peso no exceda los veinte kilogramos.

[125] En Francia existen restricciones aduanales relativas al café, te, tabaco, alcohol, perfumes. Con relación a los artículos no permitidos, no hay algún señalamiento en particular como sucede en el caso de México. Sin embargo hay grandes restricciones para exportar las obras de arte o antigüedades para lo cual se requiere de autorizaciones especiales.

Con respecto a los derechos de Aeropuerto, en el Diario Oficial de diciembre de 1982, se publicó la nueva política sobre el uso de aeropuertos públicos, estableciendo que las cuotas a las aerolíneas extranjeras se deberían de mantener como límite en los niveles similares a los existentes en los servicios internacionales, con el objetivo de lograr una igualdad en el uso de aeropuertos y facilidades para las aerolíneas mexicanas tanto en territorio mexicano como en el extranjero.

#### 3.3.4. ASPECTOS POLITICO-ECONOMICOS DEL CONVENIO.

Consideramos que los puntos más polémicos del convenio -- aéreo, en este sentido, son : el artículo XVII, sobre capacidad; el artículo XVIII, sobre tarifas aéreas; y, por último, el Cuadro de Rutas.

Según el convenio aéreo, la capacidad del tráfico deberá "... estar en relación con los requerimientos de la zona por la cual pasa la línea aérea, tomando en cuenta los servicios regionales y locales... ambas Partes Contratantes se consultarán periódicamente sobre los servicios de sus empresas aéreas con el fin de asegurar que sus intereses no sufran perjuicios." [126]

---

[126] Artículo XVII. Convenio aéreo franco-mexicano.

Sin embargo, a través de los años la aerolínea francesa, apoyada en los permisos que obtuvo de las autoridades aeronáuticas mexicanas para aumentar su capacidad, mantuvo también y en forma constante, grandes ventajas sobre la aerolínea mexicana, la que por su carencia de equipo no ha podido cubrir el -- mismo volúmen que tiene la aerolínea francesa en el tráfico aéreo franco-mexicano. Así, podemos subrayar que la situación actual es de gran desventaja y falta de reciprocidad para la parte mexicana.

El segundo punto relevante es el artículo XVIII sobre las tarifas aéreas; las cuales, como lo resume el mismo artículo, serán fijadas en niveles razonables, teniendo en cuenta particularmente la economía de la explotación y una ganancia normal.

Aquí se presenta nuevamente una falta de equidad del convenio aéreo, ya que como se mencionó en el capítulo anterior, la compañía aérea francesa aplica gran variedad de tarifas con precios superiores a los de la compañía aérea mexicana. Tal situación es permitida por los márgenes de movilidad ofrecidos por las Conferencias Tarifarias de la AITA, lo que determina que un gran porcentaje de las ganancias obtenidas en el tráfico aéreo franco-mexicano vayan a parar a la parte francesa.

Además, esta situación se refuerza por el hecho de que la aerolínea francesa recibe un fuerte financiamiento de su - gobierno (por medio de subsidios) [127] y que posee un excelente equipo aéreo que le permite controlar el 70% del movimiento de pasajeros que viajan entre Francia y México.

Por último, el Cuadro de Rutas refleja la mayor falta de reciprocidad del convenio aéreo ya que la aerolínea francesa, en base a un permiso unilateral prorrogado ininidad de ocasiones, opera hasta el momento una ruta que no está estipulada por el mismo convenio aéreo de 1952, debido a que le resulta más - lucrativa, por el número de pasajeros que en ella transporta.

El análisis de ese permiso, de su forma de aplicación y de sus consecuencias, es el tema tratado en el siguiente capítulo en donde se llegará a la presentación de la propuesta mexicana de actualización del convenio aéreo de 1952.

[127] Airfrance. Direction General. Document.01/20- 1982.  
Airfrance, Paris, 1981.

#### 4. HACIA UNA ACTUALIZACION DEL CONVENIO AEREO DE 1952.

En la búsqueda de un equilibrio, tanto económico como político, las autoridades aeronáuticas mexicanas tomaron la iniciativa para modificar y actualizar el convenio aéreo franco-mexicano de 1952, en virtud de ser un documento que no se adecua a la situación actual de la aviación comercial de ambos países y al hecho de que la aerolínea francesa designada realiza servicios que se encuentran fuera de los términos del mismo.

Esta situación de desequilibrio tiene sus orígenes en --- 1953, cuando la embajada francesa notificó a la Secretaría de - Relaciones Exteriores que su gobierno tenía gran interés en establecer pláticas negociadoras con el gobierno mexicano y sus - autoridades competentes para modificar la redacción del Anexo - del Convenio de 1952, relativo a la operación de los derechos - de quinta libertad en la ciudad de Nueva York, en Estados Uni-- dos.

La explotación de esos derechos fue concedida, junto con la posibilidad de operar cuatro frecuencias semanales, pero solo como una prerrogativa de carácter exclusivamente unilateral otorgada por las autoridades mexicanas y factible de ser revocada en cualquier momento por las mismas.



Pese a ello, tal autorización fue prorrogada en varias ocasiones e incluso la compañía Airfrance, interesada en mantenerla, agilizó pláticas negociadoras para celebrar, en 1961, con la compañía Aeroméxico, un contrato de cooperación de carácter privado con vigencia de tres años. Ese contrato cubría los servicios aéreos en la ruta autorizada por el convenio, -- manteniendo los derechos de quinta libertad en la ciudad de -- Nueva York.

A pesar de que la información recabada sobre los resultados de tal contrato es muy limitada, podemos no obstante inferir que las ganancias obtenidas por la aerolínea francesa fueron cuantiosas, en virtud de que tal aerolínea solicitó, en -- 1966, la renovación del permiso unilateral ya mencionado y la operación de cinco frecuencias semanales. Ambas peticiones fueron concedidas por las autoridades aeronáuticas mexicanas, que justificaron su actitud, con el hecho de que la compañía Aeroméxico en ese momento aún no efectuaba servicios aéreos a Estados Unidos.

La aerolínea francesa solicitó, además, una autorización para ampliar el Cuadro de Rutas que operaba, estableciendo dos nuevas rutas:

- 1a.- Desde un punto de las posesiones francesas en el Caribe hacia México.
- 2a.- Desde alguno de los territorios franceses en el Pacífico hacia México.

A tal solicitud, el gobierno mexicano respondió de manera negativa, aduciendo en el primer caso, que no podía otorgar derechos de quinta libertad a la aerolínea francesa, puesto - que en años anteriores una situación similar se había presentado con la compañía aérea holandesa, KLM, a la cual se le negó toda operación de las antillas holandesas, vía Centroamérica a la Ciudad de México, porque esa aerolínea extranjera podría haber ~~aprovechado~~ sus tarifas domésticas, que son más reducidas que las aplicables en los servicios internacionales y, de tal forma, la aerolínea mexicana se hubiera visto en desventaja en ese tráfico aéreo.

Con respecto a la segunda ruta, el gobierno mexicano consideró que aunque se tratara de la aplicación de terceras y --- cuartas libertades "... no estaba en posibilidad de negociar -- tales derechos..."[128]

Podría comentarse que tal respuesta del gobierno mexicano en este caso, tuvo como fundamento la inexistencia en ese momento que persiste hasta ahora, de los servicios aéreos mexicanos al Pacífico. Así, se evitó una situación carente de reciprocidad al no aprobar la ruta deseada por Airfrance.

Años mas tarde, en 1968, la compañía Airfrance solicitó a las autoridades aeronáuticas mexicanas la utilización de un

---

[128] S.C.T. Comunicación del 24 de noviembre de 1966. Expediente del convenio aéreo franco-mexicano.

equipo aéreo más evolucionado, el Boeing 747, con capacidad restringida a 357 asientos, en la ruta Paris-Nueva York-México, operando cinco frecuencias semanales.

El gobierno mexicano aceptó que los servicios aéreos franceses fueran realizados con tal equipo, pero consideró que las frecuencias semanales seguirían siendo cuatro, porque un aumento de éstas iría en detrimento directo de la aerolínea mexicana y de sus posibilidades de lograr una mejor participación en el mercado aéreo europeo que en esa época era absorbido por la aerolínea francesa.

Asimismo, con el interés de captar mayor número de visitantes extranjeros, las autoridades mexicanas permitieron a la compañía Airfrance, en 1969, la operación de su ruta aérea en dos modalidades :

- 1a.- PARIS- HOUSTON (con derechos de quinta libertad )-MÉXICO. El equipo permitido fue Boeing 707, con capacidad máxima de 150 asientos, operando hasta siete frecuencias semanales, sólo hasta 1971.
- 2a.- PARIS- NUEVA YORK- GUADALAJARA y/o PUERTO VALLARTA. El equipo permitido fue Boeing 707, con capacidad máxima de 150 asientos y Boeing 747, con capacidad restringida a 357 pasajeros. Las frecuencias semanales fueron tres, mantenidas hasta 1976.

Por su parte, en 1969, la compañía aérea mexicana operaba la siguiente ruta aérea:

MEXICO - MIAMI- MADRID (opcional) - PARIS.

Con derechos de quinta libertad en Miami y en Madrid. El equipo utilizado era DC 10-30 con capacidad máxima de 277 asientos, operando dos frecuencias semanales.

En 1973, la aerolínea mexicana mostró un crecimiento significativo en sus servicios aéreos, por lo que solicitó duplicar sus frecuencias a un número de cuatro semanales. Esto fue concedido y así en ese momento ambas aerolíneas, la mexicana y la francesa operaban semanalmente una cifra similar de frecuencias.

Además, la capacidad del equipo Boeing 747 de la compañía francesa, fue restringida a 257 asientos con la finalidad de tratar de lograr un equilibrio entre ambas aerolíneas.

A pesar de esta medidas, debemos señalar que las ventajas y los beneficios para la aerolínea francesa, seguían superando ampliamente los obtenidos por la empresa mexicana, lo que confirma la carencia de reciprocidad en los términos del convenio aéreo franco-mexicano.

Conociendo tales aspectos, el gobierno mexicano, en 1975, notificó de manera oficial la necesidad de modificar el convenio aéreo de 1952, que era ya inoperable, porque solo estaba beneficiando a una de las partes, la francesa.

De interés especial es comentar que tal modificación no se llevó a la práctica, quedando tan solo a nivel declaratorio - dicha notificación, ya que el gobierno mexicano, en 1976, quizá por motivos de prestigio internacional, concedió a la empresa -- Airfrance un nuevo permiso unilateral, que se refería al establecimiento del servicio aéreo con equipo Concorde de 100 asientos en la ruta Paris- Washington. La vigencia de este permiso fue de un año a partir de 1978, fecha en que se iniciaron tales operaciones.

Buscando siempre obtener mejores ganancias y en este caso con los servicios del Concorde, la aerolínea francesa solicitó - en 1981, a las autoridades mexicanas que le concedieran los derechos de quinta libertad en la ciudad de Nueva York, que no le permitía el convenio aéreo de 1952.

Sin mayor reflexión, el gobierno mexicano nuevamente dió a la aerolínea francesa su autorización para realizar la ruta:

PARIS- NUEVA YORK- MEXICO, operando dos frecuencias semanales.

Este servicio se mantuvo hasta el 10. de noviembre de 1982, fecha en que el Ministro de Transportes de Francia, el Sr. Charles Fitterman, notificó la suspensión de tales operaciones aéreas debido a los fuertes gastos que representaban para la compañía aérea francesa.[129]

#### 4.1. PROPUESTAS DE MODIFICACION.

Desde 1975, las autoridades aeronáuticas mexicanas establecieron pláticas con la compañía Aeroméxico, para analizar el -- convenio aéreo y descubrir su desequilibrio. Pero sólo hasta -- 1979, la Secretaría de Relaciones Exteriores se comunicó con los representantes diplomáticos franceses, exponiéndoles la imperiosa necesidad de realizar pláticas entre ambas partes para modificar y actualizar el convenio aéreo de 1952, que hasta la fecha -- está vigente.

En todos los encuentros oficiales, la posición de México al respecto ha reflejado el interés de mejorar la participación de la compañía aérea mexicana, Aeroméxico, en el mercado aéreo europeo, apoyándose, para tal objetivo, en los principios básicos de su tradicional política aérea.

---

[129] S.C.T. Oficio del 26 de Octubre de 1982. Expediente del convenio aéreo franco-mexicano.

## 4.1.1. PROPUESTA MEXICANA.

La propuesta mexicana de modificación pretendía elaborar "... un convenio prácticamente igual al celebrado con España." [130]; para lo cual, se requería actualizar las cláusulas administrativas, fijar las rutas y dejar establecido que la capacidad ofrecida por ambas aerolíneas sería fijada en un número de terminado de asientos semanales para cada empresa aérea, con la aprobación de las autoridades aeronáuticas de cada país.

Una cuestión muy importante se refería a la aprobación de un contrato de cooperación\* que se pretendía establecer entre las compañías Airfrance y Aeroméxico, de manera similar al ya existente con la aerolínea Iberia. Esta posibilidad permitiría que la empresa aérea mexicana participara junto con las dos extranjeras, cubriendo el mercado aéreo entre México y Europa, manteniendo una competencia que desalentara el desvío de tráfico aéreo que vía Estados Unidos, hacen las aerolíneas norteamericanas rumbo a Europa. [131]

---

[130] S.C.T. Oficio del 8 de octubre de 1979. Expediente del convenio aéreo franco-mexicano.

\* En inglés: Pool. Este contrato, es un convenio sobre la distribución de utilidades o de los ingresos obtenidos en la explotación de los equipos, excluyendo naturalmente las subvenciones estatales. Este convenio comercial está regido por la ley de los contratos en que cada parte trabaja por separado y representa una cooperación que se realiza en función de: las distancias recorridas, la carga, los pasajeros transportados, el tipo de equipo y otros factores.

Mapelli, E; Cooperación e integración internacional en el transporte aéreo. Univ. de Carabobo, Venezuela, 1977, p.25

[131] En base a dicho acuerdo de cooperación, Aeroméxico podría recibir ingresos adicionales en ese tráfico, en caso de no limitar el número de asientos de esas compañías europeas.

Por otra parte, cabe subrayar que la propuesta mexicana de mayor interés fue discutida en una reunión preliminar en la ciudad de México, el 14 de abril de 1981, a la que asistieron los representantes de las autoridades aeronáuticas portadoras del nuevo convenio aéreo, así como de otros delegados de la - Secretaría de Relaciones Exteriores, del Consejo Nacional de Turismo, de la Secretaría de Turismo, de las compañías Aero-méxico y Mexicana de Aviación y del Colegio de Pilotos de México.

Las principales modificaciones del convenio se referían a las siguientes cláusulas:

#### 4.1.1.1. ADMINISTRATIVAS.

Su contenido, como fue mencionado anteriormente, es de aceptación universal y en el nuevo convenio aéreo se encuentran en los nueve primeros artículos. De éstos solo dos presentaron controversia:

Artículo 3.- Dedicado a la designación de la empresa de transporte aéreo. La propuesta mexicana proponía la designación de una sola línea aérea para cada Parte Contratante en la operación de la ruta establecida.



Artículo 5.- Se refiere al cumplimiento por parte de las empresas de transporte aéreo de cada una de las partes contratantes, sobre las disposiciones legales y reglamentos de ambos Estados, relativos a la admisión en su territorio o a su salida, de los pasajeros, la carga y la tripulación.

Sobre este artículo, la posición de México era dar toda responsabilidad a la aerolínea francesa designada, para que fuera ésta la que cumpliera con todas las leyes y reglamentos mexicanos relativos a migración, aduanas y sanidad. Para México, era obligación de la compañía aérea, revisar previamente que tanto pasajeros como carga tuvieran su documentación en completo orden, si pretendían entrar al país o salir de él.

A continuación nos referiremos a un artículo, que si bien se encontraba formando parte del clausulado administrativo, su contenido es de carácter exclusivamente económico y político.

Artículo 12.- Se refería a los arreglos comerciales entre empresas de transporte aéreo. Este planteamiento posibilitaba en especial a la parte mexicana a realizar contratos de cooperación con varias aerolíneas que operaran el mismo mercado, en este caso el europeo.

Al formar parte, este artículo 12, del nuevo texto jurídico se lograría, principalmente, que ese tipo de arreglos o contratos comerciales tuvieran una verdadera efectividad. Igualmente se cumplirían y se respetarían los términos en que aquellos estuvieran formulados, existiendo una reciprocidad de ganancias en el movimiento de pasajeros transportados entre México y Europa.

#### 4.1.1.2. DE CAPACIDAD.

Estas cláusulas se encuentran formando el contenido del artículo décimo. En este artículo se especifica que la capacidad permitida sería acordada por las aerolíneas y luego aprobada por las autoridades aeronáuticas, antes del comienzo del servicio aéreo.

Para México, el principio básico de este artículo era defender y aplicar el método de la predeterminación de la capacidad, tema que se trató en el capítulo primero.

Es importante señalar que la propuesta mexicana sobre capacidad incluyó también a los servicios del Concorde, debido a que tales servicios aéreos aún existían cuando tuvieron lugar las pláticas negociadoras franco-mexicanas.

De tal manera, la capacidad máxima permitida para ambas aerolíneas, la mexicana y la francesa, sería de 1200 asientos semanales y 60 toneladas métricas de carga en cada sentido. A la compañía aérea Airfrance se le permitía utilizar equipo Concorde de 100 asientos con dos frecuencias semanales y con el equipo Boeing restringido a 250 asientos, cuatro frecuencias.

Al definirse la capacidad con tales márgenes, Aeroméxico vislumbró cierta posibilidad de celebrar un contrato de cooperación con la aerolínea francesa en el marco del convenio bilateral, porque era muy factible que ésta buscara una mayor amplitud y libertad para el número de asientos.

Por otra parte los horarios de los servicios aéreos, se someterían a un común acuerdo entre las compañías aéreas, antes de ser presentados, con un mínimo de treinta días de anticipación a su entrada en vigor, a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes para ser aprobados.

#### 4.1.1.3. CUADRO DE RUTAS.

Constituye la última parte del convenio aéreo y fue presentado en un Memorandum de Entendimiento, documento de carácter confidencial elaborado por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, donde se definen las quintas libertades que

serán operadas en cada ruta. En caso de requerirse alguna modificación, el cuerpo del convenio no se ve afectado, ya que ese Memorándum no forma parte del texto oficial.

Se propusieron para las compañías aéreas designadas, las siguientes rutas:

COMPANÍA AEREA MEXICANA. ( AEROMEXICO )

" Puntos en territorio Mexicano- puntos intermedios en Canadá o en Estados Unidos- Madrid- Paris y un punto mas allá."

Posiblemente los puntos en territorio mexicano serían: La ciudad de México y la ciudad de Cancún.

Sobre los puntos intermedios, las autoridades aeronáuticas mexicanas, tendrán mayor flexibilidad para definirlos mas adelante si éstos son en Canadá o en Estados Unidos, según las mejores posibilidades que ofrezcan estos dos países del Atlántico Norte.

Sobre el " punto mas allá ", podríamos suponer que será la ciudad de Frankfurt, en la República Federal de Alemania, ya que se podría operar de ese sitio a cualquier otro de los países europeos con los que México ha concertado convenios aéreos. [132]

---

[132] S.C.T. Reunión del 14 de abril de 1981. Expediente del convenio aéreo franco-mexicano.

COMPANIA AEREA FRANCESA. ( AIRFRANCE )

" Puntos en territorio francés (ubicados en el continente europeo ) - puntos intermedios en Canadá o en Estados Unidos - Ciudad de México y un punto mas allá.

El desglose de esta ruta se presentará en el apartado de la propuesta francesa, ya que las autoridades aeronáuticas mexicanas solo determinaron la operación de salida de los servicios franceses del territorio en Europa, para evitar que la aerolínea francesa pudiera volar a México, desde alguna de las posesiones francesas en el Caribe, aplicando tarifas domésticas - que desfavorecerían a la aerolínea mexicana.

4.1.2. PROPUESTA FRANCESA.

En el marco de las reuniones celebradas del 27 al 29 de abril de 1981, en la ciudad de París, la delegación francesa - presentó una propuesta con respecto a la modificación del convenio aéreo, la cual reflejaba una visión muy particular del gobierno francés, enfocada a la búsqueda, a toda costa, de ganancias para su empresa aérea designada.

La delegación francesa planteó su posición sobre las siguientes cláusulas :

## 4.1.2.1. ADMINISTRATIVAS.

Artículo 3.- Para Francia era muy interesante la designación múltiple de aerolíneas, argumentando que tal preferencia era una costumbre mantenida en sus convenios aéreos, "... sin que esto -- significara la designación de otra aerolínea. [133]. Sin embargo, podía entreverse el interés del gobierno francés en introducir las -- operaciones de una nueva aerolínea carguera, adicional a los servicios de Airfrance.

Ante esta posibilidad, el gobierno mexicano se mantuvo en una posición inflexible, ante lo cual los delegados franceses -- tuvieron que aceptar finalmente la propuesta mexicana de la designación de una sola aerolínea para cada Parte Contratante.

Artículo 5.- En este artículo, las autoridades francesas manifestaron que el texto redactado por las autoridades mexicanas, significaba una gran -- responsabilidad sobre las aerolíneas. Por lo tanto, Francia proponía que para este artículo, se adoptara la redacción del Convenio de Chicago, que no comprometería a la aerolínea francesa a cumplir tales disposiciones, ya -- que los pasajeros, por si mismos o por inter

---

[133] SCT. Pláticas del 27 al 29 de abril de 1981. Expediente del convenio aéreo franco-mexicano.

medio de un tercero, las cumplirían.

Para llegar a un entendimiento sobre la redacción final de este artículo, se aceptaron, dicha propuesta francesa y una nueva propuesta mexicana basada en el texto del nuevo convenio aéreo que el gobierno mexicano había recientemente celebrado - con Estados Unidos.

Artículo 12.- Con relación al contenido de este artículo, la delegación francesa consideró que los contratos de cooperación son textos de carácter privado entre aerolíneas y por tal razón propuso que quedaran fuera del texto del convenio.[134]

Esta actitud de la aerolínea francesa demostró que tenía cierto temor de verse obligada a cumplir con las disposiciones de esos arreglos comerciales que dentro del convenio funcionarían sobre las bases de verdadera igualdad y aportarían beneficios equitativos a ambas aerolíneas. A pesar de la insistencia de los delegados mexicanos, no se llegó a ninguna decisión favorable y el artículo 12 quedó sin aceptación.

---

[134] S.C.T. Reunión del 24 al 27 de noviembre de 1980. Expediente del convenio aéreo franco-mexicano.

#### 4.1.2.2. DE CAPACIDAD.

Artículo 10.- Las autoridades francesas aceptaron el método mexicano de la predeterminación de la capacidad, pero no estuvieron de acuerdo en relacionar a los pasajeros con la carga.

Esta situación era desfavorable para la compañía Airfrance porque vería disminuída la libertad que había mantenido, desde hacia varios años, principalmente en relación a la carga, sobre la que no se había impuesto ninguna medida regulatoria.

Por otra parte, la aerolínea francesa pretendió definir por adelantado la capacidad de asientos para los años 1982 y 1983 y aumentar el número de sus frecuencias semanales en el primer año a cinco y después a seis.

Con respecto a esta última propuesta de la capacidad y frecuencias, las autoridades aeronáuticas mexicanas se manifestaron en contra, resaltando que semejante solicitud se alejaba del principio de igualdad y reciprocidad que debería existir en un convenio aéreo para ambas aerolíneas y mostraba, además, una inconformidad con el desarrollo del tráfico aéreo mexicano en la ruta a Europa.



## 4.1.2.3. CUADRO DE RUTAS.

Los delegados franceses expusieron las siguientes rutas para cada aerolínea designada.

## COMPANIA AEREA MEXICANA . (AEROMEXICO)

" Ciudad de México-Cancún- dos puntos en Estados Unidos y/o Canadá- Paris y un punto mas allá."

Como se puede observar, esta ruta permaneció igual a la presentada por las autoridades mexicanas.

## COMPANIA AEREA FRANCESA. ( AIRFRANCE )

" Paris- Nueva York y/o Houston y/o dos puntos en América (que determinarían posteriormente las autoridades francesas)- Ciudad de México.

Esta ruta, diferente a la propuesta por México, manifestó la predilección francesa por establecer mas puntos en Norteamérica que "mas allá de México", quizá por la mayor atracción - que representa para Francia, el mercado aéreo del Atlántico Norte.

Sobre el Cuadro de Rutas, es necesario indicar que no se pudo llegar a un acuerdo, ya que la compañía francesa, por otra parte, buscaba provechosamente incluir en este Cuadro - los puntos operados en ese momento por ambas aerolíneas.

#### 4.2. RESULTADOS FINALES.

Hasta el momento se han realizado tres encuentros oficiales : en Enero y Noviembre de 1980 y en Abril de 1981, al término de los cuales sólo quedaron solucionados aspectos de carácter administrativo. Sin embargo, se instó a las aerolíneas Aeroméxico y Airfrance para que llegaran a un previo acuerdo antes del nuevo encuentro oficial previsto para Enero de 1982, en la ciudad de México.

Ambas aerolíneas tuvieron el tiempo necesario para acordar y decidir sobre las cuestiones que se habían debatido sin encontrar solución o algún entendimiento; tales como la capacidad para pasajeros y carga, el contrato comercial entre aerolíneas y el Cuadro de Rutas. La empresa Airfrance no dió muestras de interesarse por la actualización del convenio aéreo, ya que obviamente perjudicaba su posición prepotente y , por el contrario, haciendo caso omiso de esa necesidad, solicitó un permiso para operar cinco frecuencias semanales durante un año.

Esta es la razón que motivó a la compañía Aeroméxico manifestar que "... tal vez era preferible no continuar con las negociaciones para la revisión del Convenio Bilateral..." [135]

Así, la actualización del convenio aéreo ni siquiera fue objeto de consideración urgente, puesto que el encuentro oficial de 1982 fue pospuesto.

Solo hasta Junio del mismo año, fecha en que se celebró - la IV Reunión de la Comisión Mixta Francia-México, las autoridades aeronáuticas mexicanas expusieron nuevamente la necesidad de continuar las pláticas negociadoras entre ambos países, para lo cual se presentó en un anexo al Acuerdo de Cooperación económica franco-mexicano, el siguiente párrafo:

"... las delegaciones tomaron nota de la voluntad de ambas partes por continuar en el futuro con la modificación del Convenio sobre Transportes Aéreos Regulares, vigente entre los dos países, dada la importancia del enlace aéreo para estimular las corrientes turísticas, comerciales y culturales. " [136]

A pesar de tal manifestación, el problema del transporte aéreo regular franco-mexicano está aún latente. La única comuni-

---

[135]SCT. Comunicación del 11 de enero de 1982. Expediente del convenio aéreo franco-mexicano.

[136]SCT. Comisión Mixta Franco-mexicana. 17 de junio de 1982. Expediente del convenio aéreo...

ción posterior del gobierno francés al gobierno mexicano fue sobre la suspensión temporal de los servicios del Concorde a México, a partir de Noviembre de 1982, asegurando que tal decisión "... no perjudicará el desarrollo armonioso de cooperación entre Francia y México, particularmente en el campo del transporte aéreo, en el cual hay gran interés." [137]

Según fuentes oficiales, no existe ninguna noticia reciente relativa a un próximo encuentro entre las autoridades aeronáuticas de ambos países con la finalidad de actualizar y hacer recíproco el convenio aéreo bilateral de 1952.

Cabe resaltar que la actitud del gobierno francés durante todas las negociaciones ha encerrado cierta arrogancia y particularmente la aerolínea francesa ha buscado mantener y conservar una posición dominante en el tráfico aéreo entre Francia y México.

Es lamentable observar que las autoridades mexicanas competentes no han podido desempeñar acciones decisivas que llevaran a una rápida y adecuada solución al problema del convenio aéreo franco-mexicano. Por el contrario, se toman actitudes de carácter negligente que sólo ocasionan que la otra parte, en este caso Francia, en el campo de las comunicaciones aéreas, siga ejerciendo indefinidamente las ventajas que ya detenta.

---

[137] SCT. Oficio del 24 de noviembre de 1982. Expediente del convenio aéreo franco-mexicano.

## 5. BALANCE Y PERSPECTIVAS DEL PROYECTO DEL NUEVO CONVENIO AEREO.

### 5.1. RECIPROCIDAD Y EQUIVALENCIA DE LOS TERMINOS.

El objetivo primordial del nuevo convenio aéreo se centra en lograr un reparto equitativo del tráfico aéreo franco-mexicano entre las aerolíneas designadas por cada Parte Contratante. Para cumplir con tal fin, la política aérea mexicana apoya el suministro de la capacidad suficiente que satisfaga las necesidades de ese tráfico.

Así, las libertades aéreas que en principio se proporcionan son las terceras y cuartas, ya que las quintas se negocian sobre bases más estrictas que le permitan al país que las otorga, y en este caso a México, defender su tráfico regional.

En este contexto, las autoridades aeronáuticas mexicanas solo concederán en el nuevo convenio aéreo, las quintas libertades "... sobre bases de reciprocidad real y efectiva, entendiéndose por tanto que si la aerolínea mexicana no está en posibilidad de ejercer los derechos a intercambiarse, entonces no podrá haber un intercambio." [138]

---

[138] Pérez Castro, E; Economía del transporte aéreo. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1981, la parte p. III-47.

Al evaluar el proyecto del nuevo convenio aéreo franco-mexicano es importante reiterar que para su elaboración y redacción sirvió de modelo el convenio aéreo concertado con España, ya que las autoridades aeronáuticas consideraron que su terminología era la que más se adecuaba a las circunstancias presentes de la aviación mundial.

La estructura del nuevo convenio aéreo franco-mexicano está integrada por tres partes: las cláusulas administrativas, las de capacidad y el Cuadro de Rutas.

En la primera parte, relativa a las cláusulas administrativas, se puede observar que todos los artículos mantienen una igualdad para ambas partes; en especial el tercero, que evitó la designación múltiple de aerolíneas y concedió las mismas oportunidades y posibilidades de participación en el tráfico aéreo franco-mexicano a las empresas aéreas designadas: Aeroméxico y Airfrance.

Sin embargo, el artículo doce ocasionó gran discusión y -- hasta el momento ha sido rechazado rotundamente por la aerolínea francesa, a pesar de que los beneficios que aportaría a cada aerolínea se mantendrían en términos de igualdad y reciprocidad.

De gran relevancia sería que en las futuras pláticas negociadoras, el artículo doce fuera visto como una interesante inno

vacación y se adoptara en la redacción final del texto jurídico.

También en las cláusulas administrativas del proyecto del nuevo convenio aéreo de 1981 encontramos que el artículo dieciocho constituye una disposición de gran relevancia al indicar - que la vigencia del convenio aéreo será de tres años con posibilidad de renovarlo a través del canje de notas diplomáticas entre ambos países.

Esta nueva disposición es muy significativa porque mantendrá la efectividad del convenio aéreo, lo cual es necesario para evitar situaciones como las actuales, en las que se observa una carencia de equidad en los servicios aéreos franco-mexicanos, resultado de la invalidez del convenio aéreo de 1952.

Por otra parte, sobre las cláusulas de capacidad exponemos que la política aérea mexicana se ha mantenido constantemente a favor del método de la predeterminación de la capacidad, defendiéndolo de cualquier situación o circunstancia que pudiera deteriorarlo.

Las autoridades mexicanas competentes opinaron por primera vez que era imprescindible regular la cantidad de pasajeros y la carga que cada aerolínea podría transportar. Esta medida permitiría lograr una verdadera igualdad con la aerolínea francesa, sa-

biendo que su equipo supera en número y calidad al mexicano, debido a los importantes avances y experiencias de Francia en el campo de la aviación. La posición mexicana no pretendía destacar esa situación de manera quejosa, sino que, por el contrario, se buscaba equidad y equilibrio para ambas partes, lo que era factible dado el interés y la disposición que la compañía - Aeroméxico había expresado para alcanzar un margen de acción -- mas amplio en la ruta aérea a Europa.

Con respecto a la última parte del convenio aéreo, la relación con el Cuadro de Rutas, mencionaremos de nuevo que la designación de las rutas y el otorgamiento de quintas libertades - para cada aerolínea se negociaron en un Memorándum de Entendimiento, documento que en las futuras negociaciones podrá ser reelaborado.

Podríamos afirmar que la información contenida en ese documento vendría a ser la parte medular del convenio aéreo, pero al no incluirse ese Memorándum en el texto jurídico, su acceso resulta de gran dificultad porque "... no es del dominio público, ya - que en cualquier momento podría ser objeto de modificaciones sin afectar al convenio aéreo en general." [139] Por esta razón, solo podemos confiar en que las autoridades aeronáuticas mexicanas, en las futuras negociaciones diplomáticas, defiendan eficazmente los intereses nacionales y tal logro podrá expresarse en el texto definitivo del convenio aéreo franco-mexicano.



## 5.2. REPERCUSIONES PARA MEXICO.

Los efectos del nuevo convenio aéreo serán muy destacados en México debido a los actuales problemas económicos que el país tiene que resolver y que se insertan en la agudización de la crisis mundial de la economía contemporánea en donde "... el crecimiento económico de los países industrializados, así como el de los en vías de desarrollo, ha sido muy bajo e inferior al de por sí reducido crecimiento registrado por todos esos países en la década de los setentas." [140]

### 5.2.1. EN EL SECTOR AEREO.

Antes de profundizar sobre las repercusiones del nuevo -- convenio en el campo del transporte aéreo, es necesario resaltar que la devaluación del peso en 1982 afectó en forma importante -- al sector del transporte aéreo, puesto que el número de pasaje-- ros transportados a México disminuyó notablemente. Esta situación fue transitoria, ya que en el primer trimestre de 1983 la participación del transporte aéreo en nuestro país volvió a recobrar un lugar importante, alcanzando el 68.6% de participación en el turismo, dadas las promociones y descuentos en tarifas aéreas que motivaron a un número mayor de personas a utilizar el avión como

---

[140] Banco de México; Boletín de Indicadores Económicos Internacionales. Vol. III, No. 3, julio a septiembre de 1982, p. 1

medio de transporte para desplazarse a diferentes lugares.[141]

Por lo que se refiere a las relaciones aéreas bilaterales entre Francia y México, se observa que el movimiento de pasajeros transportados por las aerolíneas de ambos países tuvo especialmente, en el año de 1982, una gran disminución, según manifestamos en el capítulo tercero de este trabajo.

Por lo tanto, la elaboración definitiva del nuevo convenio aéreo tendrá que considerar la actual retracción de los servicios aéreos internacionales de México y su lenta recuperación, por lo que el contrato comercial entre las aerolíneas será necesario. Este contrato aseguraría a las aerolíneas designadas una estabilidad en sus operaciones aéreas, ya que sus niveles de ocupación se han visto afectados puesto que el número de personas que vuelan a Europa se ha reducido en estos días y, si bien el flujo de pasajeros entre esos países y México aún existe, éste podrá recuperarse plenamente sólo después de algunos años.

También la cuestión de las tarifas aéreas se inscribe en la elaboración de tal contrato comercial, pues si la aerolínea francesa tiene posibilidad de aplicar varios tipos de tarifas superiores a las de la aerolínea mexicana, apoyándose en los servicios que ofrece al público, esto no implica que México carezca

---

[141] Banco de México; Exámen de la situación económica de México. Vol.LIX, mayo de 1983, p. 39

de medios para moderar esa ventajosa situación de la aerolínea francesa , además recibir alguna compensación por el tráfico- que ésta absorbe y que corresponde al tráfico regional de Méxi- co. Así, dentro de las formas mas eficaces para lograr un equi- librio entre ambas aerolíneas, se encuentra el contrato comer- cial que distribuiría entre ellas las ganancias adquiridas en el tráfico aéreo franco-mexicano y, en particular, para la ae- rolínea mexicana significaría tener acceso a una participación justa y proporcionada en el mercado aéreo europeo.

#### 5.2.2. EN EL SECTOR TURISMO.

Conviene aclarar en este apartado que un balance del pro- yecto del nuevo convenio aéreo relativo a sus repercusiones en el sector del turismo, no es muy factible porque no existe en - ese proyecto un debido tratamiento con cierta profundidad de ta- les cuestiones; tal vez debido a una omisión de tipo mecánica, - que refleja el hecho de que las autoridades mexicanas competen- tes no mostraron suficiente interés y deseos de asegurar la -- eficacia del nuevo convenio aéreo en el futuro; principalmente - en las cuestiones turísticas que podrán superar el marco en el que se formuló el nuevo convenio aéreo.

Para poder capitalizar en el sector turístico nacional todas las divisas que llegan al país y evitar que éstas sean captadas por canales ajenos y sin ningún vínculo con el desarrollo y progreso de México, será necesaria una adecuada estructuración del nuevo convenio aéreo.

Por consiguiente, se deberán tomar en cuenta:

- 1.-La importancia actual del sector turístico para la economía mexicana, por su capacidad para disminuir la crisis económica actual, ya que a fines de 1982, se pensó optimistamente que su solución la daría el sector del comercio exterior, sin embargo ninguno de los diversos sectores a excepción del turismo manifestó un saldo favorable en la balanza de pagos. [142]

Por tal razón el turismo se presenta como una alternativa muy recomendable para solventar la deuda externa de México, debido a sus sólidos y positivos efectos en su balanza comercial que han sido posibles por el sostenido crecimiento de divisas extranjeras recibidas en nuestro país en los últimos diez años. [143]

---

[142] " Mexico the fast lane" The Economist, Londres, 30 de abril de 1982, p. 21.

[143] Mac Donald, E; "La industria turística, alternativa para solventar la deuda externa del país" Gaceta UNAM, México, 6 de enero de 1983, p. 14

2.- El atractivo que México tiene al ser visto como un destino muy recomendable para vacacionar entre otros motivos - por el bajo costo que actualmente tienen sus servicios - turísticos con respecto a los existentes en el mercado - mundial, así como por otros aspectos relativos a la estabilidad política de la Nación; al orden y paz internos - que permiten viajar en su territorio; a los recursos naturales de gran variedad; a las bellezas arqueológicas; al pasado histórico y a los múltiples sitios de magníficas - manifestaciones culturales que nuestro país ofrece.

3.-La significativa y constante participación de la corriente turística francesa a México, dentro del total de visitantes europeos en nuestro país, puesto que en el período - de 1976 a 1982, ésta ocupó constantemente el segundo lugar.[144] Además, si consideramos que sólo hace algunos -- años "... el turismo cultural percibido en México procedía en un 80% de Europa, principalmente de Francia..."[145], es un imperativo que México lo fomente y sobre todo mantenga esa relevante participación porcentual, lo que es muy probable dada la demanda que los centros turísticos mexicanos han registrado en Europa y al hecho de que "... Francia se ha convertido en el trampolín turístico de esos países y - México." [146]

[144] I.M.I.T. Estadísticas del turismo europeo a México 1976-82.

[145] Mac Donald, E; op.cit. p. 14

[146] Franco, J.A.; "México encabeza la captación mundial de turismo " El Día, México, 20 de julio de 1983, p.16

- 4.- La tendencia actual de los aspectos motivacionales del turista francés, pues su visita a México la relaciona - cada vez más con el descanso y el mayor contacto con la naturaleza. Así, el viaje cultural, si bien sigue siendo un motivo muy importante, ya no es una característica exclusiva de los turistas franceses o europeos en general, ya que actualmente los estadounidenses, canadienses y japoneses han empezado a manifestar tal interés; aunque el objetivo primordial para estos viajeros sigue siendo - la búsqueda del sol, de las playas y de los lugares naturales de México.
  
- 5.- El desarrollo de la aviación comercial mundial y principalmente el reciente crecimiento que ese sector ha experimentado en nuestro país, así como el interés de la compañía Aeroméxico en ampliar su participación en el mercado europeo, con el apoyo de las autoridades mexicanas competentes.
  
- 6.- El auge de las relaciones bilaterales franco-mexicanas las cuales recientemente se han estrechado aún más y que determinan y permiten el intercambio de tipo económico, político, tecnológico, científico y en particular el socio-cultural, en el que se inscribe el turismo. En este determinado intercambio, se observa que la corriente turística -

francesa a México se mantendrá en un nivel importante y podrá incluso superar al ya existente a causa de la devaluación del peso mexicano.

Por otra parte, cabe mencionar que del proyecto del nuevo convenio aéreo se derivan algunas posibles perspectivas para incrementar el turismo francés a nuestro país y éstas dependerán de:

- La mejora de la promoción turística que la aerolínea mexicana Aeroméxico pudiera realizar en Francia; por ejemplo a través de algunas fórmulas tales como la oferta de " viajes todo pagado" que incluyen la transportación aérea, el hotel, algunos alimentos, excursiones y otros servicios turísticos.
  
- la actualización y ampliación de la promoción turística que realiza la delegación mexicana de Francia. En sus actividades y funciones, la delegación debería tomar en --consideración la necesidad de descentralizarse, con apoyo de recursos, a otros lugares en la provincia francesa para que llevara al cabo intensivas campañas donde se destacaría el beneficio que los turistas franceses tendrían al viajar a México, dada la actual paridad del peso con el dolar norteamericano y en general con muchas otras divisas extranjeras.

- El continuo apoyo que diera la delegación mexicana en Francia para aumentar las visitas a México, dando seguridad a los franceses, a pesar de que la política de su gobierno en materia turística les ha restringido la cantidad de divisas que pueden sacar al extranjero, destacando que tal decisión no podrá afectarlos en su viaje a México, ya que por muy limitadas que aquéllas fueran se les multiplicarán favorablemente en nuestro país.
  
- La notable preferencia del turista francés por visitar un país como México, no solo por la estabilidad de sus relaciones bilaterales con Francia, sino también porque ofrece un verdadero mosaico de atractivos, ya mencionados, que lo colocan en uno de los primeros lugares del mundo en lo que a captación de turismo se refiere. Esto se debe, en gran parte, al interés que ha tenido el gobierno mexicano en modernizar la infraestructura turística del país, apoyando sólidamente nuevas inversiones en este sector para dar un mejor servicio al turista nacional y al extranjero.

### 5.3. REPERCUSIONES PARA FRANCIA.

Hemos podido observar que en la búsqueda de un nuevo convenio aéreo de completa equidad y equilibrio para ambas Partes -



Contratantes, la actitud de Francia hasta el momento ha sido de cierta indiferencia y poca colaboración para acelerar la modificación y actualización del convenio aéreo de 1952.

La posición de Francia resulta comprensible si consideramos que la aerolínea francesa se ha favorecido con la lentitud de las negociaciones diplomáticas y la continua posposición de un acuerdo final entre las autoridades aeronáuticas de ambos -- países, al mismo tiempo que ha logrado incrementar las ventajas que posee en el tráfico aéreo franco-mexicano.

Es sabido que "... las tendencias individualistas y nacionalistas han impedido especialmente en Europa, pensar en términos globales..."[147], puesto que los países de esta área enfrentan los problemas del mundo actual con una gran parcialidad, debido a que los conciben como situaciones sólo relacionadas a sus intereses y asuntos propios. Esta razón puede explicar la actitud proteccionista de Francia frente al proyecto del nuevo convenio aéreo, considerándolo como una imposición repentina que pretendía cambiar y deteriorar la posición que a través de los años había alcanzado su compañía aérea Airfrance.

En realidad el nuevo convenio aéreo ofrece a Francia el mantenimiento de sus relaciones aéreas bilaterales con México en un

---

[147] Zapotoczky, K; "Hacia una sociedad mundial por medio del diálogo"? en Molden, Otto, ed; Diálogo Europa Occidental- América Latina. Fritz Molden, Viena, 1981, p.172

ambiente propicio y de verdadera cooperación; la cual sí es posible entre países de diferente grado de desarrollo, asegurándole además, el desarrollo y mejoramiento de los servicios de su aerolínea en el tráfico aéreo correspondiente.

La importancia de adaptar el convenio aéreo de 1952 a las necesidades actuales de los países involucrados, dando lugar a uno nuevo, responde al hecho de que las naciones del presente - se ubican en un mundo cambiante en el que todo anquilosamiento en cualquier campo, resultará contraproducente respecto a los - intereses de los Estados.

#### 5.4. EL FUTURO DE LAS RELACIONES AEREAS FRANCO-MEXICANAS.

A partir de los años cincuenta, el avance tecnológico vino a revolucionar las comunicaciones aéreas mundiales, logrando que los países, principalmente aquellos con mayores recursos económicos, impulsaran la aviación con fines comerciales. En esa época la aviación francesa comenzaba a desarrollarse y buscaba otros - mercados a donde extender sus servicios aéreos y captar ganancias que le permitirían mas tarde llegar a convertirse en una de las - industrias más importantes de Francia y del mundo occidental.

En México, la aviación tuvo un desarrollo posterior y si bien al iniciarse los servicios a Europa y particularmente a Francia se contaba con un escaso equipo aéreo, en la actualidad se ha dado un fuerte impulso a la actividad aérea y se vislumbra su gran florecimiento. En este paulatino desarrollo, la política aérea mexicana ha tenido constantemente que proteger el mercado aéreo regional, lo que ha resultado difícil.

No obstante las características particulares y el grado de desarrollo diferente de Francia y México, es sorprendente cómo estos dos países, con el apoyo de las comunicaciones aéreas, han franqueado las barreras naturales que los separan, disminuyendo de manera notable, el tiempo de trayecto entre sus territorios.

El transporte aéreo ha permitido una mayor movilidad entre los pueblos y las naciones del mundo, porque ha puesto en contacto, en tan sólo algunas horas, a los representantes y delegaciones diplomáticas de diversos países del mundo y en particular a las de Francia y México. Por lo tanto, podemos afirmar que "... la tecnología de las comunicaciones ha revolucionado la práctica de la diplomacia..."[148] y, además, ha fomentado entre otros aspectos, el crecimiento y desarrollo del comercio y del turismo internacionales.

---

[148] Hoffman, A; comp. Las comunicaciones en la diplomacia moderna. Dimelisa, México, 1976, p. 14

En nuestro país existen fuertes lazos de unión con Francia de carácter político, científico y cultural plasmados en diez convenios bilaterales sobre Comercio, Aviación Comercial, Cooperación Científica, Cooperación Cultural, Derechos de Autor, Matrimonio, Propiedad Industrial, Telecomunicaciones, Valijas - Diplomáticas y Visas.[149] Por esta estrecha colaboración, México y Francia se deben interesar en mantener una mejor y mayor reciprocidad en el campo de las comunicaciones aéreas y evitar su deterioro y también el de alguno de los aspectos que componen la relación global bilateral.

Las perspectivas futuras de las relaciones aéreas franco-mexicanas serán positivas y reflejarán beneficios para ambas partes, en la medida en que se solucione el problema del convenio aéreo de 1952; es decir que se efectúe su modificación logrando que el nuevo convenio corresponda a las necesidades y requerimientos de la aviación comercial en Francia y en México. Tal objetivo sólo podrá cumplirse si nuestra política aérea es realista y se adecua a los cambios consecutivos que se observan en el transporte aéreo internacional.

---

[149] S.R.E. Estados Unidos Mexicanos; Tratados Bilaterales vigentes. Talleres gráficos de la Nación, México, 1977, p.119

### 5.5. TRASCEDENCIA DEL NUEVO CONVENIO AEREO EN EL AMBITO INTERNACIONAL.

El nuevo convenio aéreo se considera el marco adecuado y conveniente para las relaciones aéreas franco-mexicanas de la actualidad y, a su vez, podrá ser visto como una muestra de la cooperación en los servicios aéreos de un país desarrollado con los de otro en vías de serlo.

Por su parte, el proceso de modificación del convenio de 1952, quedará como un precedente muy importante en la trayectoria formativa de la política aeronáutica mexicana, que en caso de encontrarse en una situación similar, podrá superar todos los inconvenientes que se presentaron en el caso franco-mexicano y, además, siempre deberá evitar la existencia de situaciones ilegales que a través del tiempo podrían convertirse en normas legales cuyo ajuste o reordenamiento es más difícil.

En base a la experiencia adquirida en el curso de los años, México podrá resolver problemas similares que se presenten en el campo de las comunicaciones aéreas y, en especial, el proceso de modificación del convenio aéreo franco-mexicano podrá ser tomado como un ejemplo por los países latinoamericanos que, en su mayoría, al igual que México tuvieron que abrir sus fronteras desventajosamente a las aerolíneas extranjeras, con lo que se han visto

afectados en gran medida sus sectores aéreos nacionales y se han reducido sus posibilidades para alcanzar un lugar sobresaliente en el ámbito de la aviación mundial y de impulsar aún más su desarrollo general.

Por tales razones, consideramos que el nuevo convenio aéreo dejará una huella fundamental en la evolución del Derecho Aéreo Internacional, puesto que los convenios bilaterales no solo reflejan la política particular de cada país, sino que también crean sin pretenderlo, nuevas normas jurídicas; tal es el caso del convenio aéreo bilateral firmado por Estados Unidos y Gran Bretaña en 1976 y conocido como el Acuerdo de Bermudas II que representó una nueva trayectoria para la actividad aeronáutica de los países del mundo y dió lugar a una de las fuentes del Derecho Aeronáutico en cuestiones bilaterales.

Por otra parte, el nuevo convenio aéreo franco-mexicano, a nivel internacional, deberá reflejar la imagen de una nueva política aérea hábil y eficaz, que pueda solucionar con rapidez y acierto los inconvenientes que aparezcan en toda relación aérea bilateral de México con cualquier país, demostrando como lo pretende este trabajo, que nuestro país tiene suficiencia para alcanzar una posición de igualdad frente a uno de los países de mayor capacidad aérea en el mundo.

Finalmente, es conveniente señalar que la política internacional de México, "... no puede improvisarse... ni ser dogmática, rígida ni estática; debe corresponder a los requerimientos y necesidades internos, así como a la coyuntura internacional vigente; debe tener en cuenta la complejidad de las relaciones internacionales, en las que cada evento debe ser contemplado en todos y cada uno de sus diversos aspectos... y nunca parcialmente, porque esto no solo ocasiona lo que podrían ser simples errores de apreciación, sino inútiles y costosas consecuencias, en ocasiones difícilmente irreversibles; y con base en todo lo anterior, comprometerse en la búsqueda del desarrollo, bienestar y progreso de la nación, en paz, armonía y cooperación - con todos los demás pueblos del mundo." [150]

---

[150] Hernández Vela Salgado, E; "¿Cual debe ser la política internacional de México?", Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México, Vol.II, no. 11. octubre a diciembre de 1975, p. 33

## 6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Como se ha podido observar en el curso de esta investigación, el panorama actual de las relaciones aéreas franco-mexicanas refleja una gran desigualdad, no sólo en las cuestiones relativas a los servicios aéreos entre ambos territorios, sino también en cuanto a la corriente turística que se produce.

Cabe destacar que las hipótesis que se manejaron en el presente trabajo pudieron ser comprobadas en forma satisfactoria y paulatina en cada uno de los capítulos elaborados.

Así, en este último apartado, se intenta tan sólo resaltar algunos de los aspectos mas sobresalientes de la investigación realizada.

- 1.- El avión ha sido el transporte del Siglo XX que ha fomentado y acelerado los intercambios políticos, económicos, tecnológicos, sociales, culturales y turísticos entre dos países como México y Francia. Asimismo, estos dos países de diferente grado de desarrollo industrial han tenido que reflejar, en el convenio aéreo bilateral que reglamenta sus servicios aéreos desde 1952, una política aérea determinada que se ha enfren



tado a nivel internacional a nuevos cambios que se observan en el campo del transporte aéreo y ante lo cual es necesario defender la posición que estos países tienen en los mercados aéreos mundiales.

- 2.- México, con apoyo del método de predeterminación de la capacidad ha celebrado convenios bilaterales equitativos, pero únicamente de forma, ya que no se observa su verdadera aplicación, debido, entre muchas razones, a la falta de una política aérea que no sólo apoye el concepto de igualdad sino que actúe activamente para alcanzarlo en el ámbito internacional.
- 3.- La desigualdad del convenio aéreo de 1952 sobre transportes regulares entre Francia Y México, no se debe exclusivamente al hecho de que este convenio fue firmado hace más de treinta años y que ahora es obsoleto porque no corresponde a las necesidades internas de México ni de la aviación mundial; sino que, en gran parte, esa desigualdad existente es resultado de la negligencia y poca decisión de las autoridades mexicanas competentes y de la aerolínea designada Aeroméxico para dar fin a una situación que perjudica a nuestro país.
- 4.- Si consideramos que la aerolínea mexicana Aeroméxico tiene posibilidad de incrementar sus servicios aéreos, no solo a Francia sino a otros países europeos, no obs

tante que su equipo aéreo es menor al francés, es necesario que espalpalable diferencia de recursos aéreos de ambos Estados, que comprende aviones, rutas aéreas y una infraestructura aeroportuaria, deje de ser expuesta para justificar el problema existente; por el contrario será inminente que las autoridades aeronáuticas mexicanas apoyen la posición que Aeroméxico podría alcanzar en el tráfico aéreo franco-mexicano si se celebra el nuevo convenio aéreo, cuya firma deberá acelerarse para lograr un equilibrio en el número de pasajeros transportados por las aerolíneas designadas, lo que repercutirá finalmente en ganancias equitativas para Francia y México.

- 5.- En los últimos años, el turismo en el mundo ha sido -- una de las actividades de mayor crecimiento debido, fundamentalmente, a los avances técnicos en materia de -- transporte aéreo y al aumento del ocio de la población en los países desarrollados. En México en particular, el turismo se muestra en el presente, como una solución al problema económico del país, por la facilidad con que aporta divisas extranjeras, disminuyendo la deuda externa y favoreciendo además al desarrollo regional de México. Por estos y otros motivos ya mencionados, es un imperativo que en el nuevo convenio aéreo franco-me-

xicano se incluya alguna cláusula relacionada con el turismo. De esta manera, la aerolínea mexicana incursionaría activamente en el renglón de la actividad turística, posibilidad que ni siquiera existe tácitamente en el convenio bilateral de 1952 y que daría un nuevo matiz a las relaciones aéreas bilaterales, no sólo con Francia, sino con otros países europeos.

- 6.- Se ha observado que la promoción turística que realiza actualmente la delegación mexicana en Francia y por lo general en Europa, es muy positiva, pero que para estar más en armonía con las necesidades de los convenios aéreos de México con los países europeos, debería de dar un efectivo apoyo a las actividades de la compañía aérea Aeroméxico en esos países, resaltando no sólo los atractivos tan diversos que en el presente ofrece nuestro país, sino sugerir además la visita al mismo, utilizando los servicios de la aerolínea mexicana, que aunque por el momento sólo vuela a España y a Francia, no es muy lejano que realice servicios aéreos a otros países europeos con los que -- México tiene concertados convenios bilaterales.

- 7.- A pesar de que el convenio aéreo de 1952 no ha apoyado expresamente la corriente turística entre Francia y México, es posible considerar que el turismo francés, por todo el auge de las relaciones globales bilaterales franco-mexicanas seguirá, no obstante, - manteniéndose en un lugar sobresaliente con respecto al total de visitantes europeos que llegan al país. Esto es así no sólo en cuanto a su número sino también por sus características distintivas, que lo definen como un turismo que busca tanto el contacto con la naturaleza como un conocimiento del pasado histórico de México y de sus costumbres, reflejando en su viaje, motivaciones principalmente de carácter cultural. En base a estas singularidades, es urgente que en nuestro país se logre una verdadera coordinación del sector del transporte aéreo con el del turismo, con el objeto de captar a nivel nacional las ganancias que genera la actividad turística, evitando que éstas fueran absorbidas por grandes consorcios extranjeros que son ajenos a los intereses y desarrollo del país.
- 8.- Es por otra parte necesario señalar que las autoridades mexicanas ya deben actuar con mayor decisión, fijando un plazo irrevocable para llegar a un acuerdo total sobre el nuevo convenio impidiendo así que la costum-

bre llegue a sancionar las crecientes ventajas unilaterales que se han concedido a la parte francesa en forma aparentemente indefinida.

- 9.- La propuesta mexicana del nuevo convenio aéreo intenta lograr un ambiente de completo equilibrio para ambas partes, a través de la inclusión de cláusulas de gran relevancia como las relativas al acuerdo comercial entre aerolíneas; a la predeterminación de la capacidad; y a la vigencia del convenio por tres años. Esta última evitará que se lleguen a situaciones similares como la actual en que los servicios aéreos realizados por una de las partes, que son en particular los de la aerolínea Airfrance, se realicen fuera de los términos y las disposiciones que establece un convenio aéreo.
- 10.- Es necesario destacar que el proyecto del nuevo convenio aéreo no logra superar al convenio aéreo de 1952, en cuanto a las cuestiones de turismo, ya que vuelve a omitir su tratamiento. Esta falla es muy criticable ya que en las pláticas negociadoras para elaborar ese proyecto de convenio, se observó la presencia de las autoridades turísticas mexicanas y no obstante se dejan de lado tales cuestiones. Sería muy alarmante que ese error no fuera una simple cuestión de olvido o falla mecánica relativa a la elaboración de los conve--

nios y que fuera una exclusión premeditada de las autoridades mexicanas competentes, lo que afectaría de sobremanera la práctica y refinamiento de la política y diplomacia mexicanas en el ámbito internacional.

- 11.- Por último, queda por resaltar que es urgente la colaboración que los especialistas mexicanos en Relaciones Internacionales puedan proporcionar en los sectores del transporte aéreo y del turismo en nuestro país, para que aceleren la revisión de los convenios aéreos bilaterales de México y determinen, junto con las autoridades competentes, cuáles son los documentos que por su falta de equidad y reciprocidad requieren ser modificados de inmediato. Asimismo, sería adecuado que en las próximas pláticas negociadoras entre Francia y México para elaborar el nuevo convenio aéreo, se observara la presencia de estos profesionales que por tener un punto de vista interdisciplinario logran un análisis más completo y fiel de los sucesos internacionales, lo que sería de gran ayuda para que el gobierno mexicano dé a su política aérea internacional un nuevo tinte de completa eficacia, habilidad y dinamismo para resolver con acierto cualquier problema que con relación a México aparezca en el campo de las comunicaciones aéreas del mundo contemporáneo.

C U A D R O # 1 3

EL CONVENIO AEREO DE 1952 Y EL PROYECTO DE CONVENIO AEREO

ASPECTOS DE MAYOR TRASCENDENCIA	EL CONVENIO AEREO DE 1952	EL PROYECTO DE CONVENIO AEREO. POSICION MEXICANA
Terminología utilizada	Es obsoleta porque se basó en el modelo de convenio aéreo Bermudas I.	Se adecua a las características actuales de los servicios aéreos franco-mexicanos y especifica con precisión cada término.
Concesión de libertades aéreas expresadas en el texto jurídico.	El artículo XVII del convenio indica que son la primera, segunda tercera y cuarta.	El artículo 2 expresa que son la primera, segunda tercera y cuarta.
Designación de líneas aéreas	No está limitada según lo muestran los artículos I, XIV .	Una sola, por cada Parte Contratante, según se menciona en el artículo 3
Cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentos de cada Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio o a salida, de los pasajeros, la carga y la tripulación.	El artículo III señala que la aerolínea designada solo comprueba su cumplimiento.	El artículo 5 establece que la aerolínea designada deberá cumplir con tales requisitos.

El concepto de trato justo y equilibrado, así como el principio de igualdad y reciprocidad	No se menciona en forma concreta	Aparecen expuestos en el artículo 9.
Predeterminación de la capacidad	No aparece	Es subrayada por el artículo 10.
Establecimiento de tarifas aéreas	--- P R O C E D I M I E N T O   S I M I L A R ---	
Acuerdo comercial entre aerolíneas	No se considera	Constituye el texto más polémico del convenio y es el contenido del artículo 12
Vigencia del convenio	I n d e f i n i d a	Fijada a tres años con posibilidad de renovarlo, mediante el canje de notas diplomáticas.



## 7. A P E N D I C E S.

7.1. EL CONVENIO AEREO

FRANCO - MEXICANO

DE 1 9 5 2

# FRANCIA

## CONVENIO SOBRE LOS TRANSPORTES AEREOS REGULARES

*Celebrado por canje de notas fechadas en la Ciudad de México, el 17 de abril de 1952.*

*No se sujetó a ratificación.*

\*México, D. F., a 17 de abril de 1952.

Señor Encargado de Negocios:

Tengo la honra de acusar recibo a Vuestra Señoría de su atenta nota número 345, del día de hoy, en la que al hacer de mi conocimiento que representantes de la Embajada de Francia y las autoridades competentes del Gobierno mexicano han decidido al establecimiento de un servicio aéreo entre ambos países, se sirve proponer un Convenio sobre Transportes Aéreos entre México y Francia, cuyo texto es el siguiente:

**CONVENIO SOBRE LOS TRANSPORTES AEREOS REGULARES  
ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS  
Y LA REPUBLICA FRANCESA**

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Francesa, deseosos de fomentar las comunicaciones aéreas entre sus respectivos territorios, han designado representantes a este efecto, los cuales debidamente autorizados, han convenido en las disposiciones siguientes:

**TITULO I**

**Disposiciones Generales**

**Artículo 1.**—Para la aplicación del presente Convenio:

- 1) La expresión "Autoridades Aeronáuticas" significa en lo que concierne a México, la Dirección de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y en cuanto se refiere a Francia, la Secretaría General de Aviación Civil y Comercial, o, en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado para asumir las funciones que actualmente corresponden a esas dependencias;
- 2) La expresión "empresa designada" significa cualquier empresa de transportes aéreos que una de las Partes Contratantes haya elegido para explotar los

servicios acordados que se mencionan en el Anexo y cuya designación haya sido notificada a las autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo XIV de este Convenio.

**Artículo II.**—Las aeronaves civiles, comerciales o de servicio privado, de cada una de las Partes Contratantes, disfrutará sobre el territorio de la otra Parte del derecho de atravesar el territorio sin aterrizar, y de aterrizar con fines no comerciales en los aeropuertos abiertos al tráfico internacional.

Queda entendido que este derecho no se extiende a zonas donde esté prohibido el vuelo.

**Artículo III.**—Las empresas que explotan los transportes aéreos en el territorio de la otra Parte Contratante podrán ser requeridos para que comprueben a las Autoridades Aeronáuticas de esta última Parte, que se encuentran en condiciones de satisfacer las exigencias legales y reglamentarias que normalmente apliquen esas Autoridades a las operaciones de las empresas comerciales de transporte aéreo.

**Artículo IV.**—Las Partes Contratantes reconocerán la validez de las licencias y de los certificados de competencia y aeronavegabilidad vigentes que hayan sido expedidos por la otra Parte Contratante.

Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarles validez, en lo concerniente a operaciones de vuelo sobre su propio territorio, a los certificados de competencia y licencias expedidos a favor de sus nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado.

**Artículo V.**—1) Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante que se relacionen con la entrada, permanencia y salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación internacional, así como aquellas disposiciones relativas a la explotación, circulación y navegación de tales aeronaves mientras estén dentro de sus límites territoriales, se aplicarán a las aeronaves de la otra Parte Contratante.

2) Las leyes y reglamentos que rigen en el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida de los pasajeros, mercancías y equipajes transportados a bordo de las aeronaves, tales como los relativos a las formalidades de policía, admisión, migración, despacho, pasaportes, aduana y sanidad, son aplicables a los pasajeros, equipajes y mercancías que se encuentran a bordo de las aeronaves de la Otra Parte Contratante.

**Artículo VI.**—A fin de evitar toda medida discriminatoria y de respetar el principio de igualdad de tratamiento:

1) Los impuestos u otros derechos fiscales que cada una de las Partes Contratantes imponga o permita imponer por la utilización de los aeropuertos y otras "facilidades" a las aeronaves de la otra Parte Contratante, no serán más elevados que aquellos que sean cobrados por la utilización de dichos aeropuertos y facilidades a las aeronaves nacionales de la misma categoría;

2) Los carburantes, aceites lubricantes, refacciones, equipo normal y material en general, exclusivamente destinados al uso de las aeronaves de servicio interna-

cional de una de las Partes Contratantes e introducidas en el territorio de la otra Parte Contratante por el propietario u operador de ~~las~~ aeronaves, o por su cuenta, o puestos a bordo en dicho territorio para ser ~~utilizadas~~ por dichas aeronaves, gozarán en el territorio de ésta última Parte Contratante, en cuanto se refiere a la imposición de derechos de aduana, cargos de inspección u otros derechos o gravámenes fiscales, de un tratamiento tan favorable como el que dicha Parte Contratante aplique a sus aeronaves nacionales de la misma categoría o a las de la nación más favorecida;

3) Toda aeronave de una de las Partes Contratantes que realice un servicio internacional, así como los carburantes, aceites lubricantes, refacciones, equipo normal y provisiones de a bordo que permanezcan a bordo de dichas aeronaves, gozarán en el territorio de la otra Parte Contratante, de la exención de derechos de aduana, cargos de inspección u otros derechos o gravámenes similares, aún en el caso de que tales cosas sean empleadas o consumidas por esas aeronaves en el curso de vuelos efectuados sobre dicho territorio;

4) Las cosas enumeradas en el párrafo 3 de este artículo y que gocen de la exención que aquí se establece, no podrán ser ~~descargadas~~ sino con la aprobación de las Autoridades Aduanales de la otra Parte Contratante. Si estas cosas deben ser reexportadas, se someterán al control aduanero de la otra Parte Contratante hasta su reexportación, quedando a disposición de los propietarios u operadores de la aeronave.

*Artículo VII.*—Si una de las Partes Contratantes estima conveniente modificar una cláusula cualquiera de este Convenio o de los planes de rutas que figuran en el Anexo, o hacer valer la facultad contenida en el Artículo XV, podrá pedir que se lleve a cabo una consulta entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes. Esta consulta deberá iniciarse dentro de un período de sesenta (60) días a contar de la fecha del requerimiento. Toda modificación a este Convenio acordada entre dichas Autoridades entrará en vigor cuando haya sido confirmada mediante un cambio de notas por la vía diplomática.

*Artículo VIII.*—Dentro de un espíritu de estrecha colaboración las Autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se consultarán periódicamente a fin de garantizar la aplicación de los principios definidos en este Convenio y su ejecución satisfactoria.

*Artículo IX.*—Cualquier controversia entre las Partes Contratantes acerca de la interpretación o aplicación de este Convenio, que no pueda ser resuelta por medio de consultas, sea directamente entre las empresas interesadas, sea entre las Autoridades Aeronáuticas competentes, sea en fin entre los respectivos gobiernos, será sometida al arbitraje de conformidad con las normas del derecho internacional.

Las Partes Contratantes se comprometen a ajustarse a las medidas provisionales que pueden ser dictadas durante el curso de la instancia, así como a la sentencia arbitral que se considerará, en todo caso, como definitiva.

*Artículo X.*— Cada Parte Contratante podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su deseo de denunciar el presente Convenio. En tal caso, la notificación respectiva será comunicada simultáneamente a la otra Parte Contratante y a la Organización de Aviación Civil Internacional. La denuncia surtirá efectos doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación.

Cuando la otra Parte Contratante no acuse recibo, la notificación se considerará como recibida catorce (14) días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Si antes de que transcurra el plazo de doce (12) meses fijado para la denuncia de este Convenio, las dos Partes Contratantes llegan a un nuevo Acuerdo, o si convienen en retirar la notificación de denuncia, deberán comunicarlo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

*Artículo XI.*—En el caso de que las dos Partes Contratantes hubiesen ratificado una convención multilateral de aviación, o se hubiesen adherido a ella, este Convenio deberá ser reformado de modo de ser adaptado a las disposiciones de dicho Convenio, desde que éste haya entrado en vigor entre ambas Partes.

*Artículo XII.*—El presente Convenio, así como los demás documentos que lo complementen o modifiquen, serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional, creada por la Convención de Aviación Civil Internacional, suscrita en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

## TITULO II

### *Servicios comerciales acordados*

*Artículo XIII.*—El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos concede al Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República Francesa concede al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, el derecho de asegurar para una o varias de las empresas designadas por ellos, respectivamente la explotación de los servicios aéreos mencionados en el Anexo. Dichos servicios serán designados, de aquí en adelante, con el nombre de "servicios acordados".

*Artículo XIV.*— 1) Cada uno de los servicios acordados podrá ponerse en explotación inmediatamente, o en una fecha posterior, a voluntad de la Parte Contratante a la cual le hayan sido concedidos los derechos respectivos, a condición de que:

a) la Parte Contratante a la cual le hayan sido otorgados los derechos, haya designado una o varias empresas de transporte aéreo para explotar las rutas expresamente mencionadas;

b) la Parte Contratante que otorga los derechos haya autorizado a las referidas empresas de transporte aéreo, a iniciar los servicios acordados, lo que hará sin

demora aunque bajo reserva de las disposiciones contenidas en los Artículos III y XV de este Convenio.

*Artículo XV.*—Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negar o revocar a una empresa designada por la otra Parte Contratante la autorización contenida en el Artículo XIV de este Convenio cuando, existiendo causas, fundadas, no esté convencida de que la propiedad substancial y el control efectivo de la misma están en manos de nacionales de la última Parte Contratante. El mismo derecho podrá ejercitarse en los casos de incumplimiento, por parte de la empresa designada, de las leyes o reglamentos nacionales a que se refiere el Artículo V, o cuando dicha empresa no cumpla con las obligaciones que le impone este Convenio.

*Artículo XVI.*—Las empresas de transporte aéreo designadas por cada una de las Partes Contratantes gozarán del derecho de embarcar y desembarcar pasajeros, correo, y mercancías en tráfico internacional, en los puntos terminales y escalas intermedias de las rutas internacionales mencionadas y aprobadas en los Planes de Rutas que figuran anexos a este Convenio.

*Artículo XVII.*—Queda entendido entre ambas Partes Contratantes que los servicios ofrecidos por una empresa, o por las empresas aéreas designadas de acuerdo con este Convenio y su anexo, mantendrán como principal objetivo la provisión de capacidad adecuada a la demanda de tráfico entre el país al cual pertenece esa empresa y los países de destino.

Ambas Partes Contratantes convienen en reconocer que el tráfico de Quinta Libertad es complementario de los requerimientos del tráfico entre los puntos terminales de las rutas que tocan los territorios de las Partes Contratantes, y a la vez subsidiario en relación a los requerimientos del tráfico de Tercera y Cuarta Libertad entre el territorio de una de las Partes Contratantes y el de un país intermediario.

La capacidad de tráfico deberá estar en relación con los requerimientos de la zona por la cual pasa la línea aérea, tomando debidamente en cuenta los servicios regionales y locales; y, asimismo, estará en relación con los requerimientos de la operación entre los puntos terminales.

Con relación al punto anterior ambas Partes Contratantes reconocen que la explotación de servicios locales y regionales constituye un derecho legítimo de sus respectivos países. Acuerdan, por lo tanto, consultarse periódicamente sobre la manera en que las antedichas normas en esta sección son cumplidas por las respectivas empresas aéreas, con el fin de asegurar que si sus intereses en los servicios locales y regionales no sufran perjuicios. Acuerdan asimismo que, en el caso de una objeción por parte de un país intermediario, iniciarán consultas inmediatamente con el fin de aplicar concreta y prácticamente estas normas a cualquier caso particular.

*Artículo XVIII.*— 1) Las tarifas serán fijadas a niveles razonables, teniendo en cuenta particularmente la economía de la explotación, una ganancia normal, las tarifas propuestas por las otras empresas aéreas y las características de cada servicio, tales como las condiciones de velocidad y confort.



2) La fijación de las tarifas a aplicar en los servicios acordados entre los puntos del territorio mexicano y los puntos del territorio francés mencionados en el Anexo, será hecha en la medida de lo posible por acuerdo entre las empresas designadas, mexicanas y francesas.

Estas empresas precederán:

a) Sea aplicado las resoluciones que hubieren podido ser adoptadas por los procedimientos de fijación de tarifas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA);

b) sea por entendimiento directo después de consultar, si correspondiera, a las empresas de transporte aéreo de terceros países que exploten total o parcialmente las mismas rutas.

c) Las tarifas así fijadas deberán ser sometidas a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante por lo menos treinta (30) días antes de la fecha prevista para su vigencia, pudiendo ser reducido este plazo en casos especiales, bajo reserva del acuerdo de esas Autoridades.

d) Si las empresas de transporte aéreo designadas no llegaren a convenir en la fijación de una tarifa conforme a las disposiciones del párrafo 2) de este Artículo o si una de las Partes Contratantes manifestara su inconformidad sobre la tarifa que le ha sido sometida según las disposiciones del párrafo 3) precedente, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se esforzarán por lograr una solución satisfactoria.

En último caso se recurrirá al arbitraje previsto en el Artículo IX de este Convenio.

En tanto no se dicte la sentencia arbitral, la Parte Contratante que hubiera hecho conocer su desacuerdo tendrá el derecho de exigir a la otra Parte Contratante el mantenimiento de las tarifas que hubieran estado en vigor con anterioridad.

5) En el caso de una tarifa que hubiera sido propuesta con motivo de la inauguración de un servicio recientemente acordado, la Parte Contratante que no esté de acuerdo con dicha tarifa no tendrá derecho de oponerse a la inauguración del servicio, sino en la medida en que la tarifa inicial propuesta no hubiere sido fijada por uno de los procedimientos previstos en el párrafo (2) de este Artículo.

*Artículo XIX.*—A partir de la vigencia del presente Convenio, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán comunicarse tan rápidamente como sea posible las informaciones relativas a las autorizaciones dadas a sus propias empresas designadas para explotar total o parcialmente los servicios acordados.

Esas informaciones deberán incluir especialmente copia de las autorizaciones concedidas, de sus modificaciones eventuales y demás documentos anexos.

Las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se comunicarán recíprocamente, tan pronto como sea posible, antes de la iniciación efectiva de sus respectivos servicios, la información concerniente a horarios, frecuencias y tipos de aeronaves que serán utilizados. Deberán igualmente comunicarse toda eventual modificación ulterior.

### TITULO III

#### Disposiciones finales

*Artículo XX.*—El presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha de intercambio de notas diplomáticas.

---

#### ANEXO

1o. Ruta mexicana:

CIUDAD DE MEXICO-HABANA o MIAMI-BERMUDAS-AZORES-LISBOA o MADRID-PARIS y viceversa.

2o. Ruta francesa:

PARIS-NEW YORK-CIUDAD DE MEXICO y viceversa.

El Gobierno francés renuncia provisionalmente al ejercicio del Tráfico de Quinta Libertad en las rutas que figuran en este Plan.

“El Gobierno francés entiende, sin embargo, que las disposiciones previstas en el Convenio relativo a dicho tráfico, podrán entrar en vigor cuando ambos Gobiernos se hayan puesto de acuerdo para que sus respectivas líneas presten igualmente servicios de quinta Libertad, a países terceros situados en sus rutas.

En vista de que el texto que Vuestra Señoría se ha servido consignar en su nota número 345 concuerda en todos sus puntos con el que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas me ha presentado, el Gobierno de México está conforme en considerar que la nota de Vuestra Señoría y la presente constituyen un Convenio sobre Transporte Aéreo entre México y Francia.

Aprovecho la oportunidad para renovar a Vuestra Señoría el testimonio de mi consideración muy distinguida”.

(L.) *Manuel Tello.*

A Su Señoría Jules de Koenigswarter,  
Encargado de Negocios Ad interim de la República Francesa,  
Ciudad.

Señor Embajador:

Me refiero a las notas de Vuestra Excelencia número 246 y 871, fechadas el 6 de mayo y el 23 de septiembre, respectivamente, del año pasado, por las cuales se sirvió expresar el deseo del Gobierno francés de proceder a la modificación del pe último párrafo del Anexo al Acuerdo sobre Transportes Aéreos celebrado entre México y Francia, el 17 de abril de 1952.

En vista de las negociaciones llevadas a cabo entre los Representantes del Gobierno francés y los funcionarios competentes del Gobierno mexicano, el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos considera que los dos últimos párrafos del Anexo del Acuerdo Aéreo de referencia pueden ser substituidos por los tres párrafos que a continuación se transcriben:

"El Gobierno Francés renuncia provisionalmente al ejercicio del tráfico de Quinta Libertad en las rutas que figuran en este Plan.

No obstante, el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos otorga provisionalmente a la empresa aérea designada por el Gobierno Francés, el ejercicio del tráfico de la Quinta Libertad para que pueda embarcar pasajeros, carga y correo en la ciudad de Nueva York, N.Y., E.U.A.; mientras una línea aérea mexicana no opere la ruta México, D.F.- Nueva York, N.Y., E.U.A. pues en dicha eventualidad, es decir, cuando esté por iniciar sus operaciones tal línea mexicana, esta autorización será motivo de una revisión por parte del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, a efecto de determinar las limitaciones a dicha Quinta Libertad que se estimen pertinentes. En todo caso el Gobierno Mexicano se reservará el derecho de revocar el otorgamiento de la prerrogativa a que se hace referencia.

"Por su parte el Gobierno Francés entiende que las disposiciones previstas en el convenio relativo a dicho tráfico,

podrán

Excelentísimo Señor Gabriel Bonneau  
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario  
de la República Francesa.

C i u d a d .

podrán entrar en vigor cuando ambos Gobiernos se hayan puesto de acuerdo para que sus respectivas líneas presten igualmente servicio de Quinta Libertad a países terceros situados en sus rutas".

Ruego muy atentamente a Vuestra Excelencia se sirva manifestarme si está conforme con los términos del texto arriba transcrito caso en el cual la presente nota y la contestación de Vuestra Excelencia constituirán una modificación formal a los dos últimos párrafos del Anexo al Acuerdo sobre Transportes Aéreos, firmado entre nuestros dos Gobiernos el 17 de abril de 1952.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta consideración.

---

**NOTA.** - Por nota número 14, del 17 de enero de 1956, la Embajada de Francia aceptó los términos de la nuestra.

7.2. EL PROYECTO DE NUEVO

CONVENIO AEREO

FRANCO - MEXICANO

CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS ENTRE  
EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA FRANCESA.

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Francesa.

Por ser partes firmantes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y considerar:

Que las posibilidades de la aviación comercial como medio de transporte y como medio para promover el entendimiento amistoso y la buena voluntad entre los pueblos, aumenta día a día;

Que desean estrechar aún más los vínculos culturales y económicos que unen a sus pueblos y el entendimiento y buena voluntad que existen entre ellos;

Que es deseable organizar, sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad, los servicios aéreos regulares entre los dos países, a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional.

Desean concluir un convenio que facilite la consecución de los objetivos mencionados.

## ARTICULO 1

Para la interpretación y los efectos del presente Convenio y su Anexo, los términos abajo expuestos tienen la siguiente significación:

A. El término " Convención " significa el Convenio de Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo y modificación adoptada, de conformidad con los artículos 90 y 94 del mismo, en tanto tales modificaciones o anexos hayan sido aprobados por ambas Partes Contratantes;

B. El término " Convenio " significa el presente Convenio y su Anexo;

C. El término " Autoridades Aeronáuticas " significa, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y por lo que se refiere a la República Francesa, el Ministerio de Transportes, Dirección General de la Aviación Civil o en ambos casos, la persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejercen dichas autoridades;

D. El término " territorio " con relación a un Estado, significa las áreas terrestres, las aguas internas y las

territoriales adyacentes a ellas, que se encuentran bajo dominio, -  
protección o mandato de dicho Estado;

E. El término " línea aérea designada " significa una -  
empresa de transporte aéreo, la cual ha sido designada y autoriza -  
da de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del presente Con -  
venio;

F. El término " servicio aéreo " significa todo servicio -  
aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pa -  
sajeros, carga y correo;

G. El término " servicio aéreo internacional " significa -  
el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el te -  
rritorio de más de un Estado;

H. El término " escala para fines no comerciales " signi -  
fica el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de -  
pasajeros, carga y correo;

I. El término " tarifa " significa el precio pagado por la  
transportación de pasajeros, equipaje y carga, y las condiciones -  
bajo las cuales se aplica, incluyendo cantidades y comisiones co -  
rrespondientes a agencias o a otros servicios complementarios, -



excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas a la -  
transportación del correo;

J. El término " capacidad de una aeronave " significa la  
carga comercial de una aeronave expresada en función del número  
de asientos para pasajeros y del peso para carga y correo;

K. El término " capacidad ofrecida " significa el total -  
de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de  
cada uno de los servicios aéreos acordados, multiplicado por la -  
frecuencia;

L. El término " frecuencia " significa el número de vue-  
los redondos en un lapso determinado, que una línea aérea efectúa -  
en una ruta especificada.

M. El término " rutas especificadas " significa las ru -  
tas establecidas o a ser establecidas en el Anexo al presente Con-  
venio.

N. El término " servicios convenidos " significa los -  
servicios aéreos internacionales que con arreglo a las estipula -  
ciones del presente Convenio pueden establecerse en las rutas -  
especificadas.

## ARTICULO 2

1. - Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo al presente Convenio.

2. - Salvo lo estipulado en el presente Convenio la línea aérea designada por cada Parte Contratante gozará durante la explotación de los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas, de los siguientes derechos:

a) Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;

b) Hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte Contratante;

c) Embarcar y desembarcar en dicho territorio, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas del Anexo, pasajeros, carga y correo, en tráfico internacional, procedente o con destino a la otra Parte Contratante o procedente o con destino a otro Estado.

### ARTICULO 3

1.- Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar, por escrito, a la otra Parte Contratante, una línea de transporte aéreo, para que explote los servicios convenidos en cada una de las rutas especificadas.

2.- El servicio aéreo en una ruta especificada, podrá ser inaugurado por la línea aérea ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido los derechos, después de que esa Parte hubiese designado a dicha línea para dar servicio en esa ruta y una vez que se haya otorgado, por la otra Parte Contratante, el permiso correspondiente. Dicha otra Parte Contratante de acuerdo a lo establecido en el artículo 2, estará obligada a otorgarlo, exigiendo a la línea aérea designada que cumpla con los requisitos que conforme a las Leyes y Reglamentos aplicables establezca dicha Parte Contratante.

#### ARTICULO 4

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de denegar o revocar la autorización de explotación concedida a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o de sunder, a la misma, del ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 del Convenio, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

a) En el caso de no estar convencida de que una proporción importante de la propiedad y el control efectivo de la línea aérea se hallan en manos de la Parte Contratante que designa a la línea aérea, o de sus nacionales, o

b) En el caso de que dicha línea aérea no cumpliera las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos privilegios o

c) En el caso de que la línea aérea o el Gobierno que la designe dejasen de cumplir las condiciones prescritas en el presente Convenio.

## ARTICULO 5

1. - Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, y a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional o relativas a la operación y navegación de tales aeronaves, mientras se encuentran dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, tal como son aplicados a sus propias aeronaves y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada y a la salida del territorio de la primera Parte Contratante, y mientras estén dentro de él.

2. - Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada, permanencia y salida de su territorio de los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo, tales como las leyes y los reglamentos de entrada, salida, despacho, migración, aduana y sanidad, serán cumplidos en representación de dichos pasajeros, tripulación, carga y correo transportados, por la línea aérea designada por la otra Parte Contratante a la entrada, salida o permanencia en el territorio de la primera Parte Contratante.

## ARTICULO 6

1. - Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de capacidad y las licencias, expedidos o convalidados por una de las Partes Contratantes, que estuvieren en vigor, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la operación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en este Convenio, siempre que los requisitos que se hayan exigido para la expedición o convalidación de dichos certificados o licencias, sean iguales o superiores al mínimo que pueda ser establecido en la Convención.

2. - Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho de no reconocer la validez, para los vuelos sobre su propio territorio, de los certificados de capacidad y las licencias expedidos a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

## ARTICULO 7

Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a las aeronaves de la otra Parte, tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras facilidades. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tarifas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos y facilidades a sus propias aeronaves dedicadas a servicios internacionales similares.

## ARTICULO 8

1. - Los aceites lubricantes, los materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, herramientas y los equipos especiales para el trabajo de mantenimiento, así como comida, bebidas, tabacos y el material publicitario o remitido por la línea aérea de una Parte Contratante al territorio de la otra Parte Contratante, necesario para el desempeño de las actividades de la línea aérea, estarán exentos, a base de reciprocidad, de los impuestos de aduana, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes federales, estatales y municipales.

2. - El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente, comida, bebidas y tabacos que se pongan a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas estarán exentos, a base de reciprocidad, a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante o a su salida del mismo de impuestos de aduana, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes federales, estatales y municipales, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.



3. - El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente, comida, bebidas y tabacos que se pongan a bordo de las aeronaves de la línea aérea de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante y usados en servicios internacionales, estarán exentos, a base de reciprocidad, de impuestos o gravámenes federales, estatales y municipales.

4. - El equipo normalmente conducido a bordo de las aeronaves, así como aquellos otros materiales y aprovisionamientos que permanecen a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante, solamente previa autorización de las autoridades aduaneras del territorio de que se trate. En tales casos, podrán ser almacenados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta en tanto sean exportados o bien sean utilizados de acuerdo con los reglamentos aduaneros.

## ARTICULO 9

Ambas Partes Contratantes convienen en que las líneas aéreas designadas por ellas gozarán de un trato justo y equitativo en la explotación de los servicios aéreos - convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios, en base al principio de igualdad de oportunidades.

## ARTICULO 10

1) La capacidad total que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes en los servicios -  
convenidos será la acordada o aprobada por las autoridades -  
aeronáuticas de las Partes contratantes antes del comienzo del  
servicio y, posteriormente, en función de las exigencias del -  
tráfico previstas.

2) Los servicios convenidos que deberán ofrecer las  
líneas aéreas designadas de las Partes contratantes tendrán, -  
como objetivo primordial, el suministro de capacidad suficien  
te según coeficientes de carga razonables, para satisfacer las  
necesidades del tráfico entre los territorios de ambas Partes -  
contratantes.

3) Cada Parte contratante concederá justa e igual -  
oportunidad a las líneas aéreas designadas de ambas Partes -  
contratantes para explotar los servicios convenidos entre sus  
respective territorios, de forma que impere la igualdad y el  
beneficio mutuo, mediante la distribución por partes iguales,  
en principio, de la capacidad total entre las dos Partes contra-  
tantes.

4) Cada Parte contratante tomará en consideración al igual que la línea aérea que designe, los intereses de la otra Parte contratante y de su línea, aérea designada, a fin de no afectar indebidamente los servicios que ésta última proporciona.

5) En el caso de que al revisarla, las Partes contratantes no lleguen a un acuerdo sobre la capacidad que debe ofrecerse en los servicios convenidos, la capacidad que podrá ser ofrecida por la línea aérea designada de las Partes contratantes no excederá de la capacidad total ( comprendidas las fluctuaciones estacionales ) anteriormente acordada para ser ofrecida.

## ARTICULO II

1.- Las tarifas que cobre la línea aérea de una Parte Contratante por el transporte en los servicios convenidos, serán establecidas a niveles razonables con la debida consideración a todos los factores pertinentes tales como costos de operación, utilidades razonables, características del servicio y tarifas de otras empresas.

2.- Las tarifas mencionadas en el párrafo 1 de este artículo serán acordadas, si es posible, por las líneas aéreas designadas por las dos Parte Contratantes.

3.- Las tarifas así acordadas, serán sometidas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes-Contratantes al menos con cuarenta y cinco ( 45 ) días de anticipación a la fecha prevista para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse, sujeto al acuerdo de dichas autoridades. Para la entrada en vigor de una tarifa será necesaria la previa aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas partes.

4. - Si las líneas aéreas designadas no están de acuerdo con ninguna de estas tarifas, o si por alguna razón, alguna tarifa no puede ser fijada de acuerdo con las provisiones del párrafo 2 de este artículo, o si durante los primeros 15 días del período de 45 días referido en el párrafo 3 de este Artículo, una de las Partes Contratantes notifica a la otra Parte su disconformidad con cualquier tarifa acordada según las provisiones del párrafo 2 de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes tratarán de determinar la tarifa por mutuo acuerdo.

5. - Si la tarifa no puede ser determinada de acuerdo con lo previsto en los párrafos 2, 3 y 4 de este Artículo, el caso será resuelto de acuerdo con lo establecido en el Artículo 14 de este Convenio.

6. - Las tarifas establecidas de acuerdo con las provisiones de este Artículo permanecerán en vigor hasta que nuevas tarifas hayan sido establecidas de acuerdo con el procedimiento de este Artículo.

7. - Para la fijación de las tarifas, se tomarán además en consideración las recomendaciones del organismo internacional cuyas regulaciones sean usuales.

8.- Las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes de ninguna manera reembolsarán porción alguna de las tarifas, directa o indirectamente, inclusive el pago de comisiones excesivas a agentes, o, el uso de tipos de cambio imaginario para la conversión de monedas.

## ARTICULO 12

1. - Ambas Partes Contratantes convienen que, con sujeción a las disposiciones de este Artículo, una línea aérea designada por cualquiera de las Partes podrá celebrar arreglos de " pool " para operar cualquiera de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas de este Convenio.

2. - " Pool " significa cualquier arreglo hecho por una línea aérea designada, con otra línea o líneas aéreas, con el objeto de operar mancomunadamente cualquiera de los servicios aéreos convenidos y distribuirse entre ellas los ingresos y los gastos resultantes.

3. - Para los efectos de dicho " pool " una línea aérea designada podrá establecer itinerarios, horarios, tarifas, unidades o combinadas, celebrar contratos de arrendamiento, con o sin tripulación, fletamento e intercambio de equipo.

4. - Cualquier arreglo que celebre una línea aérea designada de una de las Partes Contratantes deberá ser notificado por escrito a la otra Parte Contratante.



5. - Los arreglos de " pool " a que se refiere este artículo podrán celebrarse en cualquiera de las rutas especificadas:

a) Entre las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes;

b) Entre una línea aérea designada y otra u otras líneas aéreas de la misma Parte Contratante.

6. - Nada de lo estipulado en este artículo impedirá la constitución y operación de los demás organismos mixtos, entidades internacionales o acuerdos de " pool " a que se refieren los Artículos 77 y 79 de la Convención de Chicago.

## ARTICULO 13

1. - Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en todo momento solicitar la celebración de consultas entre las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes con el propósito de analizar la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta ( 60 ) días, contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por: la República Francesa o por la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, según fuere el caso. Si se llegare a un acuerdo sobre la modificación del Convenio, dicho acuerdo será formalizado mediante un Canje de Notas Diplomáticas.

2. - Las enmiendas así aprobadas entrarán en vigor provisionalmente a partir de la fecha del Canje de Notas y definitivamente en la fecha que ambas Partes Contratantes convengan, una vez que hayan obtenido la aprobación que cada una de ellas requiera, de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales, en un Canje de Notas adicionales.

## ARTICULO 14

1. - Excepto en aquellos casos en que este Convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación de este Convenio que no pueda ser resuelta por medio de consultas, será sometida a un tribunal de arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las Partes Contratantes y el tercero de común acuerdo por los dos primeros miembros del tribunal, bajo la condición de que el tercer miembro no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes.

2. - Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro del término de sesenta ( 60 ) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes haga entrega a la otra Parte Contratante de una Nota Diplomática en la cuál solicite el arreglo de una disputa mediante arbitraje; el tercer árbitro será nombrado dentro del término de treinta ( 30 ) días, contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta ( 60 ) días antes aludido.

3.- Si dentro del plazo señalado no se llega a un acuerdo con respecto al tercer arbitro, éste será designado por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional conforme a sus prácticas, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes.

4.- Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este artículo. El tribunal de arbitraje decidirá sobre la repartición de los gastos que resulten de tal procedimiento.

## ARTICULO 15

Este Convenio y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

## ARTICULO 16

Si empezase a regir una Convención general y -  
multilateral de transporte aéreo aceptada por ambas Par-  
tes Contratantes, el presente Convenio será modificado -  
para ajustarlo a las disposiciones de dicha Convención.

## ARTICULO 17

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en todo momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Convenio. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Convenio quedará sin efecto seis (6) meses después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. En caso de que la otra Parte Contratante no acusase recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional la haya recibido.

## ARTICULO 18

1.- El presente Convenio se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor definitivamente en la fecha en que se fije un Canje de Notas Diplomáticas, que deberá efectuarse una vez que las Partes Contratantes hayan obtenido la aprobación que cada una de ellas requiera de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales.

2.- El Convenio tendrá una duración de 3 años a partir de la fecha de la firma, y podrá ser renovado por períodos de 3 años mediante Canje de Notas Diplomáticas.



## 8. BIBLIOGRAFIA .

## 8.1. DOCUMENTOS.

## 8.1.1. EN ARCHIVOS.

1. Conferencia de Naciones Unidas; Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados Internacionales.
2. Convenio aéreo franco-mexicano sobre transportes aéreos regulares.
3. Convenio de cooperación turística franco-mexicano.
4. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Expediente del convenio aéreo franco-mexicano. Sección I, II, III, IV
5. Ley de Vías Generales de Comunicación. México, Libro IV, 1950
6. Ley General de Población, México, 1976.
7. Comisión Europea de Aviación Civil. CEAC. Reunión Tripartita CEAC- Estados Unidos- Canadá. Paris, 18 de enero de 1982.

## 8.1.2. IMPRESOS.

1. Aeroméxico. Manual General de Administración. México, enero de 1980.
2. Aeroméxico. Tarifas vigentes para el año 1983. México.
3. Airfrance. Catalogue Jet Tours. Paris, 1982. pp.536
4. Airfrance. Direction Générale. Document 01-20-1982, Paris, 1981.

## 8.1.2. ... IMPRESOS.

5. Airfrance. Documento Informativo. Airfrance, México, 1982.
6. Airfrance. Gufa del pasajero supersónico. Imprimerie Raffy, Paris, 1980, pp.60
7. Airfrance. La place d'Airfrance dans l'economie française. La documentation française, Paris, 1982, pp.53
8. Bogolasky, J.C; La liberalización del transporte aéreo internacional.XVI Conferencias de transporte y X Jornadas de la ALADA, Miami, Florida, abril de 1980 pp. X-396.
9. Braniff International, etl.al; La crisis de la aviación internacional:La necesidad urgente de un cambio en la utilización de la política aérea internacional de Estados Unidos.Memorándum presentado en mayo de 1981, pp.38
10. Enríquez Savignac, A; La Secretaría de Turismo.Boletín no.1 México, diciembre de 1982, pp.25
11. Hammarskjold, K; The North Atlantic.CEAC, Paris, 1980, pp.42
12. Hight, B; Deregulation Abroad:A game without rules.U.S. Department, Washinton, noviembre de 1980. pp.35
13. Ministère de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs. La France. Paris, 1981, pp.32
14. Ministère des Affaires Etrangères. Panorame de France.La documentation française. Paris, 1980, pp. 93.
15. Organización de la Aviación Civil Internacional. Acuerdo de Transporte. OACI, Montréal, Documento 8244-AT-717
16. Organización de la Aviación Civil Internacional. Criterios y métodos para reglamentar la capacidad. OACI, Montréal, 1979, pp.30

## 8.1.2. ... IMPRESOS.

17. Organización de los Estados Americanos.OEA. El transporte aéreo; su desarrollo y coordinación en América Latina. OEA, Washinton, 1 de julio de 1962, Documento de referencia no.8
18. Organización Mundial del Turismo.OMT. Reunión Mundial de Turismo.Communication du Directeur Général de -- L'Institut du Transport Aérien de France. Acapulco, 21 al 27 de agosto ,1982, pp.28
19. Poder Ejecutivo Federal. Estados Unidos Mexicanos. Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988.
20. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Aviación Civil Internacional;Convenios multilaterales y bilaterales vigentes. SCT, México, 1982.
21. Secretaría de Relaciones Exteriores. Estados Unidos Mexicanos. Tratados bilaterales vigentes.Talleres gráficos de la Nación, México, 1977, pp.240

## 8. 2. LIBROS.

1. Banavia,M;Economía de los transportes.FCE,México,1953,pp.153
2. Belotti,J; L'economie du transport aérien.Montrouge,France, 1975, pp.873
3. Casparius Robledo,R;Turismo,la opción.Editorial Penélope, México, 1982, p.301

## 8.2....LIBROS.

4. Cooper, J; El derecho de volar. Círculo aeronáutico, Argentina, 1950, pp.324
5. Consejo Nacional de Turismo. Memoria de Actividades 1981. Ed. Libros de México, México, 1982, pp.734
6. Couhannier H, A; Eléments créateurs du Droit Aérien. Per-Obem, Paris, 1929, pp.339
7. Deffert, P; Pour une politique du tourisme en France. Les éditions ouvrières, Paris, 1960, pp.295
8. Fernández Fuster, L; Teoría y técnica del turismo. Editora Nacional, Madrid, 1981, Tomo I, pp.816
9. Folchi, O.M, et.al; Derecho Aeronáutico y transporte aéreo. Editorial Astrea, Buenos Aires, 1977, pp.403
10. Fuster, A; Manual de derecho aeronáutico. El Arte, Paraguay, 1958, pp.179
11. González de Martín, A; El transporte aéreo comercial. Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Ciencias Económicas, Mendoza, Argentina, 1969, pp.174
12. Herrerías, A; Una visión al futuro turístico y otros ensayos. Consejo Nacional de Turismo. México, 1969, pp.121.
13. Hoffman, A, comp; Las comunicaciones en la diplomacia moderna. Dimelisa, México, 1976, pp.253

## 8.2. ... LIBROS.

14. Krause, W; International Tourism & Latin American Development. The University of Texas, Austin, E.E.U.U., 1973, pp.84
15. Lanquar, R; Turismo Internacional. Huemul, Buenos Aires, 1978, pp.265
16. Lena Paz, J; Compendio de Derecho Aeronáutico. Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1975, pp.462
17. Lundberg, D; El negocio del turismo. Diana, México, 1974, pp.324
18. Mc Intosh, R; Tourism: principles, practice & philosophies. Grid, Inc. Columbia Ohio, E.E.U.U., 1977, pp.283
19. Macias Barcenas, H; La Asociación Internacional de Transporte Aéreo. SCT, Dirección General de Aeronáutica Civil, México, 1977, pp.215
20. Mapelli, E; Cooperación e integración internacional en el transporte aéreo y algunas de sus fórmulas contractuales prácticas. Universidad de Carabobo, Venezuela, 1974, pp.125
21. Ortuño Martínez, M; Introducción al estudio del turismo. Ed. Porrúa, México, 1966, pp.249
22. Pérez Bonnin, E; Tratado Elemental de Derecho Turístico. Grafos, Madrid, 1978, pp. 244

## 8.2. ... LIBROS.

23. Pérez Castro, E; Apuntes de política del transporte aéreo internacional de México. Círculo aeronáutico, México, 1977, pp.135
24. Pérez Castro, E; Economía del transporte aéreo. SCT, México, 1981, la parte, pp.322.
25. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La aeronáutica civil mexicana. Programa 1965-1970., SCT, México, pp.163.
26. Simi, F; Avant et après Concorde. Editions du Seuil, Paris, 1968, pp.143
27. Tapia Salinas, L; Curso de Derecho Aeronáutico. Casa Editorial Bosch, Barcelona, 1980, pp.718
28. Tomiche, P; Francia y los franceses. La documentation française, Paris, 1980, pp.141
29. Videla Escalada, F; Tratado de Derecho Aéreo. Editorial Zavalta, Buenos Aires, 1969, pp. 2129
30. Zapotoczky, K; "¿Hacia una sociedad mundial por medio del diálogo?" en Molden, Otto, ed; Diálogo Europa-América Latina. Fritz Molden, Viena, 1981, pp. 172

## 8.3. ARTICULOS.

## 8.3.1. DE REVISTAS

1. "IATA", Transport World. Cleveland, Oh, E.E.U.U., abril de 1982, p.84
2. "World Airline Fleets", Air Transport World... mayo de 1982, p. 21
3. "Deregulation: a european view", Aviation Week & Space Technology. Nueva Jersey, E.E.U.U. 1 de mayo de 1978, p.7
4. Doty, L; "Europeans still resist US Air Policy", Aviation Week... 30 de octubre de 1978, p.32
5. "A global drive for free flying ", Aviation Week... 19 de enero de 1979, p.69
6. "US-France al Sandoff on discounts", Aviation Week... 2 de abril de 1979, p. 26
7. Gregory, W; "Crucible for the airlines" Aviation Week ... 9 de noviembre de 1981, p.15
8. Feazel, M; "Europeans urged to deregulate airlines", Aviation Week... 6 de septiembre de 1982, p.54
9. Kozicharov, E; "US alters international aviation policy" Aviation Week... 8 de noviembre de 1982, p. 28
10. "Europeans see impetus for regulations" Aviation Week... 8 de noviembre de 1982, p.51

## 8.3.1....DE REVISTAS.

11. Banco de México;Exámen de la situación económica de México .  
Vol. LVII, diciembre de 1982, p.640  
Vol. LIX, mayo de 1983, p.39
12. Banco de México.Boletfn de indicadores económicos internacionales. Vol.III, no. 3, julio a septiembre de 1982, p.1
13. Loeza Tovar, E;"El desarrollo del transporte aéreo en México", Comunidad.CONACYT, México,1981,p.88
14. "Mexico the fast lane" The Economist. Londres,30 de abril de 1982, p.21
15. Cordero, L;"Turismo y transporte aéreo". IV Coloquio Internacional organizado por el Instituto de Transporte Aéreo (ITA) , Estudios Turísticos, Madrid, no.29, enero a marzo de 1977, p. 108.
16. Informe Especial. "Aeropuerto 82:embotellamiento con alas" Expansión, México,Vol.XIV, no.333, 3 de febrero de 1982, p. 36
17. Informe Especial."La guerra mundial de las tarifas" Expansión,México,Vol XIV, no.333, 3 de febrero de 1982, p.32
18. "Les 100 marchés de la France" L'Expansion, Paris, julio a septiembre de 1982, p.68



## 8.3.1. ... DE REVISTAS.

19. Papson,S;"Some Past, present & future trends in tourism".  
The Futurist, E.E.U.U. agosto de 1979, p.252-253
20. Galindo Sardoz,M.A;"El derecho internacional y la aviación civil",Información.SCT, México, septiembre a octubre de 1980, p.52
21. Mac Donald, E;"La industria turística, alternativa para solventar la deuda externa del país". Gaceta UNAM, México, 6 de enero de 1983, p.14
22. Loeza Tovar,E;"El transporte aéreo en el contexto de las relaciones exteriores de México",Jurídica.Facultad de Derecho, UNAM, México,no. 12, 1980, p.406
23. OACI."Informe anual de la aviación civil internacional",  
Revista oficial de la OACI.Montréal,junio de 1982,  
p.23
24. OACI."Informe anual de la aviación civil internacional"  
Revista oficial de la OACI. Montréal,junio de  
1983, p.27
25. Hernández Vela Salgado, E;"¿Cual debe ser la política internacional de México.?", Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales,UNAM, México, Vol.II,no.11, octubre a diciembre de 1975, p.33

## 8.3.1. ... DE REVISTAS.

26. Magdelenat, J; "L'affaire du Show Cause Order", Revue Française du Droit Aérien, Paris, Vol 135, no.3 julio a septiembre de 1980, p. 159
27. Hammarskjold, K; "Airline Deregulation or Not", Vital Speeches, Washington, E.E.U.U. vol XLI, julio de 1980, p. 556

## 8.3.2. DE PERIODICOS.

1. "La quiebra de Braniff", Uno mas Uno, México, 12 de mayo de 1982, p.1
2. "Club Med "., Mundo Turfístico. México, Año XXXI, no.1486, enero de 1983, p. 10
3. "Tips und trips", Die Zeit. Hamburgo, Alemania Federal, 28 de enero de 1983, p. 50
4. "La caravana turística en Francia", Uno mas Uno, México, 8 de febrero de 1983, p.8
5. "En enero, 3500 denuncias de abusos a turistas". Uno mas Uno. México, 25 de febrero de 1983, p. 8
6. "México ocupa el tercer lugar en número de aviones", Excelsior México, 5 de junio de 1983, p. 14-B
7. Franco, J.A; "México encabeza la captación mundial del turismo" El Día. México, 20 de julio de 1983, p.16

## 8.4. ESTADÍSTICAS.

1. Aeroméxico. Estadísticas de circulación interna. Carga Transportada en el tráfico aéreo franco-mexicano.
2. Aeroméxico. Estadísticas de circulación interna. Movimiento de pasajeros transportados en el tráfico aéreo franco-mexicano en los años 1977 a 1982.
3. Airfrance. Estadísticas sobre los servicios aéreos de la compañía en 1982.
4. Airfrance. Estadísticas de circulación interna. Movimiento de pasajeros transportados en el tráfico aéreo franco-mexicano en los años de 1977 a 1982.
5. Asociación Internacional de Transporte Aéreo. AITA. Estadísticas anuales. 1981.
6. La documentation française. Le tourisme. Statistiques. 1982.
7. Instituto Mexicano de Investigaciones Turísticas. IMIT. Estadísticas del turismo receptivo. 1976-1982.
8. OACI. Compendio Estadístico. no. 287. Serie AT. no. 22. Tráfico de aeropuertos mundiales en 1981.
9. O.A.C.I. Estadísticas anuales. 1982.
10. Secretaría de Programación y Presupuesto. Estadísticas básicas del sector turismo. 1982, p. 515 1 516.

## 8.5. ENTREVISTAS.

Con altos funcionarios de:

1. La compañía aérea mexicana Aeroméxico.
2. La compañía aérea francesa Airfrance.
3. La sucursal mexicana del Club Mediterranée.
4. La Embajada de Francia.
5. La Secretaría de Comunicaciones Y Transportes.