



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
ARAGON**

**CIENCIAS POLITICAS**

**LA CARGA AEREA INTERNACIONAL,  
DESARROLLO Y PERSPECTIVAS.**

**T E S I S**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE;  
LICENCIADO EN  
RELACIONES INTERNACIONALES**

**P R E S E N T A :**

**IRMA CONCEPCION BARBA VAZQUEZ**

**"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"**

**SAN JUAN DE ARAGON, EDO. DE MEXICO**

**1988**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

UNAM



## **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 está 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.

# LA CARGA AEREA INTERNACIONAL DESARROLLO Y PERSPECTIVAS.

## Indice

	Pág.
INTRODUCCION.....	1
1. LA AVIACION.....	15
1.1 TRANSPORTE AEREO.....	15
1.2.LA AVIACION CONTEMPORANEA.....	24
1.2.1. AVIACION MILITAR Y NAVAL.....	24
1.2.2. AVIACION PRIVADA.....	27
1.2.3. AVIACION COMERCIAL.....	29
1.3. REGIMEN JURIDICO DEL ESPACIO AEREO Y- LAS AERONAVES.....	31
1.4. LIBERTADES DEL AIRE.....	35
1.5. SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO.....	41
2. LA CARGA Y LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES.	44
2.1. EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL....	45
2.2. INSTRUMENTOS JURIDICOS INTERNACIONALES QUE REGULAN LA CARGA.....	47

	Pág.
2.3. RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE DE- CARGA AEREA.....	59
2.4. LA I.A.T.A. Y LA CARGA.....	62
3. LA CARGA INTERNACIONAL.....	75
3.1. CARACTERISTICAS DEL SERVICIO.....	75
3.2. ALGUNAS CARACTERISTICAS COMPARATIVAS DEL TRANSPORTE AEREO DE CARGA CON O- TROS MEDIOS DE TRANSPORTE.....	78
3.3. LA FUNCION DE LAS AGENCIAS DE CARGA Y REKPEDIDORAS.....	86
3.4. REGULACIONES, FLETES Y CARGOS.....	88
3.5. LA GUIA AEREA.....	109
3.6. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.....	117
4. EL DESARROLLO DE LA CARGA EN MEXICO .....	125
4.1. LAS LINEAS AEREAS NACIONALES Y SU PAR TICIPACION EN EL COMERCIO EXTERIOR...	128
4.2 LA AVIACION EXTRANJERA Y LOS SERVICIOS DE CARGA EN MEXICO.....	132
4.3. DESARROLLO DEL SERVICIO AEREO DE CARGA FRENTE A LA ADHESION DE MEXICO AL - GATT.....	145

	Pág.
<b>4.4. PROPUESTAS PARA EL MEJORAMIENTO DEL - SERVICIO NACIONAL .....</b>	<b>149</b>
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>152</b>
<b>GLOSARIO DE TERMINOS .....</b>	<b>157</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>160</b>
<b>HEMEROGRAFIA.....</b>	<b>162</b>

**San Juan de Aragón, Edo. de México, agosto de 1988.**

## INTRODUCCION

Mi principal objetivo en esta investigación como estudiante de la carrera de Relaciones Internacionales, es analizar - la carga aérea internacional en un marco interdisciplinario, reuniendo los factores que nos acercarán a la ubicación y comprensión del papel que este servicio juega en el comercio exterior, valiéndome para ello de un poco de Historia, de algunos aspectos jurídicos, de información de tipo económica, técnica y en ocasiones también se aborda la política económica.

En este trabajo se encontrarán algunos términos en idioma inglés que con toda intención se mencionan así ya que son los términos internacionales oficiales, los cuales, toda persona que se refiera a la carga debe manejar; sin embargo, en todos los casos se trata de dar la traducción más cercana a la intención del término.

El transporte de carga aérea cumple con una función determinada: trasladar mercancías de un lugar a otro, haciendo posible el desarrollo del comercio exterior, que junto con otros medios de transporte conforman el servicio "transportes" en el amplio campo de la actividad económica.

La interrelación de todos los sectores y subsectores se manifiesta en la afectación e influencia que existen entre unos y otros; por ejemplo, para que el transporte de bienes y mercancías en México funcione eficientemente en términos cualitativos y cuantitativos, es necesaria la adopción de políticas

económicas que alienten la tendencia al crecimiento y desarrollo del transporte aéreo de carga; la investigación, ciencia y tecnología como apoyo técnico, la capacitación y mentalidad del personal de aviación en pro de la carga, apoyo por parte de las autoridades, etc. Como se puede apreciar, otros sectores participan e influyen en la toma de decisiones y en el curso y conducción del transporte en general.

De esta manera se analizará detenidamente la función de este servicio, así como su realización, para advertir si cumple con sus objetivos.

Se trató de no separar el tema, ubicándolo en un contexto nacional e internacional para dar explicación al tipo de relaciones económicas internacionales actuales y advertir de qué manera el buen funcionamiento de este sector puede permitir un equilibrio entre las necesidades y características de nuestro sistema económico, tomando en cuenta la capacidad instalada y la capacidad potencial nacional.

También se pretende proponer la manera de articular los sistemas existentes a los cambios que implica la entrada de México al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT).

Esta investigación es consecuencia de la necesidad que tiene México de desarrollar una amplia y eficaz red de transporte de carga aérea como medio para solventar en parte el problema de la insuficiencia e ineficacia de este servicio a nivel general.

Indudablemente, la inclinación por analizar y demostrar ciertos factores que limitan o impulsan el desarrollo de la infraestructura proveedora de estos servicios, obedece a la intención por una parte de hacer una investigación que reúna las características y condiciones que la carga aérea ha desarrollado a través de su historia, y por la otra, enfocar el análisis a la situación nacional con el fin de dar una explicación a hechos concretos acerca de la carga aérea, ya que esta es consecuencia y reflejo de una situación económica y política determinada; si un aspecto de la vida nacional se ve afectado, los demás también tendrán cierta afectación.

En la primera parte, se darán los antecedentes necesarios para el entendimiento de los factores que conforman este trabajo para valorar y contextualizar la carga aérea, dando las pautas para la comprensión de su importancia.

Esta investigación tratará de reunir los factores que conforman el sistema, estudiando las condiciones en que se mueve la carga aérea internacional, así como las estrategias nacionales al respecto, sin olvidar que económicamente México es un país en vías de desarrollo con capacidad limitada tanto en cantidad como en calidad y con una economía que se ha caracterizado por cierta falta de continuidad en los proyectos elaborados cada seis años, ocasionando entre otras manifestaciones una marcada dependencia del exterior.

Esta dependencia en lo que a carga aérea refiere, sigue manifestándose económica (comercial), política y tecnológicamente.

te, es decir, existen factores endógenos y exógenos que originan los avances y retrocesos del transporte aéreo internacional y del traslado de mercancías.

Hoy, se presenta la necesidad de analizar las posibilidades que el transporte de carga vía aérea representa para el país, pues las líneas aéreas extranjeras por su potencial han sabido aprovechar las demandas del comercio exterior mexicano al exportar o importar, por lo que es necesario advertir la coyuntura y condiciones para la creación de una línea aérea carguera nacional como consecuencia de una demanda real captada por las líneas aéreas extranjeras.

Si consideramos la importancia que representa para el comercio exterior el traslado de mercancías por tiempo y costos, se puede apreciar que el transporte es imprescindible y determinante para la complementación del ciclo de producción, pues hace llegar a su destino las mercancías, y en el caso del transporte aéreo, éste se ocupa de las que requieren un tratamiento especial, ya sea por su naturaleza, valor o destino cuando el transporte terrestre o marítimo no resulte conveniente.

La necesidad de trasladar bienes, surge en el mismo momento en que se comenzaron a intercambiar excedentes entre sociedades productoras y consumidoras en los inicios del comercio; desde entonces, se considera al transporte como un servicio

que viene a culminar en muchas ocasiones el proceso productivo en su fase comercializadora.

Debido a que ninguna nación es capaz de desarrollarse independientemente ni alejada comercialmente de otras naciones, - el transporte de carga, como culminación del proceso productivo, tiene vital importancia en el traslado de materias primas o productos semimanufacturados y manufacturados.

En cuanto al transporte de productos semimanufacturados, - éste ha tomado cierta actualidad por el constante incremento de la industria maquiladora promovida principalmente en nuestras fronteras.

El comercio internacional se ha intensificado de tal manera que por la misma naturaleza de ciertos productos, el sistema de transporte terrestre o marítimo a veces es inapropiado.

Es necesario plantear las actuales condiciones en que el - transporte de carga funciona y de esta manera podremos determinar su potencial, como complemento y servicio especializado importante para el comercio exterior mexicano.

Ya que las dos líneas aéreas nacionales troncales (Compañía Mexicana de Aviación y la que sustituirá a Aeronaves de México a finales de 1988) están intrínsecamente enfocadas al transporte de pasajeros, se puede advertir que han descuidado notablemente la instalación de equipo y servicios auxiliares que coadyuvan al buen funcionamiento y manejo del transporte de carga, por falta de capacidad económica y administración -

dirigida a este tipo de objetivos. Por lo anterior, por parte de los usuarios, cuentan con mayor confiabilidad otras líneas de origen extranjero como KLM, Lufthansa, Japan Airlines, Pan-American, etc.

Se pretende establecer por medio de esta investigación la situación actual del transporte de carga y sus posibilidades en México para un futuro próximo.

La celebración de convenios bilaterales entre los países, representa ventajas y desventajas para una y otra parte por el desigual grado de desarrollo y capacidad económica para aprovechar y respaldar las libertades otorgadas entre sí a través de las compañías de aviación. Por ejemplo aunque en México se funcionara al máximo con la infraestructura instalada, no se podrían alcanzar los niveles de desarrollo de algunos de los países con los que se han concertado este tipo de acuerdos.

Las líneas aéreas extranjeras, principalmente las que se originan de un país altamente industrializado cuentan con equipo moderno con el cual aprovechan las demandas del comercio exterior, inclusive en nuestro país; por lo que resulta necesaria la replanteación de los objetivos de las líneas nacionales y advertir el contexto con miras a la creación de una línea aérea carguera nacional proveyéndola del apoyo técnico y financiero necesarios para su buen funcionamiento.

Carga aérea será considerada como todas aquellas mercancías o bienes que en su transportación se haga uso de artefactos

tos cuyo desplazamiento sea llevado a cabo por vía aérea, refiriéndonos a cualquier tipo de artículos que por la gran diversificación de la industria, son de una extensa variedad: - maquinaria, productos electrónicos, textiles y sus manufacturas, animales vivos, productos perecederos, químicos, etc.

Existen diferentes vías para la transportación de un producto: marítima, terrestre o aérea, de acuerdo con las características del mismo producto a transportar.

En esta ocasión se abordará la carga aérea que al transportarla atraviesa los límites territoriales de un país y se adentra en otro, es decir, la carga que por su origen y punto de distribución esté considerada dentro de un hecho o movimiento internacional (1) que como mercancía forme parte del comercio internacional, por ser parte integral y medular de éste.

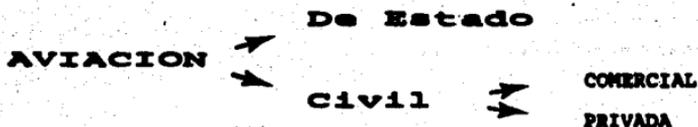
La carga aérea internacional forma parte del comercio internacional que se considera como al "intercambio recíproco de bienes y servicios de todos los países del mundo o entre grupos de países". (2)

Para el desarrollo del servicio de la carga aérea, a principios del siglo XX nace la aviación que implica al hecho de ---

- 
- (1) Internacionalidad será adjudicada a todo hecho que trascienda las fronteras del Estado-Nación, tomando en cuenta que de acuerdo al Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil, los Estados Contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio.
  - (2) OSMAŃCZYK E.J. "Enciclopedia Mundial de las Relaciones Internacionales y Naciones Unidas" Edit. FCE. Madrid 1979 - P.p. 244.

transportar o trasladar personas o bienes de un lugar a otro vía aérea con fines y tipos muy variados tales como alimentos, materias primas, medicamentos, armas, tropas, o un hospital - completamente equipado, al punto que sea requerido en unas -- cuantas horas. Por esta razón, el desenvolvimiento de la aviación comercial ha tenido un avance asombroso, si se piensa -- que apenas hace unas decenas de años, los aviones se fabricaban de tela, y actualmente los hay que rebasan la velocidad - del sonido. (3)

Podemos hacer un cuadro de la Aviación como sigue:



La aviación de Estado es la que utiliza aeronaves al servicio del ejército con cualquier finalidad: Táctica, estratégica, de transporte; y otras consideradas también, son aquellas utilizadas por los funcionarios para cumplir misiones del mismo Estado. (4)

-----

- (3) El primer vehículo supersónico fue el Bell X-1 de la fuerza aérea norteamericana en 1947, surgió también el Tupolev soviético TU-144 y posteriormente se llegó a la fabricación del Concord de Aeroespaciales /British Aerospace, - en el que actualmente se realizan vuelos regulares entre Nueva York y París.
- (4) Se consideran aeronaves de Estado, las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía\* Conv. Chicago 1944 Art.2 inc. b.

Ahora bien, la Aviación Comercial, como se nombrará de aquí en adelante, tiene una gran diversidad de usos como: fumigación de cosechas, inspección de cableados, etc., pero vamos a enfocar nuestro estudio a la Aviación Comercial que se dedica al transporte de carga y pasajeros, y de manera detallada, ya que es objeto de estudio de este trabajo, el de la carga.(5)

Los explotadores del servicio que comprende la Aviación Comercial, son llamados líneas aéreas, y se consideran internacionales cuando éstas transportan pasajeros, carga o correo de un Estado a otro diferente. El transporte de carga, en este caso se encontrará complementando el proceso productivo al tomar parte en la distribución de los productos al campo de consumo; pero también este servicios puede iniciar el proceso, cuando provee de materias primas a determinada industria.

Los servicios domésticos son aquellos que no trascienden las fronteras , se reconoce que cada Estado tiene soberanía absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio, y los servicios domésticos o de cabotaje es un derecho exclusivo del Estado. (6)

Ya que el tráfico aéreo es por su naturaleza, eminentemente internacional, y dadas las necesidades de los países por mantenerse comunicados y en constante interrelación, y con el fin de cumplir con los principios de cooperación internacio--

-----  
(5) Ver. Doc. 8487 -AT/720 de OACI. "La carga en la región Latinoamericana". Junio 1965.

(6) Ver Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago - 1944.

nal de carácter multilateral, así como de coordinar y en algunos casos , de reglamentar las relaciones de tipo económico, - así como las actividades de los Estados respecto de la Aviación, se han creado una serie de organismos contemplados como "instituciones que tienen el propósito de evitar conflictos, - y por otro lado, tratan de desarrollar los contactos entre -- sus miembros para una cooperación mutua y entendimiento".(7)

Para efectos de regulación internacional, desde el año de 1919, se han llevado a cabo una serie de reuniones, de las -- que han surgido convenios, acuerdos, protocolos, y proyectos para la reglamentación de la Aviación y sus repercusiones; -- asimismo, la elaboración de manuales de recomendaciones de tipo técnico y de orientación jurídica a los Estados para solucionar y dirigir de manera congruente y en términos de pas, - la actividad aeronáutica. (8)

Es así que surge dentro del Derecho una rama específica para la reglamentación de la actividad aeronáutica: el Derecho Aeronáutico, al cual se le considera como al "conjunto de - -

(7) SEARA Vázquez, Modesto ."Derecho Internacional Público" Editorial Porrúa, México p.p. 131.

(8) El Convenio de París de 1919 creó la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), realizando actividades -- aeronáuticas y de tipo técnico, asimismo, el "Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos", constituido - en París en 1925, cuya actividad se refería a estudiar algunas cuestiones del Derecho Privado Aeronáutico. \* Ver LENA Paz, Juan. "Compendio de Derecho Aeronáutico". - Editorial Plus Ultra. Buenos Aires, 1975. p.p.32-33.

normas originadas del hecho técnico de la circulación en el espacio atmosférico mediante la utilización de vehículos que se valen de las reacciones del aire como elemento de sustentación y propulsión" (9)

Dicha normatividad se encuentra principalmente contemplada en la Convención de Varsovia de 1929 y la de Chicago de 1944, en la que se crea la Organización de Aviación Civil Internacional OACI/ICAO.

Esta misma legislación la vemos trasladada al ámbito nacional, casi sistemáticamente en la Ley de Vías Generales de Comunicación que es un órgano básico general de los transportes incluyendo el aéreo.

La Convención de Chicago expresa que existen dos tipos de servicios, los regulares, llevados a cabo con itinerario fijo, y los servicios no regulares que consisten en vuelos esporádicos que cubren una necesidad específica y que no están sujetos a tarifas e itinerarios fijos, y también son llamados vuelos charter o de fletamento.

Los vuelos charter por su actividad, constituyen un servicio público sujeto a permiso gubernamental, por ser estos vuelos especiales para el transporte público, y cuando se pretenda efectuar entre puntos comunicados por una empresa de transporte regular, el otorgamiento del permiso está condicionado

-----  
(9) LENA PAS, Opcit. p.p.11

a que la empresa concesionaria no se encuentre en condiciones de realizar por sí misma el vuelo respectivo. (10)

Es esa la razón por la que en diversas partes del mundo,-- donde el movimiento de carga es intenso, se hayan creado servicios especiales y exclusivos de carga tanto regulares como charters, contando para ello, con equipo especializado en los puntos donde es necesario, tales como equipo de apoyo terrestre, almacenes fiscalizados, servicios aduanales, etc.

Estos últimos factores, incluyendo los servicios exclusivamente cargueros, forman parte de un sistema que debe hacer posible el movimiento de exportación e importación, lo mayor eficaz y rápido posible, para el cumplimiento de sus objetivos y de acuerdo a las exigencias que cada uno requiere.

Si tomamos en cuenta que México ya forma parte del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), el movimiento que se espera de esa de decisión puede ser considerable, ya que en la aplicación de la "cláusula de la nación más favorecida", México ha abierto sus puertas a los productos -- procedentes de estos países que forman parte del Acuerdo, -- así como tratar de intensificar sus exportaciones.

El transporte será el elemento que completará el largo -- proceso desde el inicio de la producción, hasta la introducción del producto en el mercado de consumo.

-----

(10) SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. "Los transportes y las Comunicaciones en el Derecho Mexicano", Oficio Alarcón. Dirección General de Comunicación Social, México 1984 p.p. 151.

Una de las cuestiones que se tratarán en este trabajo , es el analizar si México está preparado para satisfacer eficientemente la demanda del servicio de transporte que se verá incrementada con la Adhesión al GATT.

El arancel de aduanas es, en la mayoría de los países capitalistas, el principal instrumento, por medio del cual se gravan los productos extranjeros en el momento de su entrada en el mercado nacional, a través de las aduanas. Según el nivel de impuesto por cada uno de los productos (items) incluidos en la tarifa arancelaria, se facilita o se dificulta la entrada de los productos del exterior. (11)

El arancel puede ser de tendencia librecambista, éste es el que por sus impuestos bajos a la importación, favorecen el movimiento de mercancías; o proteccionista como lo había sido México , hasta su adhesión al GATT, utilizando a la industria nacional para sustituir importaciones, situación que no ha sido efectiva por la dependencia tecnológica que tenemos del extranjero; a través de la industria nacional, se han tratado de solventar las necesidades domésticas protegiendo el desarrollo de esta industria.

"La medición del grado de proteccionismo de un arancel de aduanas es hoy perfectamente posible, y útil para comparaciones internacionales, ya que nos permite determinar el grado -

-----  
(11) TAMAMES Ramón, Introducción a la Economía Internacional, Editorial Alianza Universidad, Madrid. p.p.62.

de competitividad de una economía nacional. En general, los países más desarrollados suelen tener derechos arancelarios bajos". (12)

El GATT (General Agreement on Tariffs and Trade), es un organismo de carácter multilateral, intergubernamental, que regula las relaciones comerciales entre sus miembros y tiene su actividad básica en la aplicación de la "cláusula de la nación más favorecida" y las negociaciones arancelarias.

Dicha cláusula representa el trato indiscriminado para todos y cada uno de los signatarios del GATT, es decir, que si un país afecta el arancel para un producto, tendrá la obligación de dar el mismo tratamiento a los demás miembros.(13)

---

(12) TAMANES, OPCIT, P.p. 63

(13) TAMANES, OpCit p.p. 68

## 1. LA AVIACION

### 1.1. Transporte Aéreo.

Carga aérea internacional se refiere a todos aquellos productos o bienes que son transportados en aeronaves y que traspasan las fronteras de un país para introducirse en otro.

La carga aérea se remonta a los inicios de la aviación, en donde ya se transportaban pequeñas cantidades de mercancías y correo de acuerdo a la capacidad de las aeronaves.

Pero, ¿cómo surgió esta necesidad de transporte de carga?, debemos hacer un poco de historia y referirnos al nacimiento del comercio, que en este caso es básico para la creación e impulso del transporte.

El transporte de carga aérea, es hoy en día, la culminación especializada para la movilización rápida de ciertos bienes que requieren tiempo y servicio especial.

El hombre a través del tiempo ha creado e inventado los medios de transporte que conforman en conjunto, sistemas que actualmente son las arterias del mundo.

Recordemos que para haber llegado a este nivel, la humanidad ha surcado otros medios que en su época y condición, también resultaron eficientes y en muchas ocasiones lo siguen siendo, desplazando bienes de un sitio a otro. Desde los albores de la historia, los pueblos del mar Mediterráneo, con el objetivo de alcanzar los exóticos productos de Asia, utilizaban enormes caravanas de donde a lomo de camello, las fascinaban

tes mercaderías llegaban de Occidente.

Para entonces, ya había utilizado a los animales de carga para su recorrer por el mundo, tales como perros, caballos, asnos, elefantes, etc.

Quizá la ruta comercial más antigua del mundo sea la de Palestina para llegar a Egipto con infusiones, sedas, perfumes de Extremo Oriente, las alfombras de Persia y el café de la - costa de Arabia, los cueros rusos, todo esto viajando sobre los fuertes e infatigables camellos. (14)

Cuando el hombre dispuso de la rueda, el mundo se movió sobre ruedas: carretillas, carros, automóviles, camiones, autobuses y trenes.

El transporte terrestre de carga en ferrocarril es muy importante y enmarca más de 100 años de progreso en materia tecnológica en la fabricación de los trenes y tendido de vías - que integran las poblaciones al desarrollo económico de las - grandes ciudades.

Hoy en día, la mayor parte del comercio en los Estados Unidos se mueve por ferrocarril domesticamente, siendo este medio uno de los más baratos para el transporte de carga.

Durante mucho tiempo, fueron más importantes los transportes marítimos que los terrestres y hoy en día siguen siendo --

-----  
(14) Historia de los Transportes. "Nueva Enciclopedia Temática". Edit. Cumbre S.A., México 1976. p.p. 501.

esenciales, estableciéndose como la vía más fácil y lógica - del comerciante.

La civilización se difundió básicamente gracias a los mares, mientras mayor fue la necesidad del transporte de carga, mayor fue la capacidad y velocidad de cada barco.

La historia se fue escribiendo tomando en cuenta el poderío marítimo de las potencias: Fenicia, Roma, los vikingos - nórdicos en la Edad Media y posteriormente, la época de los descubrimientos de ultramar por parte de las potencias marítimas de la época: España y Portugal.

Luego Inglaterra, Francia y Holanda quienes utilizaron sus navíos para el transporte de oro, piedras preciosas y todo - tipo de cargamentos entre las colonias y la metrópoli.

Actualmente el transporte marítimo es la principal arteria del comercio internacional, pues existen grandes compañías navieras cuyos servicios especializados para carga a granel , - refrigerada, en contenedor, etc. alcanzan niveles de automatización de los equipos en los puertos y a su vez agilizan el embarque y desembarque de las cargas, utilizando menor tiempo cada día y significando un beneficio para el usuario y en general para el comercio internacional.

Dentro de este continuo afán por perfeccionar los medios de transporte, surge junto con el transporte aéreo, la carga-aérea.

Cuando aún existía la incertidumbre de los usuarios por la

seguridad y eficiencia del transporte en avión, uno de los principales candidatos para ello, fue el transporte de embarques cuyo contenido requería de un tiempo corto para alcanzar su destino, u otros de gran valor que también urgían de cierta seguridad en su manejo.

Antes de la Primera Guerra Mundial, en los inicios del siglo XX, en 1914, en Estados Unidos se embarcó vía aérea una cantidad pequeña de seda desde Columbus a Dayton en un biplano Wright. Otro comerciante comenzó a utilizar el transporte aéreo para sus embarques de jamón fresco en el primer servicio aéreo regular de St. Petesburgo, Florida a Tampa. (15)

Esta nueva manera de transportar los víveres significó el ahorro de muchas horas comparativamente con el transporte de superficie.

A pesar de que la aviación en general durante la Primera Guerra Mundial fue conservadora en cuanto a su desarrollo, al finalizar ésta, las líneas aéreas inmediatamente establecieron servicios para el transporte de carga aérea, por ejemplo en México, una de las actividades pioneras fue el transporte por avión de los sueldos para los trabajadores petroleros de la zona de Tuxpan-Tampico, después de haber experimentado algunos desafortunados acontecimientos cuando se enviaba por vía terrestre. (16)

-----  
(15) Davies R.E.G.-"Carga, el grupo silencioso". Revista Aérea Edición Especial 50° Aniversario, Dic/Enero 1986-1987. Nueva York 1986. p.p. 101.

(16) Davies R.E.G.- Op. Cit. p.p. 102.

El inicio de las líneas aéreas en Estados Unidos para el transporte de carga, se vió reflejado en la Compañía Aeromarine que transportaba licor de contrabando de Cuba a las Bahamas.

Una de las líneas aéreas pioneras en la experimentación del transporte de la carga, y que a la fecha se encuentra a la vanguardia, es la aerolínea alemana Deutsche Luft Hansa, quienes en la década de los 20's ya utilizaban el avión completamente metálico. (Junkers). El transporte de la carga se encontraba completamente limitado al peso y volumen de los embarques pues se contaba con aviones muy frágiles y de escasa capacidad.

En 1925, la Ford Motor Co., comenzó a usar la ruta aérea privada de expreso aéreo de Chicago a Detroit, transportando documentos urgentes y las refacciones que se necesitaban en las plantas. Entonces la Ford se unió con otras compañías para iniciar el establecimiento del servicio de carga y correo a diversos puntos. Los aviones de pasajeros, ya contaban con espacio para envíos de expreso aéreo.

Para 1929, se formó la Railway Express Agency y la General Air Express en 1932, quienes organizaban el expreso aéreo en conjunción con aerolíneas subcontratadas. (17)

En la década de los 30's, la utilidad del transporte aéreo ya se había hecho evidente al trasladar mercancías y bienes a

-----

(17) IBIDEM. p.p. 102

los lugares remotos en donde otro tipo de transportación era imposible, no así en los lugares donde las redes ferroviarias eran eficientes como en Europa donde el aeroflete no era completamente necesario.

Uno de los acontecimientos que produjo la expansión del servicio aéreo en esta década, fue el descubrimiento de oro en Nueva Guinea, el atravesar las selvas y cordilleras representaron un reto para la aviación comercial. Por esta razón en 1932, Guinea Airways comenzó a transportar cantidades considerables de carga y se estableció como la línea aérea con mayores volúmenes de embarques transportados.

Otra de las líneas aéreas sobresalientes fue TACA, Transportes Aéreos Centroamericanos, fundada por el neozelandés Lowell Yerex, en Honduras en 1931, transportando cualquier cosa a cualquier parte, mismo servicio que se conectaba al de Pan American, quien volaba a las principales ciudades capitales. (18) Para esa época ya habían aparecido los DC-2 y DC-3.

La Segunda Guerra Mundial vino a significar un enorme y representativo impulso a la aviación en general, incluyendo la de carga, pues los aviones se habilitaron para el transporte de suministros y armamento de un sitio a otro; la guerra se hizo y se decidió en buena parte desde el aire por los servicios que la aviación prestó a uno y otro bando.

Salieron a la escena, alrededor de 11,000 Douglas C-47 (con

---

(18) IBIDEM.

versión del DC-3) transportando cargas mucho más pesadas y voluminosas a las anteriores.

Al finalizar la Guerra y con el gran excedente de aviones, se otorgaron licencias de carácter comercial para la explotación del aeroflete y se inició de esta manera el servicio de transporte irregular, significando para las establecidas formalmente con servicios regulares una amenaza para las ganancias obtenidas a través del servicio basado en un itinerario fijo.

A partir de entonces, las líneas aéreas regulares, han tenido que tratar de establecer convenios y leyes que protejan y respalden sus intereses ante la competencia de las líneas irregulares, ya que son más baratos por ser contratados y explotados en el momento en que la demanda existe.

Una de las principales armas de las líneas aéreas regulares para lograr mantenerse en competencia con los precios ofrecidos por las líneas aéreas irregulares, es que desde un inicio, han utilizado el transporte de carga como relleno para los vuelos de pasajeros y esto viene a equilibrar la ganancia con los costos de operación de los aeroplanos.

El deseo posterior por la construcción de aviones especializados en el transporte de carga, hizo que las líneas aéreas implementaran un servicio mucha más amplio y con mayores capacidades; uno de los primeros diseños fue el de "British Bristol Freighter" que podía ser adaptado para transportar automóviles para cruzar el Canal de la Mancha.

Otro de los aviones que más se comercializó, fue el Hércules de Lockheed y actualmente sigue en funcionamiento por su gran versatilidad, ya que fue construido para las fuerzas armadas para el aterrizaje en pistas cortas y sin mucha preparación.

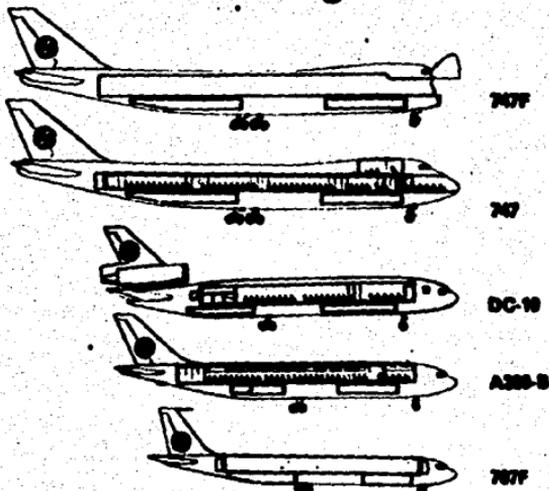
Posteriormente, con el advenimiento de la era de la reacción y la aparición del DC-8 y el B-707 (capacidad de 35 a 46 toneladas) de tipo cargueros, se pudieron transportar embarques de dimensiones mucho más grandes; asimismo, el CL-44 fabricado en Canadá, hizo su aparición dando buenos resultados (capacidad aproximada para 25 toneladas).

El transporte de carga aérea seguramente rentable, surge cuando aparece la Federal Express en Memphis, U.S.A., ubicación céntrica que permite establecer un sistema de transporte basado en la operación diaria en viajes redonde de Memphis a las diferentes ciudades norteamericanas, dejando y tomando carga para sus respectivos destinos.

Este sistema de distribución central es explotado actualmente en los Estados Unidos por compañías tales como Federal Express, Emery Worldwide, Burlington y otras, promoviendo cargas razonables la mayor parte del tiempo, ya que permite al operador programar sus aviones con el fin de lograr su aprovechamiento máximo.

A continuación una gráfica y cuadro que expresan tipo de configuración de algunas aeronaves y capacidades.

# Aircraft Configuration



CARGO COMPARTMENT	CAPACITY				CUBIC FEET					TOTAL VOLUME CUBIC FEET					
	707 F	707	DC-10-B	A-300	707	707 F	707	DC-10-B	A300	707	707 F	707	DC-10-B	A-300	707
<b>RELEASE 1 - ALL PALLETS</b>															
MAIN DECK	20				12	100				100	2000				200
LOWER DECK	9	4	20	20		100	100	100	100		2000	2000	2000	2000	200
TOTAL						100	100	100	100		2000	2000	2000	2000	200
<b>RELEASE 2 - ALL CONTAINERS</b>															
MAIN DECK	20				12	100				100					200
LOWER DECK	20	20	20	20		LD-3	LD-3	LD-3	LD-3		2000	2000	2000	2000	200
TOTAL											2000	2000	2000	2000	200

FLOOR BEARING LIMIT FOR DC-10-B: 100 LB/20 FT  
 A-300: 100 LB/20 FT  
 \* 707 F: 200 LB/20 FT  
 707 L: 200 LB/20 FT

## 1.2. La Aviación Contemporánea.

Para hablar de la aviación, vamos a partir de una idea general tomando en cuenta que aviación es la ciencia del vuelo y la navegación aérea. Según se ocupe de determinadas funciones u objetivos, ésta se ramifica en dos grupos: Aviación de Estado y Aviación Civil.

Se considerarán aeronaves de Estado, aquellas que son utilizadas en los servicios militares, de aduanas o de policía (19) y para ello debemos tomar en cuenta inclusive, las que por su uso específico se dediquen al servicio estatal o paraestatal, como por ejemplo el servicio aéreo de la Comisión Federal de Electricidad, Petróleos Mexicanos, etc., cuyas aeronaves se operan para cubrir necesidades de transporte de personal o de abastecimiento de insumos a las plantas que se ubican a lo largo del país. (20) Las aeronaves civiles serán detalladas en un apartado posterior.

### 1.2.1. La Aviación Militar y Naval.

Como toda industria de guerra, la que surte a la aviación militar definitivamente ha mantenido su éxito comercial tanto en tiempos de guerra como en tiempos de paz, ya que no se ha detenido en ningún momento la escalada armamentista y todos

---

(19) Convenio de Aviación Civil Internacional, Chicago 1944 Artículo 3, inciso b).

(20) Clasificación basada en el artículo 311 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. México.

Los Estados continúan abasteciéndose de material b4lico en grandes cantidades. Por un lado, los pa4ses desarrollados, - quienes por las condiciones de la pol4tica internacional consideran la importancia de contar con los elementos de disuas4n para el mantenimiento del equilibrio militar entre los - grandes bloques de poder y por otro lado, en los pa4ses en v4a de desarrollo, los gobiernos necesitan de un ej4rcito fuerte y armado para la contenci4n de las fuerzas que pudieran amenazarle el mantenimiento del poder, por lo que generalmente no se escatima en este gasto que consideran necesario. El presupuesto otorgado al ej4rcito en la mayor4a de los pa4ses subdesarrollados uno de los grandes renglones en el gasto federal.

Asimismo, los grandes avances de la aviaci4n, se han presentado eminentemente por el impulso de la guerra cuya industria utiliza un n4mero considerable de mano de obra.

La aviaci4n militar se divide en :

Aviaci4n T4ctica.- Constituida por aviones bombarderos livianos , lanza-cohetes, casa-bombarderos y aviones de reconocimiento.

Aviaci4n Estrat4gica.- Cuenta con unidades de bombarderos pesados enfocados al ataque y destrucci4n de puntos estrat4gicos tales como centros industriales, v4as de comunicaci4n y fuentes de materias primas, tambi4n cuenta con unidades de reconocimiento fotogr4fico.

**Aviación de Defensa.**- Cuenta con aviones casa de poco radio de acción, pero de gran velocidad y poder de ascenso, especialmente de retropropulsión y actualmente de despegue vertical.

**Aviación de Transporte.**- Es la encargada del transporte de tropas de un lugar a otro con equipo especial de paracaidistas, tales como los planeadores.

**Aviación Orgánica del ejército.**- Comprende los helicópteros y los aviones de comunicaciones, de reglaje de tiro, también los hay encargados de checar las condiciones meteorológicas. (21)

En cuanto a la Aviación Naval, ésta se refiere a los hidroaviones y anfibios utilizados por la Marina que pueden tener su base tanto en el agua como en tierra. Para ello existen aviones con alas replegables que son transportados en barcos porta-aviones a los sitios que se les indique; esta característica en las alas, facilita su almacenamiento.

Incluidas en la Aviación de Estado, se encuentran las aeronaves al Servicio Aduanal, cuya función primordial radica en el impedimento de la entrada y salida de bienes ilegalmente, también las utilizadas por la Policía para la persecución de la delincuencia y descubrimiento de plantíos de droga para su exterminio.

-----  
(21) Nuevo Diccionario Enciclopédico Quillet.  
"aviación", Edit. Quillet Tomo I

### 1.2.2. La Aviación Privada.

La Aviación Privada, así como la Aviación Comercial, forma parte de la Aviación Civil.

En los años treinta, el volar por negocios o por placer, se convirtió en una situación cotidiana. Los mismos inicios de la aviación estuvieron básicamente impulsados por un buen número de aventureros o deportistas no profesionales cuyas hazañas y maniobras cautivaron al mundo. La aviación no estuvo restringida a los "aviadores" militares, sino que la gente con recursos económicos percibió que el medio de transporte era útil y además divertido y entonces también las mujeres se incluyeron a la tripulación.

Uno de los principales hechos para el avance de la Aviación Privada, fue el establecimiento de la industria estadounidense de aviones livianos Cessna por dos pilotos, Clyde Cessna y Walter Beech, quienes pusieron a la venta elegantes monoplanos voladizos; a partir de éstos, surgieron otras compañías que siguieron esta línea de construcción.

Para 1960, el estado primario de la Aviación Privada, se limitaba a una flota de la aviación general. Por ejemplo, en Estados Unidos al finalizar la Segunda Guerra Mundial, existían un total de 70,000 aviones que tuvieron que ser tripulados con objetivos particulares y en muchas ocasiones para reconocimiento agrícola.

Posteriormente con el DC-3 y el Aerocommander, así como el

Cessna, Piper y Beechcraft, se intensificó el uso privado para asuntos de negocios de estos aeroplanos. Actualmente la Aviación Privada se encuentra en una situación baja, ya que los costos de los seguros de responsabilidad civil son excesivos, tanto para los propietarios de aviones privados, como para los productores requeridos para cubrir las pérdidas por accidente y las reclamaciones subsiguientes por daños y perjuicios.

Por ejemplo, en Inglaterra cuesta 2 millones de libras esterlinas el cubrir por accidente un avión privado y las reclamaciones subsiguientes por daños y perjuicios.

Dentro de la actividad deportiva, con el interés infinito de volar, se ha hecho uso de planeadores diminutos "microlivianos" y "ultralivianos", cuyo peso vacío fluctúa entre 250 y 330 libras, para ellos, la FAA (Federal Aviation Administration) ha regulado la utilización de los "ultralivianos" prohibiendo su utilización comercial y prohibiendo también hacer vuelos sobre áreas congestionadas, tener más de una persona a bordo y volar por la noche. (22)

Existe también la tendencia a la expansión de los aviones "hechos en casa", por el alto costo del vuelo privado; a pesar de ello, estos fabricantes cierran sus negocios antes de exponerse a reclamaciones de responsabilidad por riesgo. (23)

---

(22) Aviación General. - La Aviación para el Hombre Particular o su Compañía. Revista Aérea. Op. Cit. Pág. 82

(23) Aviación General/IBIDEM Pág. 80

A nivel de Derecho interno mexicano, la transportación aérea como servicio particular se llama "Aviación General" y así se distingue de la Aviación Comercial.

El artículo 340 de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece:

Son aeronaves de servicio privado:

- a) Las destinadas a recreo y asuntos privados del propietario;
- b) Las dedicadas a trabajos aéreos, tales como los de aerofotografía, publicidad comercial y otros semejantes;
- c) Las de servicio particular de una empresa;
- d) Aquellas que se destinan a aplicaciones científicas de la aviación civil, tales como exterminación de plagas agrícolas, provocación artificial de lluvias y otras semejantes, y
- e) Las pertenecientes a escuelas aeronáuticas privadas. (24)

### 1.2.3. Aviación Comercial.

Comprende junto con la Aviación Privada a la Aviación Civil y es la que tiene como objetivo, comercializar sus servicios para obtener beneficios económicos.

Comercialmente el avión tiene múltiples usos; se les emplea para actividades en bosques, ayuda agrícola, etc., nuestro estudio no hará mención adicional a éstos últimos sino que más bien se dirigirá a los servicios comerciales de carácter ..  
-----

(24) Ley de Vías Generales de Comunicación. IBIDEM.

público.

Actualmente el transporte aéreo, como prestación de un servicio elemental, es el más seguro y rápido de los transportes y prácticamente su comercialización ya alcanza puntos recónditos y lejanos entre unos y otros, uniéndolos en cuestión de horas. A estos servicios, la Ley de Vías Generales de Comunicación los considera como 'servicios públicos' y comprenden:

- a) Transporte aéreo de pasajeros,
- b) Transporte de Carga Comercial; y
- c) Transporte aéreo de materiales postales.

Primordialmente el transporte de pasajeros ha impulsado el desarrollo de grandes líneas aéreas, ya que como mencionamos, por la misma naturaleza de la aviación, el servicio puede ser internacional, utilizándose para fines turísticos y de negocios.

El tráfico de pasajeros así como su afluencia en determinadas rutas, depende de las condiciones y elementos tanto del transportista como del usuario. Las líneas aéreas en este sentido han desarrollado un servicio que tiende principalmente a dar al pasajero la mayor comodidad posible, así como seguridad en el vuelo, tratando siempre de captar niveles de ocupación altos que pueden solventar los gastos de operación y significar ganancias a la empresa.

De esta manera se ha establecido en los servicios internacionales, la competencia por la captación del tráfico en las

rutas comerciales.

Para el transporte de pasajeros, se utilizan normalmente, aviones de dos tipos: los de tamaño mediano para unir puntos cercanos y los grandes tetrareactores transoceánicos hasta con 490 plazas, cubriendo así el transporte de manera suficiente.

**Tráfico de Carga.-** Se refiere a la transportación de mercancías de un lugar a otro, doméstica o internacionalmente.- Este punto será ampliamente tratado en el siguiente capítulo.

El transporte de correo es otro de los objetivos del transporte aéreo y es éste el medio más eficiente para el cumplimiento de sus funciones.

### 1.3. Régimen Jurídico del Espacio Aéreo y las aeronaves.

El espacio aéreo nacional está reglamentado por una amplia legislación que contempla como vía general aeronáutica al espacio aéreo nacional en el que transitan las aeronaves.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en concordancia con los Principios Generales del Convenio de Aviación Civil de Chicago de 1944 establece en el Capítulo I, artículo 306.- que "el espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional" (25).

La legislación vigente, contempla nuestro espacio aéreo nacional como el que se encuentra sobre el territorio. Sus rasgos  
(25) Ley de Vías Generales de Comunicación IBIDEM pág. 88.

los efectos de esta ley, el término territorio mexicano comprende la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos, las aguas territoriales e islas adyacentes en ambos mares, la Isla de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico.

El artículo 307 de la misma ley determina que la navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los Tratados y Convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente. Y, para los efectos de inspección, vigilancia y control de la navegación aérea civil, toda aeronave civil que se encuentre en territorio mexicano o vuele sobre el mismo así como su tripulación, pasajeros y efectos transportados quedan sujetos exclusivamente a la jurisdicción y competencia del Ejecutivo Federal de acuerdo al artículo 308.

El artículo 309 menciona que se someterán a las leyes mexicanas:

I. Los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo, ya sea sobre territorio nacional o sobre mares no territoriales y aquellos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas durante el vuelo sobre territorio extranjero, a menos que sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad o el orden público del Estado extranjero subyacente;

II. Los actos delictuosos ocurridos a bordo de cualquier aeronave sobre territorio extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos en territorio mexicano.

De acuerdo al artículo 310 de la misma ley, serán solidariamente responsables el propietario, poseedor u operador de la aeronave con el comandante o piloto de la misma, por cualquier violación a esta ley y sus reglamentos, resultante de órdenes dictadas por alguno de ellos. (26)

Existe coherencia entre la legislación nacional e internacional, para dar un sentido congruente y evitar conflictos entre los Estados; por lo tanto, el espacio aéreo se encuentra perfectamente delimitado en forma horizontal pero verticalmente no se ha precisado hasta qué altura debe comprender dicho espacio aéreo, ya que normalmente éste se considera hasta los límites de la capa atmosférica. (27)

En cuanto a las aeronaves, estas adquieren nacionalidad y bandera por medio de su inscripción al Registro Público Aero-náutico Mexicano y por el consecuente otorgamiento de la matrícula respectiva, ya que son bienes muebles que por disposición de la ley son registrables. (28)

Con respecto de las aeronaves, cuando se habla de territorio, éste se extiende a las aeronaves en vuelo, por lo que se consideran junto con las embarcaciones en altamar y los loca-

-----

(26) Ley de Vías Generales de Comunicación. IBIDEM Págs. 88-89

(27) La atmósfera tiene una altura media de 1,000 kilómetros y se divide en varias capas: Tropósfera, estratósfera, mesósfera, ionósfera y exósfera.\* Ver Suárez Lorenzo, "Geografía". Publicaciones Cultural. Pág. 111

(28) Orrico Alarcón. OPCIT. Pág. 127.

les de los representantes diplomáticos como "partes ficticias" de territorio en donde el Estado prolonga su jurisdicción mas allá de dicho territorio (29)

Para lograr una diferenciación entre unas y otras aeronaves, éstas llevan marcas distintivas que acreditan su nacionalidad y matrícula, las marcas mexicanas son las siguientes:

- KA. Para servicio público.
- KB. Para servicio privado.
- KC. Para las aeronaves de Estado.

---

(29) Ver Sorensen Max.- "Manual de Derecho Internacional Público" Edit. Fondo de Cultura Económica. México 1965.

#### 1.4. Libertades del Aire.

Con el fin de delinear los derechos a la explotación del espacio aéreo, dentro de lo que se determinó en la Convención de Chicago de 1944, de carácter muy importante como base para las negociaciones estatales y comerciales, fue el enunciamiento de las libertades del aire, donde se presentaron ciertas discrepancias, ya que Estados Unidos manifestó su pretensión por establecer una política de libre competencia del transporte, basada en la total libertad por parte de las líneas aéreas para explotar cualquier mercado, por otro lado, la corriente europea propugnó por reservar ciertos derechos a los Estados en su territorio, tratando de evitar así, la competencia desleal entre líneas con gran proyección por sus enormes recursos económicos y apoyo financiero, sobre otras no tan favorecidas.

Estas libertades constituyen las bases también para la negociación de convenios bilaterales de carácter comercial.

Sólo las primeras cinco libertades son reconocidas internacionalmente, las otras tres se utilizan menos frecuentemente.

Primera libertad.- Se refiere al privilegio de las aeronaves para volar en el espacio aéreo de un territorio sin aterrizar en él, también se llama "libertad de paso inofensivo" o "derecho de paso inofensivo", es decir, una aeronave mexicana puede sobrevolar territorio extranjero siempre y cuando su paso no tenga algún fin específico más que el de cruzar dicho territorio para llegar a un punto de destino más allá del país sobrevolado.



**Segunda Libertad.-** Se refiere al derecho de una aeronave para aterrizar en otro Estado sin fines comerciales. También es conocida como "libertad para efectuar escalas técnicas: normalmente para reabastecimiento de combustible u obtener asistencia mecánica; o cuando las condiciones meteorológicas presenten peligro para continuar el vuelo; las aeronaves que egalen un punto en país extranjero tendrán derecho a asistencia técnica y servicios con el respectivo pago de éstos.



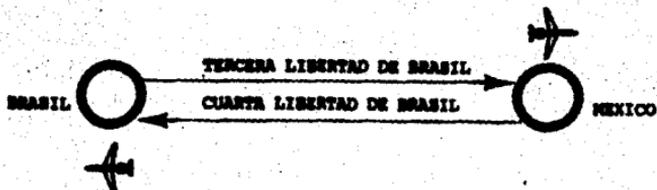
Las dos primeras libertades son denominadas derechos de tránsito y no incluyen la explotación del transporte aéreo en el Estado que concede estos privilegios. Para éstas no es necesario el permiso previo siempre y cuando se ajusten a las ru-

tas y aeropuertos designados por el Estado en cuestión.

**Tercera Libertad.-** Es el privilegio de las aeronaves de un Estado para desembarcar en otro Estado pasajeros, carga y correo embarcados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

**Cuarta Libertad.-** Es el privilegio de las aeronaves para tomar pasaje, carga y correo de un Estado, destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

Ejemplo:



Una aeronave brasileña explota tercera y cuarta libertades al desembarcar pasaje, carga y correo en México procedente de Brasil y embarcar de México a su Estado de origen.

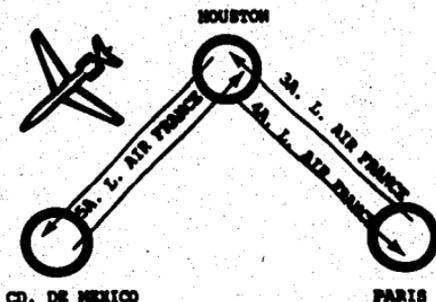
**Quinta Libertad.-** Es el derecho que se otorga a la aeronave de un Estado para transportar hacia otro Estado pasajeros, correo y carga procedentes de un tercer Estado.

Existen dos formas de quinta libertad:

1) Cuando el tercer Estado se encuentra como punto intermedio de las dos partes, también se le llama quinta libertad interpuesta. Por ejemplo, si un avión de bandera francesa (Air France) vuela su ruta París-Cd.de México- París vía Houston en ambos sentidos, en este caso Air France tiene la libertad de tomar pasaje carga y correo en México para desembarcar en Houston, así como en Houston para desembarcar en México.

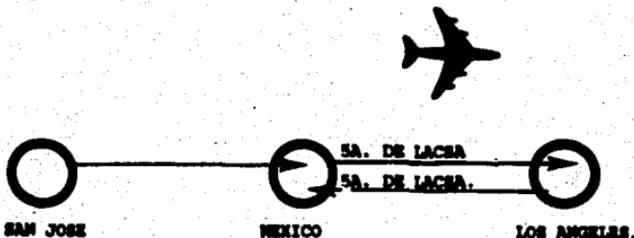
Se trata de una quinta libertad interpuesta de Francia ya que Houston se encuentra en un punto intermedio del vuelo total.

Ver gráfica.



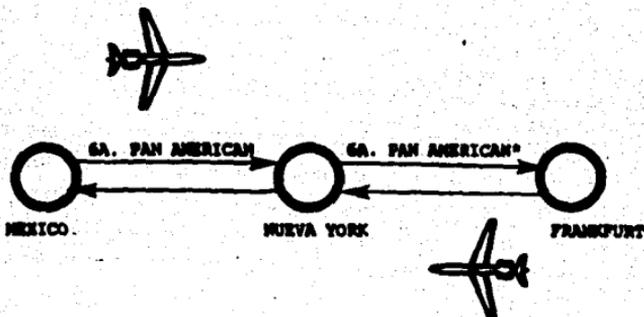
2) Cuando el tercer Estado se encuentra más allá de los Estados en cuestión, es denominada quinta libertad por prolongación.

Ejemplo:



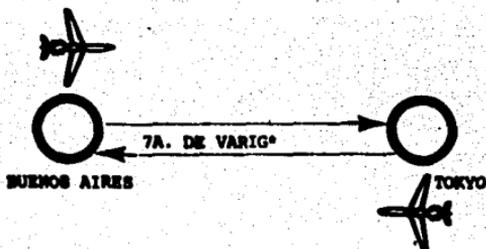
Difiere de la interpuesta por que el 3er. Estado se encuentra más allá de los países en cuestión. Por ejemplo, un avión con bandera costarricense lleva a cabo el vuel San José-Cd. de México- San José y lo prolonga a Los Angeles en donde toma pasaje, carga y correo para desembarcar tanto en México como en San José. Costa Rica estaría explotando quinta libertad por prolongación otorgada por México y Estados Unidos.

**Sexta Libertad.-** Es el privilegio de las aeronaves para transportar pasajeros, carga y correo desde un país hacia un tercer país, por la vía del país de cuya nacionalidad es la línea aérea. Es una combinación entre tercera y cuarta libertades discutible por su similitud con la Quinta Libertad. (30)



En este caso, Pan American de bandera estadounidense, lleva a cabo un vuelo Nueva York-Frankfurt, donde embarca pasaje, carga y correo; regresa a Nueva York donde se reembarcan a otros destinos, en este caso a la Ciudad de México.

**Séptima Libertad.-** Es el privilegio de una línea aérea para transportar internacionalmente pasajeros, carga y correo entre dos puntos fuera del Estado de su nacionalidad sin tocar el país en el cual están matriculadas las aeronaves. Por ejemplo, Varig, línea brasileña lleva a cabo un vuelo de la Cd. de Buenos Aires a Tokyo sin tocar algún punto en Brasil



- Bandera brasileña.
- País explotador: Brasil.



**Octava Libertad.-** Es llamada libertad de "cabotaje" y consiste en el privilegio de las líneas aéreas para explotar el transporte de pasajeros, carga y correo entre dos puntos situados en un mismo país, distinto de la matrícula de la aeronave; el artículo 7º, del Convenio de Aviación Civil de Chicago, dice al respecto:

"Todo Estado tiene el derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados, el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo y carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler con destino a otro punto situado en su territorio, comprometiéndose a no celebrar ningún acuerdo por el que expresamente se conceda un privilegio de esta naturaleza, a base de exclusividad, a otro Estado o empresa de transporte aéreo y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado".

### 1.5. Servicios de Transporte Aéreo.

La Ley de Vías Generales de Comunicación determina los dos grandes grupos de servicio, el público y el privado. El público que es de nuestro interés en este caso, muestra a su vez - diferentes objetivos: el transporte de pasajeros, carga y correo, clasificándose en : servicio nacional regular, nacional no regular y por último los servicios especiales de fletamento.

El servicio de transporte de pasaje, correo y carga regular está sujeto a permisos y deberá explotarse conforme a itinerarios, frecuencias de vuelo y horarios fijos. El no regular debe también explotarse sujeto a un itinerario aprobado que puede variar de acuerdo a las necesidades del fletador.

Los vuelos de fletamento también son llamados vuelos "charter" y constituyen un servicio público sujeto a autorización en México del Director General de Aeronáutica Civil en fundamento con lo dispuesto en los artículos 1°, 3°, 8° y 9° de la Ley de Vías Generales de Comunicación, quien tendrá la atribución de otorgar permisos para realizar vuelos de fletamento en servicio extranjero, de servicio aéreo internacional no regular hacia la República Mexicana. (31)

Para solicitar la autorización para vuelos de fletamento, se deberán cumplir requisitos tales como efectuar la solicitud

-----

(31) Ver "Instructivo para solicitar permisos a fin de realizar vuelos internacionales de fletamento de pasajeros o de carga hacia territorio mexicano" Publicado en el Diario Oficial del 16 de agosto de 1982.

con 30 días de anticipación a la fecha de operación o inicio del programa de operaciones, detallar además la siguiente información:

- Tipo de vuelo o vuelos (en este caso de carga).
- Puntos de origen y destino.
- Equipo y configuración que se utilizarán.
- Fechas de operación de cada vuelo.
- Horarios propuestos para la llegada y salida a y de los puntos en México.
- Datos del fletador.

Se deberán presentar documentos tales como:

- Certificado del operador aéreo.
- Certificado del registro de las aeronaves.
- Certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves.
- Poder notarial o consular que acredite la personalidad jurídica del representante.
- Comprobante de que se posee la información aeronáutica como el "Manual PIA de México" (32)
- Póliza de seguros que garantice el pago de indemnizaciones por daños que se pudieran causar a los pasajeros, equipaje o carga con motivo del transporte aéreo internacional.

"Se deberán acreditar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil que el transportista aéreo cuente con servicios de mantenimiento aeronáutico, apoyo terrestre, servicios de control de tránsito aéreo, comunicaciones aeronáuticas, meteorología

(32) Manual en el que aparecen las cartas aeronáuticas y rutas autorizadas, así como especificaciones regionales especiales.

gicas y demás auxiliares a la navegación; que cuenta con una póliza de seguros expedida por una compañía aseguradora mexicana que cubre daños a terceros en superficie y que ha hecho el pago correspondiente por cada vuelo" (33)

Por último, el mismo intractivo requiere se adjunten a la solicitud las tarifas que se pretendan aplicar con el fin de turnarlas a la Dirección General de Tarifas para su autorización.

---

(33) IBIDEM. Puntos 2 al 6.

## 2. LA CARGA Y LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES.

La invención del avión como medio de transporte de pasaje y carga, vino a significar un gran avance en el progreso de la humanidad, ocasionando por sus características muy particulares, la necesidad de elaborar una reglamentación que tome en cuenta las peculiaridades y variantes de este medio de transporte.

El acelerado desarrollo de la aviación civil y el inminente aspecto internacional de la aeronave, fueron factores importantes que han determinado la fundamentación de un orden jurídico internacional que norme esta actividad.

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, se celebró la Convención de París (34), que por primera vez, regula la actividad aérea desde un punto de vista completamente público, ajeno al aspecto privado. Asimismo, en 1925 se llevó a cabo otra conferencia en la que se trató la responsabilidad del transportista aéreo internacional de donde surgen un gran número de asuntos a legislar por lo que se propuso se formara una Comisión que reuniera a los expertos cuya labor sería la preparación de los proyectos en los cuales se basaran las conferencias y discusiones para obtener puntos a aprobar por los Estados Participantes.

---

(34) "Convenios o acuerdos son los que, con vistas a eliminar las trabas al desenvolvimiento de la aviación internacional, tienden a establecer bases uniformes para la regulación jurídica de las cuestiones fundamentales que puedan afectar su actividad..."

Más adelante se crearon organizaciones como producto de un proceso evolutivo de la reglamentación aérea, tanto públicas como privadas; las primeras son las que regulan las actividades de los Estados respecto a la aviación en cuanto a la emisión de reglamentos que dirijan la actividad aeronáutica, tanto técnica como comercialmente; las organizaciones de tipo privado agrupan compañías que por propio interés se reúnen para delinear actitudes, hechos, itinerarios, etc., en virtud de sus intereses.

## 2.1. El Transporte Aéreo Internacional.

Los servicios de transporte aéreo están sujetos a diversas reglamentaciones emanadas de los organismos y convenciones internacionales.

En el Convenio de Chicago de 1944, se estableció por medio de su artículo 5°, el derecho de vuelo de las aeronaves en servicio no regular: "Toda aeronave que no se dedique a servicios aéreos regulares, tendrá derecho a penetrar sobre el territorio de otro Estado; a cruzarlo sin hacer escalas y a hacer escalas para fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo... por razones de seguridad de vuelo, el Estado se reserva el derecho a exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con facilidades

adecuadas para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos". (35)

Es así que todo tipo de vuelo comercial se regula por el artículo 6°, en el que se establece que no se llevará a cabo ningún servicio aéreo internacional regular sobre el territorio de un Estado o hacia el interior de éste si no es mediante un permiso especial u otra autorización de dicho Estado, y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización. (36)

Por lo anterior, se considera que inclusive los servicios internacionales de carga se encuentran sujetos a estos lineamientos y todo aquel explotador que pretenda realizar un servicio internacional aéreo, ya sea de tipo regular o no regular, deberá dirigirse a las autoridades correspondientes para solicitar la autorización necesaria. Estas autoridades, es decir, los gobiernos son los encargados de celebrar convenios bilaterales con cada uno de los países interesados, ya que no es posible llevar a cabo este tipo de negociaciones en el nivel de la multilateralidad por los diferentes intereses y capacidades de los países.

Dentro de algunos de los trabajos derivados de la misma Convención de Chicago, se ha expresado un texto base para la celebración de convenios bilaterales en la negociación de las libertades comerciales aéreas. A continuación, las principales:

-----  
(35) Art. 5°, "Convenio de Chicago" OPCIT.

(36) Art. 6°, "Convenio de Chicago" OPCIT.

- a) Cláusulas administrativas.
- b) Cláusulas de capacidad: la capacidad significa el total de asientos y de carga ofrecidas por las aeronaves utilizadas, multiplicado por las frecuencias.
- c) Cuadro de rutas: en el que se describen las rutas aéreas acordadas para cada una de las partes contratantes y las condiciones para la explotación de rutas.

"La parte medular del régimen jurídico del transporte aéreo internacional, descansa en la cláusula del otorgamiento de derechos de tercera, cuarta y quinta libertad y se complementa con las cláusulas de capacidad que establecen el equipo; es decir, tipo de aeronaves y el número de frecuencias que las líneas aéreas podrán ofrecer en las rutas convenidas". (37)

Para el otorgamiento de las libertades entre países, éstos toman como lineamiento algunos criterios de apertura o negación de ciertos arreglos de acuerdo a sus características y necesidades en cuanto al tráfico de pasaje y tráfico de carga.

## 2.2. Instrumentos Jurídicos Internacionales que regulan la carga aérea.

Como ya se mencionó anteriormente, la necesidad de un orden jurídico se hizo patente desde el término de la Primera Guerra Mundial, ya que en la prestación del servicio aéreo de carga, existían aspectos importantes en los que había que establecer

-----  
(37) ORRICO Alarcón, Miguel.

"Los transportes y las comunicaciones en el "Derecho Mexicano" SCT Dirección Gral. de Comunicación Social México 1984, p.p. 132.

critérios uniformes sobre los documentos del transporte, responsabilidad del transportador y en general de los aspectos contractuales entre usuarios y explotador.

Es así que en 1929, se llevó a cabo la celebración del Convenio de Varsovia "Sobre unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional", pues el transporte aéreo de pasajeros y mercancías era tal, que este Convenio vino a aclarar algunas cuestiones comerciales vitales para la aviación comercial, principalmente el Contrato de Transporte Aéreo.

En cuanto al transporte de mercancías, el Convenio de Varsovia, establece las características y funciones del contrato de transporte que internacionalmente hemos llamado "Airway Bill" o "Guía Aérea" y establece en su artículo 5°.

"1. Todo transportista de mercancías tendrá derecho a solicitar del expedidor la confección y entrega de un título llamado "carta de transporte aéreo". Todo expedidor tendrá derecho a solicitar del transportista la aceptación de este documento.

2. No obstante, la falta, la irregularidad o la pérdida de este título, no afecta ni la existencia ni la validez del contrato de transporte, que seguirá sometido a los preceptos del Convenio bajo reserva de lo dispuesto en su artículo 9°, (pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad)."(38)

El artículo 6° agrega:

1. La carta de porte será librada por el expedidor en tres ejemplares originales y entregada con la mercancía.

-----  
(38) Ver Convenio de Varsovia de 1929. Artículo 5°.

2. El primer ejemplar llevará la mención "para el transportista", el segundo ejemplar llevará la mención "para el destinatario" y el tercer ejemplar será para el remitente o expedidor del embarque.

3. El transportista pondrá su firma antes del embarque de la mercancía a bordo de la aeronave.

4. La firma del transportista podrá ser sustituida por un sello.

5. Si el transportista expide la carta de porte aéreo a petición del expedidor, se estimará salvo prueba de lo contrario, que obra por cuenta del expedidor.

El artículo 7°, prevé que el transportista de mercancías tiene derecho a solicitar que el expedidor emita cartas de porte aéreo diferentes cuando haya varios bultos.

Conforme al artículo 8°, la carta de porte aéreo o guía aérea, deberá contener:

- a) La indicación de los puntos de partida y destino.
- b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola parte contratante y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas.
- c) Un aviso indicando a los expedidores que, si el transporte cuyo punto final de destino o una escala se encuentran en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de

los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdidas o averías de las mercancías.(39)

La Convención de Varsovia se ha visto modificada y aumentada por varios Protocolos que han complementado sus funciones y su campo de aplicación en lo que respecta a la responsabilidad y de acuerdo con el artículo 10° del Convenio:

1. El expedidor será responsable de la exactitud de los datos y declaraciones relativas a la mercancía por él, inscrita en la carta de porte aéreo.

2. El expedidor deberá indemnizar al transportista o a cualquier persona, respecto de la cual ésta sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

Así como este Convenio dió las pautas para la reglamentación actual del transporte de carga, una de las organizaciones de carácter privado de mayor relevancia en la Aviación es la I.A.T.A., International Air Transport Association (Asociación del Transporte Aéreo Internacional), que ha contribuido también a la determinación del régimen jurídico del transporte aéreo. De la IATA, se tratará más ampliamente en un apartado posterior por su relevancia actual.

De acuerdo al Convenio de Varsovia y al Protocolo de la Haya, las funciones de la guía aérea son las siguientes:

-----  
(39) Lena Paz, Opcit. p.p. 223-225.

1. Dar fé, salvo prueba de lo contrario, de la conclusión del contrato, de la recepción de la mercancía y de las condiciones de transporte.

2. Los enunciados de la guía aérea relativos al peso, dimensiones y embalaje de la mercancía, así como el número de bultos, darán fé, salvo prueba de lo contrario. Los relativos a la cantidad, al volumen y al estado de la mercancía, sólo serán prueba contra el transportador cuando la verificación se haya realizado en presencia del expedidor y se haya hecho constar en la carta de porte aéreo, o cuando se trate de enunciados relativos al estado aparente de la mercancía.

"La carta de porte aéreo o guía aérea, es un título representativo de las mercancías, configurando un instrumento de posesión de las mismas". (40)

#### Derechos y obligaciones de las partes.

Sobre este aspecto, Lena Paz, también hace un compendio de lo enunciado por el Convenio de Varsovia-La Haya. En cuanto a los derechos del expedidor, el artículo 12° del Convenio expresa:

1. El expedidor tendrá derecho a condición de cumplir todas sus obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la mercancía, sea retirándola del aeródromo de partida o del de destino, sea deteniéndola durante la ruta cuando

-----  
(40) JUGLART M. "Trate élémentaire de Droit Aérien, Paris 1952" pág. 299.

haya aterrizaje, sea disponiendo su entrega en el lugar de destino o durante la ruta a persona distinta del destinatario designado en la carta de porte aéreo, o solicitando su retorno al aeródromo de partida, siempre que el ejercicio de tal derecho no ocasione perjuicios al transportador ni a otros expedidores y con la obligación de reembolsar los gastos que motive.

2. En caso que la ejecución de las órdenes del expedidor se haga imposible, el transportador deberá notificarlo personalmente.

3. Si el transportador se conforma con las órdenes de disposición del expedidor sin exigir la presentación del ejemplar correspondiente de la carta de porte aéreo, será responsable, salvo su recurso contra el expedidor, del perjuicio que pueda originarse por ese hecho a la persona que posea normalmente la carta de porte aéreo.

4. El derecho del expedidor cesará en el momento en que comienza el del destinatario conforme al artículo 13. No obstante, si el destinatario rehusa la carta de porte aéreo o la mercancía o si no puede ser hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.

Derecho del destinatario para exigir la entrega de la mercancía.

1. Con excepción de los casos indicados en el artículo precedente, el destinatario, a la llegada de la mercancía al punto de destino, tendrá derecho a exigir al transportador la en-

trega de la carta de porte aéreo y la de la mercancía, contra el pago del importe de los gastos y la ejecución de las condiciones de transporte indicadas en la carta de porte aéreo.

2. Salvo estipulación en contrario, el transportador debe notificar al destinatario la llegada de la mercancía.

3. Cuando la pérdida de la mercancía sea reconocida por el transportador, o cuando pasados 7 días desde que la mercancía debió llegar no haya llegado, el destinatario podrá hacer valer contra el transportador los derechos resultantes del contrato de transporte. (42)

En general, ésta fue una síntesis breve de los aspectos que el Convenio de Varsovia ha regulado por sí mismo y a través de sus Protocolos. (43)

#### Regulaciones de orden público.

Dada la internacionalidad del servicio de carga aérea, tomemos en cuenta que el organismo máximo de carácter multilateral que rige legalmente la actitud de los Estados y miembros no gubernamentales a nivel mundial es la Organización de las Naciones Unidas que surge posterior a la Segunda Guerra Mundial y se basa en la Carta de las Naciones Unidas firmada en San Francisco en 1945.

---

(42) Ver Contrato de Transporte Aéreo punto 3.6 de este trabajo.

(43) El Convenio de Varsovia, principalmente, se ve modificado y aumentado por el Protocolo de la Haya celebrado en el año de 1955 reformándolo en el sentido de responsabilidad por daños a terceros.

De esta organización y de la Conferencia Internacional de Aviación Civil celebrada en Chicago en 1944, surge la Organización de Aviación Civil, ICAO (OACI) como organismo especializado de la ONU para la aviación civil. (44)

En lo que se refiere a la Conferencia en general, misma que regula únicamente a las aeronaves civiles, no a las aeronaves de Estado, se habla de algunos puntos que rigen el tráfico de mercancías a nivel general:

El artículo 35 del Convenio, ha impuesto en primer término, algunas restricciones a la carga y a las cuales tienen que sujetarse las aeronaves comerciales:

Las aeronaves que se dediquen a la navegación internacional no podrán transportar ninguna clase de municiones de guerra ni material de guerra dentro o sobre territorio de un Estado, excepto con el consentimiento de tal Estado... (45)

-----  
(44) El artículo 57 de la Carta de la ONU dispone:

- 1) Los distintos organismos especializados establecidos por acuerdos intergubernamentales que tengan amplias atribuciones internacionales definidas en sus estatutos relativas a materias de carácter económico, social, cultural, educativo, sanitario y otras conexas, serán vinculadas con la ONU de acuerdo con las disposiciones del artículo 63 de la Carta;
- 2) Tales organismos, así vinculados con la ONU, se denominarán "organismos especializados".

(45) Artículo 35 del Convenio de Aviación Civil de Chicago 1944.

Del artículo 43 de mencionada Convención se creó la OACI en cuyo seno se han elaborado una serie de normas y recomendaciones técnicas muy importantes que rigen inclusive al comercio internacional.

Siendo esta organización de carácter gubernamental y por la constante ingerencia que ésta representa en la vida de la aviación, a continuación menciono sus fines:

"Desarrollar los principios y la técnica de navegación aérea internacional y fomentar el establecimiento y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional con el objeto de:

- a) Lograr el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) Fomentar la técnica de la construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos;
- c) Estimular el desarrollo de las aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea empleados en la aviación civil internacional;
- d) Facilitar los transportes aéreos seguros, regulares, eficaces y económicos que necesiten los pueblos del mundo;
- e) Evitar el despilfarro económico producido por la competencia excesiva;
- f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado tenga oportunidad equitativa de explotar los servicios de transportes aéreos internacionales;
- g) Evitar que se den preferencias a ciertos Estados;

- h) Aumentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional, y
- i) Fomentar en general el desarrollo de la aeronáutica en todos sus aspectos. (46)

"La OACI cuenta con plena capacidad jurídica en el territorio de cada Estado contratante siempre y cuando sea compatible con las leyes de ese Estado". (47)

La OACI tiene su sede en Montreal y cuenta con un sistema de consulta y reglamentación por las que se adoptan normas y métodos recomendados internacionalmente. Este organismo está constituido por una Asamblea de carácter deliberativo por medio del derecho a voto de cada uno de los Estados contratantes y se reúnen una vez cada año. El Consejo, que es un órgano permanente encargado de representar a:

1. Los Estados más importantes en materia de transporte aéreo.
2. Los Estados que más contribuyen a establecer facilidades para la navegación aérea civil internacional.
3. Los Estados cuya designación permita la representación de las principales regiones del mundo. (48)

Asimismo, existen la Comisión de Navegación Aérea y el Comité de Transporte aéreo, el Comité de Ayuda Colectiva a los Servicios de Navegación Aérea y el Comité de Finanzas.

---

(46) Ver Convenio Chicago.

(47) IBIDEM Art. 47

(48) LENA PAZ Op. Cit. Pág. 51.

El Comité de Transporte Aéreo, es un grupo de personas especializadas de la OACI que se encarga de estudiar los aspectos económicos de la aviación civil internacional y se compone de:

- a) Departamento de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.
- b) Departamento de Estadística.

Parte también muy importante de la OACI, es el Comité Jurídico, que principalmente se encarga de codificar y unificar criterios jurídicos del transporte aéreo; en el seno de este Comité se han desarrollado conferencias de las cuales han surgido los instrumentos jurídicos que regulan la carga aérea y la aviación en general.

Cuestión importante es el hecho de que existan regionalmente, foros en los que se unifican criterios para complementar el sentido general de la OACI. A estas Conferencias se les designan:

Conferencias Regionales de Navegación Aérea y se delimitan de la siguiente manera:

- 1) Atlántico Norte
- 2) Europa Mediterráneo
- 3) Medio Oriente
- 4) Pacífico Sur
- 5) Asia Sudoriental
- 6) África-Océano Indico
- 7) Pacífico Norte

- 8) Caribe
- 9) América del Sur
- 10) Atlántico Sur

En general, podemos decir que la OACI ha normativizado los aspectos técnicos y formales de la aviación que tienen influencia en el desarrollo normal y efectivo del transporte de carga aérea ya que no sería posible el transporte si no se cubren estos aspectos, por ejemplo la OACI recomienda procedimientos internacionales tales como:

- a) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea incluida la señalización terrestre;
- b) Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;
- c) Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;
- d) Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;
- e) Aeronavegabilidad de las aeronaves;
- f) Matrícula e identificación de las aeronaves;
- g) Compilación e intercambio de información meteorológica;
- h) Diarios de abordaje;
- i) Mapas y cartas aeronáuticas;
- j) Formalidades de aduana y migración, y
- k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes.

Con el objeto de cumplir con sus funciones amplia y concretamente con la carga aérea, la OACI ha entablado relaciones con varios organismos internacionales; de los que nos interesa la IATA, por su gran labor e influencia en nuestro tema de

estudio.

### 2.3. Responsabilidad en el Transporte de Carga.

En cuanto a la responsabilidad, el Convenio de Varsovia y el Protocolo de la Haya, establecen que el transportador será responsable del daño causado por destrucción, pérdida o avería de las mercancías, cuando el acontecimiento que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo. (Art. 18,1). Este lapso será considerado en el tiempo en que las mercancías se encuentren al cuidado del transportista, "ya sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo". (49)

"El período del transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo al menos que alguno de tales transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo con el fin de proceder a la carga, o a la entrega, o al transbordo. En estos casos se presumirá, salvo prueba de lo contrario, que los daños han sido causados durante el transporte aéreo". (50)

Tal responsabilidad cesa cuando por ejemplo, los objetos transportados son entregados a la Aduana por los dependientes del transportador por cuanto en ese momento, finaliza la custodia a cargo de éste y termina, en consecuencia, su responsabilidad en los términos del Convenio. (51)

---

(49) Convenio de Varsovia 1929. Art. 18,3.

(50) Convenio de Varsovia 1929. Art. 140 2° Párrafo.

(51) Lena Fax. Opcit. Pág. 267.

De la misma manera existe por parte del transportista una responsabilidad por retraso, independiente de que en el contrato de transporte no exista un plazo explícito para la entrega de las mercancías en destino o finalización del servicio, el transportista es responsable de los daños y perjuicios por un retraso.

"El Convenio de Varsovia que rige los transportes aéreos internacionales, establece en su artículo 19 que el transportador es responsable del daño resultante de un retraso en el transporte aéreo de mercancías, y en su artículo 33, que nada en el convenio impide al transportador a rehusar la conclusión de un contrato de transporte o formular reglamentos que no estén en contra de las disposiciones de aquel; que, en resumen, si el transportador aéreo rehusa establecer un plazo en la carta de porte o guía aérea, ello no puede significar que quede de daños y perjuicios en todos los casos de retraso".

(52)

En este caso LENA PAZ, también menciona aspectos que deben tomarse en cuenta para dar un fallo, pues aunque pueden existir realmente casos en que por fuerza mayor, no se haga entrega de la carga o se efectue el transporte a tiempo, se sobreentiende el papel que desempeña el transporte aéreo en la comercialización de los productos pues, precisamente se utiliza esta vía cuando la rapidez es importante y decisiva; de otra

-----  
(52) LENA PAZ Opcit. Pág. 268.

manera es común la utilización de la vía marítima o terrestre que es más barata.

Por supuesto que la línea aérea es responsable de los daños que se produzcan cuando por causas provocadas por su personal, la entrega, el transbordo o en sí el transporte no se realiza en un tiempo conveniente por negligencia, descuido u otro argumento comprobable.

Asimismo, el transportador puede quedar exento de responsabilidad cuando éste compruebe que llevó a cabo todas las medidas que fueron posibles para evitar el daño o retraso. (53)

En cuanto a la limitación de la responsabilidad por parte del transportista, actualmente se toma como cantidad general a nivel mundial la de USD 20.00 por kilo, es decir que en caso de avería, daño, o faltante de una parte o del total de la carga, la línea aérea tiene la obligación de pagar como indemnización, esos USD 20.00 multiplicados por el número de kilos cobrables, ya que a diferencia de otros medios de transporte, la carga en el servicio aéreo se cuantifica por kilos.

A reserva de que el embarcador o el Agente de carga que lo represente, haga una declaración de un valor que exceda estos 20.00 dólares, entonces se debe aclarar el alto valor de la mercancía para asegurar, en caso de algún incidente, el pago completo del valor declarado; para lo anterior, el embarcador

-----  
(53) Ver Protocolo de la Haya de 1955 en cuanto a la responsabilidad del transportista.

debió haber pagado una prima, asegurando el embarque para su transporte, o cargos de valuación consistentes en una especie de prima de seguro que se aplica según la diferencia entre el valor real de la mercancía por kilo y los 20.00 dólares que de por sí, la línea aérea es responsable por el pago en caso, como ya se dijo de algún incidente.

De estos aspectos, se ha encargado principalmente la IATA, regulando los puntos que conforman el servicio de carga aérea, y publicando todo tipo de manuales que dan pauta a la expedición de documentos, embarque, pago, seguro, entrega y en sí lo referente al transporte aéreo, tomando en cuenta un gran número de casos de los que se dará un resumen explicativo en el siguiente apartado.

#### 2.4. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Carga.

La IATA es un organismo internacional de carácter privado que regula entre sus miembros las actividades comerciales en lo que respecta a tarifas y algunas otras prácticas comerciales, así como los procedimientos en cuanto a la facilitación del servicio del transporte aéreo de carga, dicha regulación se basa en las disposiciones del Derecho Internacional Público que se emiten de la OACI.

A diferencia de la OACI, la IATA es un organismo de carácter privado que agrupa a la mayoría de las líneas aéreas y otras compañías que de alguna manera participan en el tráfico aéreo de las mercancías, tales como las Agencias de Carga y

la Agencias Reexpedidoras de carga, asimismo agrupa a algunas de las que se encargan de la fabricación de los embalajes, etc. otorgándoles a cada una de ellas, un registro IATA, que dará fe del cumplimiento de los requisitos para la conformación de dichas compañías y del servicio que prestan.

La IATA se encuentra muy ligada a diversas organizaciones internacionales, ya que tiene que solicitar las disposiciones gubernamentales aprobadas para de ellas partir y crear manuales en los que se reúnen las disposiciones y recomendaciones que por carácter oficial o de seguridad deben cumplirse, como por ejemplo, asistirse de especialistas en cuestiones agrícolas, para emitir juicios sobre el transporte de artículos perecederos, de especialistas en diversas ramas de la química y aspectos nucleares, para determinar las medidas de seguridad que deben cubrirse para el transporte por avión de artículos peligrosos, etc.

La IATA, se encuentra muy ligada principalmente a la OACI, ya que a nivel general, existe una correlación de las actividades y de los objetivos que persiguen cada una de estas organizaciones.

La organización y estructura de la IATA, se encuentra contemplada en la Convención de la Habana, llevada a cabo en 1945 y su sede se localiza en la ciudad de Montreal, Canadá.

Los fines de la IATA, son los siguientes:

a) Promover el transporte aéreo en forma segura, regular y

económica..., estimular el comercio y estudiar los problemas que se relacionan con esta actividad;

- b) Crear los medios de colaboración entre las empresas de transporte aéreo internacional;
- c) Cooperar con la OACI y con los demás organismos internacionales. (54)

"La labor de la IATA ha sido dirigida a la elaboración de normas que regulen y faciliten el tráfico aéreo internacional, con el fin de evitar una competencia destructiva y se ha concretado en trabajos como son la facilitación de los trámites impuestos por los gobiernos que deben cumplir tanto los portadores como los usuarios". (55)

Para cubrir este objetivo, la IATA cuenta con una organización y estructura bien definida que incluye la constitución de comités permanentes, tales como el Comité Técnico, el de Finanzas, el Legal, etc., que se encarga de hacer estudios y análisis de todo lo relacionado al transporte aéreo, inclusive del de carga.

La importancia de la IATA, así como su gran relevancia a nivel mundial, reside en el gran número de miembros, tanto activos como asociados que forman parte de dicha asociación, en la que hago énfasis a mi parecer, de su excelente organización y

-----

(54) Artículo 3 del Convenio de la Habana.

(55) LOPEZ FLORES B. GUADALUPE. "La IATA y las políticas internacionales. Facultad de C. Políticas y Soc. UNAM México 1982.

del apego que generalmente se tiene por parte de la membresía a las recomendaciones y regulaciones que IATA emite.

De acuerdo al Reporte Anual de la IATA de 1987, los miembros de este organismo transportaron más de 5 millones de toneladas de carga en servicios regulares durante 1986, presentándose un aumento anual de entre el 6 y el 8% del total anual en los últimos años. (56)

La IATA, está considerada como la máxima entidad con autoridad para establecer y modificar las tarifas aéreas internacionales y para ello, publica manuales tarifarios de carga que son periódicamente sustituidos por los que han sido objeto de modificaciones.

Es así que cada uno de los miembros recibe "The Air Cargo Tariff", en sus dos secciones:

1. Regulaciones y tarifas para carga, cuyo origen o destino es un aeropuerto ubicado en Norteamérica. (57)
2. Regulaciones y tarifas cuyo origen o destino es un aeropuerto ubicado fuera de Norteamérica.

También se publica un TACT RULES información más importante respecto al transporte de la carga,

-----

(56) Ver IATA Manual Report 1987. 43rd Annual General Meeting Caracas, 1987.

(57) En este punto, se consideran dentro de esta sección, los puntos ubicados en los Estados Unidos de América, Canadá, Puerto Rico, US Islas Vírgenes y St. Pierre y Miquelon.

en la que se incluye la explicación de los términos internacionales en el uso del material IATA:

- Abreviaciones geográficas
- Código de las líneas aéreas
- Restricciones a la carga
- Prácticas en el transporte de artículos peligrosos
- Servicios y cargos
- Pago de tarifas y conversiones de monedas
- Información por países: En esta sección se pueden localizar datos referentes al país de origen o destino; en cuanto a los aeropuertos disponibles con aduana, facilitación y cargos en los aeropuertos, información general, para efecto de importaciones, tránsitos, documentación requerida, así como para las exportaciones, requisitos, moneda, idioma, etc.

En base a las normas oficiales, IATA también incluye una explicación completa y clara de los mecanismos y funciones de la guía aérea que se tratará posteriormente y regulaciones especiales por parte de las aerolíneas en particular.

Con el objetivo de presentar una visión organizada y de llevar a cabo un control congruente sobre el servicio aéreo, se han definido 3 Conferencias de Tráfico en la IATA.

Conferencia de tráfico No. 1. Comprende todo el Continente Americano y las islas adyacentes, Groelandia, Bermuda, islas del Mar Caribe y las islas

Hawaianas.

Conferencia del tráfico No. 2. Comprende toda Europa, incluyendo la parte europea de la URSS y las islas adyacentes, la Isla de Ascención y la parte Oeste de Asia, inclusive Iran.

Conferencia de tráfico No. 3. Comprende Asia y las islas adyacentes excepto las consideradas en el área 2. También comprende Australia, Nueva Zelanda y las islas del Océano Pacífico, excepto las incluidas en el área 1. (58)

La pauta original del mecanismo de las Conferencias de Tráfico, estableció nueve Conferencias regionales diferentes con el objetivo de que sus actividades fueran coordinadas por el Comité de Tráfico.

1. Conferencia del Atlántico Norte
2. Conferencia del Tráfico de Europa
3. Conferencia de Oriente Medio
4. Conferencia de Tráfico Africano
5. Conferencia de Tráfico de la ruta del Pacífico
6. Conferencia de Tráfico Asiático
7. Conferencia de Tráfico Australiano

8. Conferencia de Tráfico de Ruta Europa-Sudamérica.

9. Conferencia de Tráfico Occidental (59)

En agosto de 1987, el número de miembros activos llegó a los 132, mismos que a continuación se mencionan con el fin de mostrar hasta donde tiene alcance esta organización.

**Miembros Activos de IATA**

Adria Airways

Aer Lingus p.l.c.

Aeroméxico [Aeronaves de México] (60)

Aeroperú [Empresa de Transporte Aéreo del Perú]

Air Afrique

Air Algérie

Air America

Air Botswana

Air Burundi

Air Canada

Air France

Air Gabon

Air Guinée

Air India

Air Madagascar

Air Malawi

Air Malta

Air Mauritius

-----  
(59) LOPEZ FLORES OPCIT. Pág. 55

(60) Esta Empresa se encuentra en condiciones especiales por su reestructuración y venta a la iniciativa privada cuyo nombre actual es de "Aerovías de México", por lo que en IATA se deberán hacer los ajustes necesarios.

Air New Zealand  
Air Niugini  
Air Pacific  
Air Tanzania  
Air Tugaru  
Air UK  
Air Zaire  
Air Zimbabwe  
Alisarda (Linee Aeree della Sardegna)  
Alitalia (Linee Aeree Italiane)  
ALYEMDA (Democratic Yemen Airlines)  
American Airlines  
Austrian Airlines  
AVIANCA (Aerovías Nacionales de Colombia)  
Bakhtar Afghan Airlines  
Birmingham Executive Airways  
British Airways p.l.c.  
British Caledonian Airways Ltd.  
British Midland Airways  
Brymon Airways  
Cameroon Airlines  
Canadian Airlines International Ltd.  
Caribbean Air Cargo  
Chieftain Airways  
Continental Airlines  
Cook Islands Int'l Airways Ltd.  
Crossair

CSA (Ceskoslovenske Aerolinie)  
Cruzeiro do Sul  
Cubana (Empresa Consolidada Cubana de Aviación)  
Egyptair  
El Al  
Emirates  
Ethiopian Airlines  
Federal Express  
Finnair OY  
Flying Tiger Line  
Friendly Islands Airways  
Gambia Air Shuttle Ltd.  
P.T. Garuda Indonesian Airways  
Ghana Airways  
Gulf Air  
IBERIA (Líneas Aéreas de España)  
Icelandair  
Indian Airlines  
Iran Air - The Airlines of the Islamic Republic of Iran  
Iraqi Airways  
Jamhiriya Libyan Arab Airlines  
Japan Air Lines  
JAT (Jugoslovenski Aerotransport)  
Kenya Airways  
KLM Royal Dutch Airlines  
Kuwait Airways  
LAB (Lloyd Aereo Boliviano)

LACSA (Líneas Aéreas Costarricenses)  
LADECO (Línea Aérea del Cobre)  
LAM (Linhas Aéreas de Mocambique)  
LAN-CHILE (Línea Aérea Nacional, Chile, S.A.)  
LAP Líneas Aéreas Paraguayas  
Lesotho Airways  
Lufthansa (Deutsch Lufthansa)  
MALEV (Hungarian Airlines)  
Manx Airlines  
MEA (Middle East Airlines Airliban)  
Mexicana (Compañía Mexicana de Aviación)  
NCA (Nippon Cargo Airways)  
Nether Lines  
NFD (Nürnbergger-Flugdienst)  
Nigeria Airways  
Olympic Airways  
Pan American World Airways  
Philippine Airlines  
PIA (Pakistan International Airlines)  
PLUNA (Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea)  
Polynesian Airlines  
Qantas Airways  
Royal Air Maroc  
Royal Jordanian  
Royal Swazi National Airways  
SAA (South African Airways)  
SABENA (Société anonyme belge d' exploitation)

**SAS (Scandinavian Airlines System)**  
**SAUDIA (Saudi Arabian Airlines)**  
**Sierra Leone Airlines**  
**Soalir (Solcom Islandas Airways)**  
**Somali Airlines**  
**Sudan Airlines**  
**SWISSAIR (Swiss Air Transport)**  
**Syrian Arab Airlines**  
**TAG (Linhas Aéreas de Angola)**  
**TAP (Air Portugal)**  
**THY (Turk Hava Yollari)**  
**TMA Trans-Mediterranean Airways**  
**Tower Air**  
**Transavia Airlines BV**  
**Trinidad & Tobago (BWIA International) Airways**  
**Tunis Air**  
**TWA (Trans World Airlines)**  
**United Airlines**  
**UTA (Union de Transports Aériens)**  
**VARIG (Vacao Aérea Rio-Grandense)**  
**VIASA (Venezolana Internacional de Aviación)**  
**YEMENIA (Yemen Airways)**  
**Zambia Airways**  
**SAS Airline of Egypt.**

**Fuente: IATA Anual Report 1987.**

La mayoría de las aerolíneas que no forman parte de la Asociación, también delegan en este organismo la función de establecer las tarifas aéreas internacionales por lo que en general, éstas funcionan como punto de partida para la negociación de un servicio regular o no regular.

En cuanto a la fijación de tarifas, las Conferencias de Coordinación tarifaria son quienes directamente, en base al conocimiento de los costos de operación (61) del mercado, y de las necesidades tanto de las líneas aéreas, como de los usuarios, se avocan a unificar sus niveles tarifarios de carga.

Una vez ya definidos estos niveles tarifarios, finalmente para ser efectivos en un país, deben ser autorizadas por las autoridades locales. En nuestro país, la entidad correspondiente es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Tarifas. (62)

-----

- (61) En estos costos, se incluyen: Valor y depreciación de la aeronave, gastos de administración como el pago personal, equipo en tierra; así como derechos aeroportuarios, servicios de telecomunicación y radioayuda, etc.
- (62) La Dirección General de Tarifas, tiene como función fijar normas técnicas del funcionamiento y operaciones de las comunicaciones y de los transportes aéreos y marítimos, así como de aprobar, cancelar o modificar las tarifas y las reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexas relacionadas con las comunicaciones y transportes. Lo anterior de acuerdo a los artículos 55 al 61 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en las que se consignan todas las disposiciones de la ley en vigor relativas a la materia tarifaria.

Sin embargo, es un tanto difícil aceptar que existe un apego total a estas tarifas, ya que los servicios no regulares como los son los vuelos de fletamento por sus características, no se ajustan a las tarifas IATA ofreciéndose más bajas por tratarse de operaciones por contrato y definitivamente creo que no se pueden reglamentar, más aún por la constante y estrecha competencia del mercado actual.

### 3. LA CARGA AEREA INTERNACIONAL.

#### 3.1. Características del servicio.

Cuando se habla del servicio de transporte aéreo de mercancías usualmente se utilizan las palabras "cargo" o "freight" para nombrarlas, excluyendo el correo y el equipaje de los pasajeros.

Tradicionalmente, el transporte de carga se había limitado a la capacidad sobrante de los aviones de pasajeros y practicamente, para la mayoría del tráfico internacional, el pasaje sigue siendo preponderante en la definición de rutas e itinerarios, por lo que en muchas ocasiones, se sigue considerando a la carga como relleno para la operación de una aeronave.

A diferencia de México, en Estados Unidos y en algunos otros países se han convencido de la rentabilidad de las operaciones de configuración completamente carguera, desarrollando la industria a través de servicios regulares y no regulares demostrando la potencialidad de este servicio. (63)

Es así que año con año se percibe un incremento de la carga y paulatinamente un número cada vez mayor de aerolíneas que prestan servicios de carga ofrecen su servicio en el mercado internacional, situación que estimula la utilización de esta vía y por la creciente competencia entre unas y otras,

---

(63) Existen aerolíneas completamente cargueras como Flying Tigers de origen estadounidense con servicios regulares de Estados Unidos con una extensa red en todo el mundo, asimismo, podemos citar a Cargolux y otras compañías europeas como Lufthansa, KLM, Suissair que además de sus itinerarios para pasajeros, transportando carga cubriendo un amplio itinerario de "Cargo Service".

en muchas ocasiones se abaten los altos costos del transporte.

No solo los países desarrollados han implementado este servicio que sin duda alguna es el reflejo de una acertada apreciación del papel que juega este tipo de transporte en el comercio internacional, sino que países centro y sudamericanos a través de sus líneas aéreas ya cuentan con un equipo exclusivo para carga. Tal es así que Varig, línea brasileña, frecuentemente ingresa a territorio mexicano para dejar y recoger carga en grandes aviones como lo es el DC-10 F carguero, el cual tiene una capacidad aproximada de 70 toneladas; así como Avianca o Lacsa que eventualmente realizan vuelos charters de tipo carguero a nuestro país.

Por lo anterior, nos podemos dar cuenta de que esta rama de la aviación no es limitativa a las superpotencias económicas.

En cuanto a las características que presenta el transporte aéreo, el factor tiempo es importante, y si el valor por unidad de peso de las mercancías es lo suficientemente alto para permitir la consideración de los servicios de carga aérea, el transporte aéreo es ideal para estos embarques.

Para definir la calidad del servicio aéreo, influyen otros factores, como las frecuencias y regularidad de los vuelos, así como el tiempo invertido en el despacho aduanal y manejos en tierra.

De acuerdo a estudios de OACI, existen clases de mercancías

adecuadas para el transporte aéreo:

- a) Artículos que se necesitan con urgencia.
- b) Artículos cuyo valor disminuye debido al tiempo excesivo invertido en su transporte.
- c) Artículos de valor relativamente alto por unidad de peso, respecto a los cuales, los costos de transporte por aire resultan una pequeña porción de su valor total y a los que es especialmente importante proteger contra daños o robos.
- d) Artículos que haya que transportar conjuntamente con los pasajeros o de los que deben disponerse poco después de la llegada de éstos, pero que son demasiado grandes o pesados para llevarse como equipaje personal.
- e) Mercancías practicamente de todos los tipos destinadas a regiones en las que el transporte de superficie es excepcionalmente costoso o poco seguro.

En los anteriores grupos se incluyen los artículos de fácil descomposición, tales como frutas y vegetales frescos, carne y pescados frescos congelados o sólo refrigerados, animales domésticos, aves y peces vivos y artículos relativamente valiosos, especialmente los manufacturados o semimanufacturados (64).

El servicio aéreo presenta otras ventajas como son:

-----

(64) OACI. La carga aérea en la región latinoamericana. Documento 8487 AT/720 Junio de 1965 pág. 45-46

- A) Es el medio de transporte más seguro.
  - B) Se cuenta con altas posibilidades de embarque inmediato cuando la regularidad de los vuelos es constante.
  - C) La carga puede ser palletizada y contenerizada de acuerdo a peso y volumen según el tipo de avión disponible dándose un manejo de manera más simplificada en ULD's.
- (65)
- D) La principal, es el medio de transporte más rápido.
  - E) Cuenta con equipo adecuado para carga especial: refrigerados, contenedores establo, contenedores para insectos o peces vivos, etc.

### 3.2. Algunas características comparativas del transporte aéreo de carga con otros medios de transporte.

A la carga aérea también se le refiere como flete aéreo, y su importancia se puede expresar en términos objetivos en una sola palabra: rapidez.

A pesar de que la industria del flete aéreo es particularmente considerada como una operación para asuntos o cargas de emergencia, esta industria no ha tenido un fácil desarrollo, pues su participación en el tráfico internacional se limita a un mínimo porcentaje del global del movimiento de mercancías

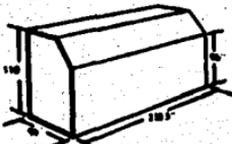
-----

(65) ULD.- Unit Load Device que podría traducirse al idioma español como mecanismo de carga unitarizado. Ver gráfica a continuación.

-79-

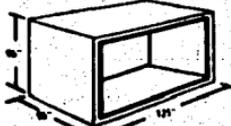
TIPOS DE PALLETS  
Y CONTENEDORES

20 FEET PALLET (ATA TYPE 20)



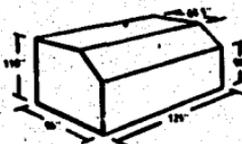
MAXIMUM GROSS WEIGHT 24,000 LBS. EXTERNAL VOLUME 1125 CU. FT.  
TARE WEIGHT 1140 LBS. AIRCRAFT SP7H

M1 CONTAINER (ATA TYPE 2)



MAXIMUM GROSS WEIGHT 14,000 LBS. EXTERNAL VOLUME 480 CU. FT.  
TARE WEIGHT 1700 LBS. AIRCRAFT SP7H

96" X 125" PALLET (ATA TYPE 20)



MAXIMUM GROSS WEIGHT 14,000 LBS. EXTERNAL VOLUME 775 CU. FT.  
TARE WEIGHT 570 LBS. AIRCRAFT SP7H

AQ7 CONTAINER (ATA TYPE 20)



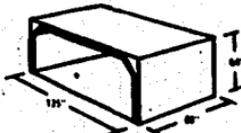
MAXIMUM GROSS WEIGHT 14,000 LBS. EXTERNAL VOLUME 770 CU. FT.  
TARE WEIGHT 700 LBS. AIRCRAFT SP7H

80" X 125" PALLET (ATA TYPE 9)



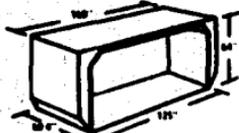
MAXIMUM GROSS WEIGHT 13,000 LBS. EXTERNAL VOLUME 684 CU. FT.  
TARE WEIGHT 300 LBS. AIRCRAFT SP7H, SP7J, DC-7B, A300

LD-9 CONTAINER (ATA TYPE 9)



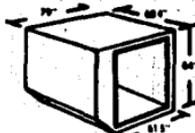
MAXIMUM GROSS WEIGHT 13,000 LBS. TARE WEIGHT 600 LBS.  
EXTERNAL VOLUME 594 CU. FT. AIRCRAFT SP7H, SP7J, DC-7B, A300

LD-6 CONTAINER (ATA TYPE 6)



MAXIMUM GROSS WEIGHT 7,000 LBS. TARE WEIGHT 400 LBS.  
EXTERNAL VOLUME 390 CU. FT. AIRCRAFT SP7H, SP7J, DC-7B, A300

LD-3 CONTAINER (ATA TYPE 6)



MAXIMUM GROSS WEIGHT 7,000 LBS. EXTERNAL VOLUME 340 CU. FT.  
TARE WEIGHT 277 LBS. AIRCRAFT SP7H, SP7J, DC-7B, A300

a nivel mundial, sin embargo la carga aérea ha surgido como uno de los medios de transporte especializado y seguro dirigido a una carga muy determinada que requiere de cuidadoso manejo y tiempo estrictamente corto para lograr la venta de un producto en un mercado lejano.

Si bien es cierto que la carga aérea es comparativamente más costosa que los otros medios de transporte, ésta permite el traslado de ciertas mercancías que por ningún otro medio resulta conveniente, ni representativo de una ganancia, por ejemplo la transportación de productos perecederos mexicanos como el aguacate, mango, oca, espárrago, fresa, litchi, flores frescas, etc. cuya producción es aceptada notablemente por su calidad en los mercados europeos y norteamericanos. (66)

Sin la invención del avión, sería imposible hacer llegar estos productos en buenas condiciones a su destino, pues por vía marítima, el tiempo de traslado sería conservadoramente de entre 13 y 15 días para llegar por ejemplo a un puerto europeo, de ahí, la descarga y traslado a las ciudades de consumo tomaría un poco más de tiempo y, considerando que se trata de carga delicada por su rápido proceso de maduración y descomposición, prácticamente no resultaría benéfico utilizar la trans-

---

(66) Ya que estamos hablando de productos perecederos de temporada, estos productos se transportan durante todo el año, principalmente a las ciudades de Amsterdam, París, Londres y Frankfurt a través de las líneas aéreas europeas: KLM, Air France y Lufthansa, en menor escala Iberia.

portación marítima.

A pesar de que para estos productos ya se han utilizado algunas sustancias químicas en contenedores refrigerados para el transporte marítimo, podríamos pensar que no se han logrado optimizar las condiciones del transporte de los mencionados artículos perecederos, ya que muchas veces la congelación o refrigeración prolongada afecta la vida y sabor de éstos, y cuando estos productos son puestos a la venta, pueden ser no aceptados con el mismo valor que un producto cuya refrigeración fue menor. (67)

Por supuesto que por vía marítima es posible la transportación de otro tipo de productos menos delicados en ese sentido, tales como el limón, toronja etc., cuya programación para el transporte contempla el tiempo utilizado en su programa de maduración.

Otros productos que requieren contundentemente del transporte aéreo son los pescados y mariscos frescos que se envían a lugares lejanos. Por ejemplo, a través de Japan Airlines -- con frecuencia se llevan a cabo embarques de atún fresco de gran valor en el mercado japonés, embalado en condiciones muy especiales y acompañado de todos los elementos físicos neces

-----

(67) Es necesario hacer notar que en el transporte marítimo -- también se ha hecho posible la transportación de algunos perecederos con la utilización del gas tectrol en atmósferas controladas y con la aplicación de productos que absorben el etileno que despiden los frutos como el "ethisorb".

rios para su preservación y entrega en perfecto estado a su consignatario, lo mismo sucede con la langosta, los camarones, etc.

Las carnes rojas frescas son frecuentemente transportadas a puntos europeos procedentes de Estados Unidos y Argentina, misma que requiere de un corto tiempo de congelación, hecho que cotiza altamente el producto por su calidad, en los mercados mundiales.

Otra de las ventajas del transporte aéreo es la disposición inmediata del siguiente vuelo que normalmente representa una diferencia de algunas horas dependiendo del itinerario y del destino, con la intención de hacer llegar en unas horas la carga al destinatario.

Por vía aérea se transportan también artículos o bienes de inmenso valor como los metales preciosos, joyas, obras de arte, etc. requiriendo de vigilancia y cuidado extremo. Los riesgos por el corto tiempo de traslado se reducen aminorando así incidentes como pérdidas, saqueos o cualquier tipo de avería.

El suministro de materias primas a las grandes o pequeñas plantas productivas es tan importante que no es demeritorio el alto costo del transporte aéreo para partes de maquinaria, cuando de ella depende el curso normal de la línea de producción y es necesario hacerlas traer de un punto distante.

México importa insumos para diversas ramas de la industria de países europeos, Japón y Estados Unidos; grandes empresas

transnacionales llevan a cabo un intenso intercambio de bienes a nivel corporativo fabricando e integrando en todas y cada una de sus plantas a lo largo del mundo, partes manufacturadas o semimanufacturadas, distribuyéndolas para su venta o ensamblable. Empresas tales como IBM, Volkswagen, Renault, Nissan, -- Ford Motor Co. y otras importan muchas de las partes para ensamblar de productos para consumo nacional o solo como importación temporal para ser retornadas al extranjero.

Lo anterior intensifica el movimiento de mercancías y a pesar de que la mayoría de estas piezas o manufacturas se transporta por la vía marítima, existen casos específicos que requieren de la industria de la aviación.

Por las condiciones y acceso que se tiene del autotransporte, éste es utilizado con mayor frecuencia principalmente porque es más barato que el transporte aéreo, pero éste no puede alcanzar grandes distancias y ciertos puntos donde existe mar de por medio, y el tiempo de recorrido es definitivamente menos ventajoso que el aéreo para ciertas mercancías aunque se cuenta con equipo de refrigeración algunas veces. (68)

La manipulación de los embarques vía aérea es mínima y ofrece un alto índice de seguridad de que los movimientos serán -- llevados a cabo con cuidado y con el equipo necesario para la carga y descarga, por lo tanto, es idóneo para cierto tipo de equipo electrónico que actualmente México exporta a diversos países.

-----  
(68) Camiones con "thermo king" o sistema para refrigerar.

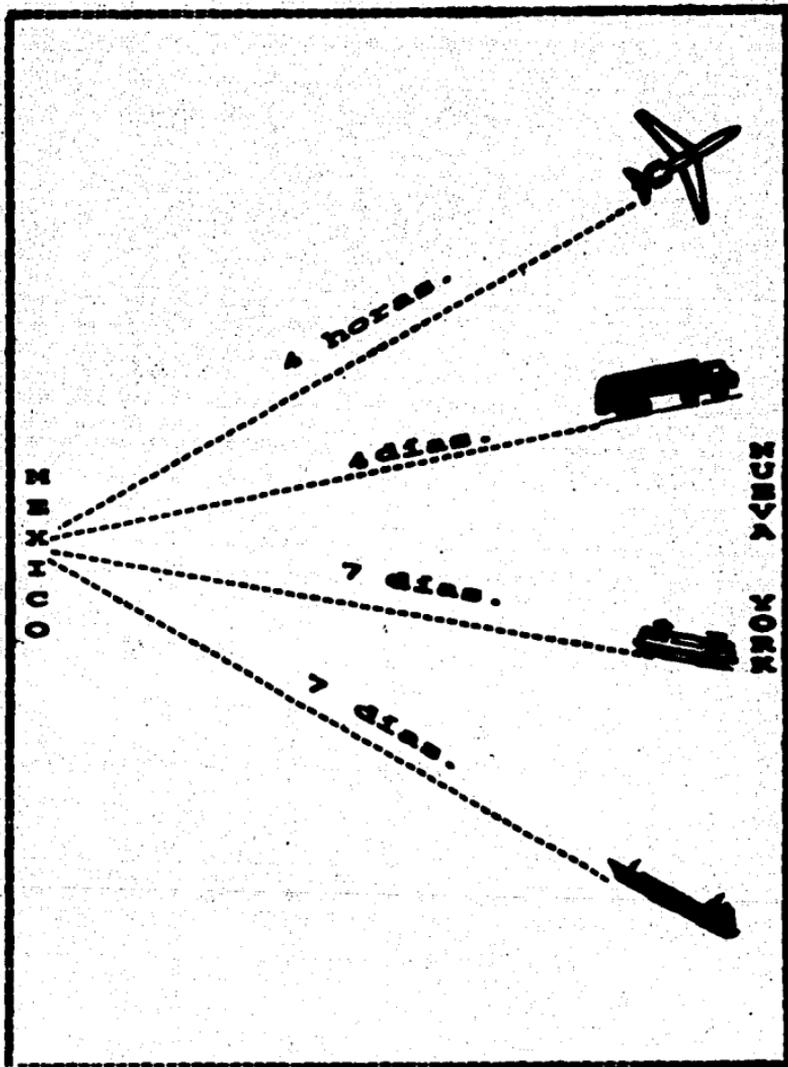
Por ejemplo, las terminales y computadoras que se arman en la planta de IBM instalada en Guadalajara, Jal., cuentan con un tipo de empaque muy preciso que consiste en la selección - del cartón adecuado para la fabricación de las cajas, así como de madera específica para las rejillas que soportarán las mercancías con medidas expresas y exactas; fleje especial de aleaciones de metales determinados. Tomando en cuenta que el valor de venta de las computadoras amerita el uso del transporte -- aéreo, la erogación por concepto de fletes es mínima si éste se desarrolla en óptimas condiciones.

"El inconveniente fundamental del transporte aéreo de mercancías en relación con otras modalidades del transporte, es su elevado costo, así como las limitaciones impuestas al tamaño de la unidad de las mercancías embarcadas por las dimensiones de las puertas de carga de las aeronaves..."(69)

Sobre este último aspecto, a pesar de la gran magnitud de algunas aeronaves, definitivamente es incomparable la capacidad volumétrica y en peso si es que comparamos un buque con un avión, pues como ya se mencionó anteriormente, el avión comercial carguero más grande con que se cuenta hasta la fecha es el Boeing 747 F y si consideramos que su máximo factor de carga es de aproximadamente 120 toneladas y además pensamos que un barco de mediano calado transporta unas 35,000 toneladas en embarques de gran tamaño, se podría decir que esta desventaja

-----  
(69) ANADOR, Trapala. "Aspectos jurídicos del transporte aéreo de carga aérea internacional". UNAM México 1972 pág.113

COMPARATIVO DE TIEMPOS DE LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE.



\*tiempos aproximados.

ja del servicio aéreo es evidente, pero lo que realmente se desea resaltar es el hecho de que el flete aéreo no pretende ni abarcar, ni competir con el transporte marítimo, pues el servicio es diferente de acuerdo al tipo de mercancía a transportar.

El transporte aéreo no está destinado a los productos a granel, como el petróleo, la sal, el carbón, etc., ni a cantidades inmensas de café, algodón, fertilizantes, minerales, azúcar pues normalmente estos productos no revisten ni la urgencia ni un valor por unidad de peso (kilogramo) que amerite el transporte aéreo.

### 3.3 La función de Empresas Reexpedidoras y Agencias de carga.

El desplazamiento de las mercancías desde el expedidor hasta el consignatario requiere de un número de servicios comerciales para complementar los esfuerzos de las compañías transportistas, se han desarrollado las agencias comerciales que podríamos definir en dos grupos: los agentes de ventas del transporte de carga y los agentes reexpedidores o consolidadores de carga.

Los primeros se limitan a ofrecer el servicio directamente a los exportadores e importadores y manejan los embarques unitariamente, es decir, uno por uno de origen a destino.

Los segundos tienen la variante de dedicarse a la consolidación

ción a través de la cual se agrupan pequeños o medianos embarques para obtener descuentos en las tarifas, aprovechando que para carga existe un sistema de subdivisión de pesos y tarifas, es decir, una compañía consolidadora reúne sus embarques con un mismo punto de origen y destino y los presenta ante el transportista como uno solo. En este caso la tarifa es más baja por tratarse de un volumen de carga mayor, mientras mayor peso, la tarifa por kilo cobrable es menor.

Por ejemplo el tráfico de carga aérea de Europa a México es muy intenso, por lo que existen compañías que expresamente se dedican a consolidar carga en este tramo comprometiéndose en cuanto a la garantización de la reservación correspondiente. Asimismo sus servicios pueden comprender la tramitación de documentos de embarque, gestiones consulares, despacho aduanal, control y seguimiento de los movimientos y envíos, anuncio de llegada del embarque, y servicios de comunicaciones: telex, telefax, teletipo, etc.

Estas agencias también pueden organizar los servicios de entrega contra pago, reclamaciones, cobros y gestiones bancarias y de seguro.

Las agencias de carga, o sea las que no consolidan, en México suelen estar muy ligadas a las Agencias Aduanales, pero se debe separar la actividad de cada una, ya que estas últimas unicamente llevan a cabo los trámites de importación y exportación ante la Aduana en representación de su cliente y aunque normalmente una agencia aduanal es una agencia de -

carga, real y legalmente son dos actividades diferentes.

Las agencias de carga y reexpedidoras tienen una función primordial que es la de vender el servicio de transporte aéreo, es por eso que las líneas aéreas comisionan a éstas por la carga canalizada a sus vuelos y en ocasiones las agencias de carga pueden representar y controlar la comercialización del servicio de una manera completa.

Operativamente el agente es quien recibe la carga y la aligta física y aduanalmente para el transporte; así como despacho en destino y entrega a su consignatario.

#### 3.4. Regulaciones, fletes y cargos.

Las disposiciones vigentes de carácter comercial son las emitidas por la IATA, mismas que concuerdan con las regulaciones de OACI-ONU en cuanto a medidas de comercio y seguridad se refiere.

Por lo anterior, y con el objeto de llevar a cabo un transporte eficiente, se ha llegado a la unificación de códigos y términos que tienen validez internacional y que facilitan el entendimiento de todos los aspectos y factores que conforman el embarque.

A continuación los puntos más importantes que deben manejarse en el embarque aéreo:

Códigos de ciudades.

Cada una de las ciudades que cuentan con Aeropuerto, tienen

carga, real y legalmente son dos actividades diferentes.

Las agencias de carga y reexpedidoras tienen una función primordial que es la de vender el servicio de transporte aéreo, es por eso que las líneas aéreas comisionan a éstas por la carga canalizada a sus vuelos y en ocasiones las agencias de carga pueden representar y controlar la comercialización del servicio de una manera completa.

Operativamente el agente es quien recibe la carga y la aligta física y aduanalmente para el transporte; así como despacho en destino y entrega a su consignatario.

#### 3.4. Regulaciones, fletes y cargos.

Las disposiciones vigentes de carácter comercial son las emitidas por la IATA, mismas que concuerdan con las regulaciones de OACI-ONU en cuanto a medidas de comercio y seguridad se refiere.

Por lo anterior, y con el objeto de llevar a cabo un transporte eficiente, se ha llegado a la unificación de códigos y términos que tienen validez internacional y que facilitan el entendimiento de todos los aspectos y factores que conforman el embarque.

A continuación los puntos más importantes que deben manejarse en el embarque aéreo:

Códigos de ciudades.

Cada una de las ciudades que cuentan con Aeropuerto, tienen

asignado un código que consiste en 3 letras para su identificación inmediata, y también funciona para definir un destino a través del sistema de comunicaciones que tienen todas las líneas aéreas, el teletipo.

**Ejemplos:**

MEX - Ciudad de México  
GDL - Guadalajara  
ACA - Acapulco  
LAX - Los Angeles  
PAR - París  
YYZ - Toronto  
ZRH - Zurich  
SAO - Sao Paulo  
PTY - Ciudad de Panamá.

Cuando existe más de un aeropuerto en una misma ciudad, cada uno tiene su propio código, por ejemplo:

Londres Gatwick - LGW  
Heathrow - LHR  
Luton Int'l - ETN  
Standstead - STN  
Nueva York La Guardia - LGA  
J.F. Kennedy - JFK  
Newark - EWR  
Buenos Aires Ezeiza - EZE  
J. Newberry - AEP

**Código POR País.**

Comprende un designador de dos letras. Ejemplo:

AU - Australia  
DK - Dinamarca  
MX - México  
SM - San Marino  
SV - El Salvador

**Código POR línea aérea (dos letras).**

Ejemplo:

MX - Mexicana de Aviación  
BA - British Airways  
FT - Flying Tigers  
LH - Lufthansa  
RG - Varig  
SU - Aeroflot

**Código numérico de línea aérea.**

Este código siempre se encuentra impreso como prefijo en todo boleto o guía aérea expedido por la línea aérea, y a través de éste, inmediatamente se identifica al transportista. Ejemplo:

001 - American Airlines  
055 - Alitalia  
127 - Aeronica  
131 - Japan Airlines  
555 - Aeroflot (70)

Documentación que debe presentar el embarcador.

- A.- Instrucciones para el transporte.- Las instrucciones del embarcador pueden ser dadas verbalmente o por escrito usando preferentemente la Carta de Instrucciones la cual se puede solicitar en las oficinas del transportista.
- B.- Carta de instrucciones del embarcador.- La carta de instrucciones es una forma designada a determinar las instrucciones del embarcador al transportista para la expedición de guía (AWB) en su nombre. Las formas contienen todos los detalles necesarios para su expedición y autoriza al transportista a firmar el AWB en nombre del embarcador o "shipper".
- C.- Información necesaria.
- 1.- Embarcador/Shipper.- Se debe mostrar en el AWB, el nombre completo y domicilio, ciudad, país y número telefónico o de telex.
  - 2.- Consignatario / Consignee.- Los mismos datos del embarcador.
  - 3.- Aeropuerto de Salida/ Airport of departure.- Se debe anotar el nombre completo del aeropuerto.
  - 4.- Aeropuerto de destino / Airport of destination.- Debe aparecer nombre del aeropuerto o de la ciudad si es desconocido. En casos donde el nombre de la misma ciudad es usado en más países, se debe agregar

el nombre del país, por ejemplo, Londres, Reino Unido Londres, Ontario.

- 5.- Ruta y reservación solicitadas / Requested Routing- Requested Booking.- Las rutas que la línea aérea aplica a menos que el embarcador inserte una ruta y reservación específica.
- 6.- Marcas y números / Marks and numbers.- El AWB debe mostrar las marcas y numeraciones hechas por el embarcador tal como aparecen en los paquetes.
- 7.- Número y tipo de paquetes / Number and kind of Packages.- Se anota el número total de piezas y comprende el envío, así como las características de empaque, cartón, caja, reja, bolsa, rollo, etc. y si las piezas van sueltas, describirías como "loose".
- 8.- Descripción de los bienes / Description of goods.- Cada artículo contenido debe ser descrito separado y suficientemente detallado en el AWB, misma que debe declararse conforme a las descritas en la documentación que acompaña al embarque tales como la declaración de exportación del embarcador, facturas comerciales o consulares y licencias de importación. Los artículos peligrosos, deben mostrar su nombre correcto y definido así como su tipo de etiquetas aplicadas al empaque si es requerida.
- 9.- Peso Bruto / Gross Weight.- Exacto en kilogramos o en libras.

- 10.- Dimensiones / Measurement.- Longitud, ancho y altura- anotando la unidad de medición.
- 11.- Cargos por flete / Air Freight Charges.- Se debe anotar si son prepagados-prepaid o por cobrar-collect.
- 12.- Valor declarado para transporte- Declared Value for Carriage.- La cantidad declarada para responsabilidad del transportista. Si no hay valor declarado, el embarcador deberá insertar la abreviación N.V.D. (71)
- 13.- Valor declarado para Aduana / Declared Value for Customs.- Ya que los embarques internacionales son inspeccionados por aduanas del país de destino, se debe hacer esta anotación para la aplicación de los impuestos de importación que se basan en el valor declarado.
- 14.- Monto que se desea asegurar / Insurance amount requested.- A menos que esta anotación se haga, el embarque si viajará asegurado. El seguro llegará a ser efectivo sobre la cantidad declarada en el momento en que el embarcador llene la Carta de Instrucciones.
- 15.- Información para el manejo y observaciones / Handling information and remarks.- Cualquier otra anotación como notificaciones que deben hacerse a la llegada del embarque.

Otros documentos:

En adición a la Carta de Instrucciones, los siguientes docu

-----

(71) N.V.D. No valor declarado / No value declared.

mentos son requeridos según la carga:

- Certificado de Artículos Peligrosos.
- Certificado de animales vivos.
- Una copia de la factura comercial para las consignaciones embarcadas bajo una tarifa específica. (72)

Restricciones a la carga.

Por dimensiones.- La carga ordinaria consistente en varias dimensiones es aceptada y acomodada de acuerdo al tipo de avión que se vaya a utilizar, tomando en cuenta su capacidad y contorno.

El peso y dimensiones por pieza aceptables tienen que ser dadas por el transportista ya que cada avión cuenta con diferentes tipos de pallets y contenedores, y diferentes dimensiones en las puertas. Por tal razón, el embalaje debe hacerse de acuerdo a estas condiciones, preguntando antes la disponibilidad de equipo.

Por valor.- Existen otro tipo de restricciones debido al valor de la carga cuando las consignaciones cuyo valor declarado sea mayor a los \$100,000.00 USD o su equivalente. Estos embarques no serán aceptados para el transporte a menos de que existan arreglos previos entre el usuario y el transportista.

Por embargo.- Otro de los conceptos usuales en la aviación es cuando existe un "embargo" que significa el rechazo por parte de un transportista a aceptar la carga para su movimiento en alguna ruta o segmento, o para determinados artículos.

---

(72) Tarifa específica mejor conocida como SCR (Specific Commodity rate que se aplica a mercancías determinadas entre puntos determinados y son más bajas que las normales.

Por la naturaleza de los bienes.

**- Animales vivos-**

La aceptación de animales vivos está sujeta a la Regulación de Animales Vivos descrita en el Manual para Animales Vivos de la IATA y a las regulaciones especiales de las líneas aéreas en las que se detallan las especificaciones de acuerdo al animal, tipo de avión, temperatura en ruta, disponibilidad del personal para atención a los animales.

Además de esto, se deben cubrir los siguiente pre-requisitos:

- a) Salud y condición de los animales no mostrando signo alguno de enfermedad. El transporte de animales preñados está generalmente prohibido.
- b) Empaque limpio, ventilado y a prueba de escape.
- c) Comida y artículos especiales correspondientes.
- d) Reservación y confirmación en todos los vuelos.
- e) No pueden consolidarse con otra carga.
- f) Se requieren documentos oficiales de certificación de buena salud.

**-Armas y municiones-**

Armas para casa o defensa personal, así como otras armas, municiones, cartuchos y material de guerra, serán admitidos para el transporte con la condición de que éste sea permitido por las leyes del país que se pretenda sobrevolar.

Para seguridad de los cartuchos, se debe consultar la reglamentación para artículos restringidos checando cantidades y -

condiciones de aceptación.

Asimismo, para las armas y material de guerra, el embarcador debe mostrar su autorización para la exportación, importación y tránsito de estos artículos.

La terminal de carga de la línea aérea que acepte y dé registro a la carga, deberá dar aviso a todas las estaciones de tránsito y transferencia así como destino de la siguiente información: tipo, calibre, peso neto y bruto del embarque, valor, nombres completos del embarcador y del consignatario, número de vuelo y fecha de salida.

#### -Artículos peligrosos-

La reglamentación sobre mercancías peligrosas editada por la IATA, está basada en el Anexo 18 al Convenio Internacional de Chicago de Aviación Civil OACI y sus respectivas instrucciones técnicas.

Este reglamento es aplicable a todas las compañías aéreas que sean parte del Acuerdo sobre Tráfico de Carga Interlineal de IATA. Por lo tanto, los expedidores al ofrecer mercancías, deberán cumplir con la reglamentación IATA.

El enfoque general para la regulación del transporte de mercancías peligrosas por vía aérea es el utilizado por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas sobre Transporte de Mercancías Peligrosas y el reglamento para Transporte sin Riesgo de Materiales Radioactivos del Organismo Internacional de Ener

gía Atómica, tomando en cuenta también todas las normas nacionales e internacionales pertinentes.

En general, las mercancías peligrosas se dividen en diferentes clases y divisiones de acuerdo al riesgo que presentan. - Algunas mercancías peligrosas lo son demasiado para ser transportadas por avión, otras pueden transportarse en aviones de carga únicamente y algunas otras son aceptables tanto en aviones de pasajeros como de carga.

El expedidor es el responsable de la identificación y clasificación de las mercancías peligrosas destinadas al transporte por aire.

Antes de embarcar cualquier mercancía, el expedidor tiene -- que:

a) Identificar correcta y totalmente todos los artículos que contengan dichas mercancías.

b) Clasificar cada unidad considerada como mercancía peligrosa en una de las nueve clases, y cuando sea apropiado, clasificar cualquier riesgo secundario y,

c) Asignar a cada artículo considerado como mercancía peligrosa a uno de los tres grupos de embalaje de acuerdo a su peligrosidad.

d) Cerciorarse de que sus responsabilidades respecto a la -- clasificación las ha llevado a cabo completamente al presentar las mercancías embaladas al transportista para su envío.

A continuación se relacionan las clases de mercancías peligrosas.

- CLASE 1 - Explosivos.
- CLASE 2 - Gases comprimidos, licuados, disueltos a presión o intensamente refrigerados.
- CLASE 3 - Líquidos inflamables, sustancias que presenten el riesgo de combustión espontánea, sustancias que en contacto con el agua despiden gases inflamables.
- CLASE 4 - Sólidos inflamables, sustancias que presenten el riesgo de combustión espontánea, sustancias que en contacto con el agua despiden gases inflamables.
- CLASE 5 - Sustancias comburentes, peróxidos orgánicos.
- CLASE 6 - Sustancias venenosas (tóxicas) e infecciosas.
- CLASE 7 - Materiales radioactivos.
- CLASE 8 - Corrosivos.
- CLASE 9 - Mercancías peligrosas varias.

Las mercancías peligrosas deben asignarse al Grupo de Embalaje correspondiente según el grado de riesgo que presenten:

Grupo de embalaje I.- Gran peligro.

Grupo de embalaje II.- Peligro medio.

Grupo de embalaje III- Menor peligro.

Para cada uno de estos grupos existe una minuciosa explicación de los requisitos y características del embalaje marcado de cada uno de los paquetes de acuerdo a las indicaciones que marca el Reglamento. \* Ver Cuadro de etiquetas anexo.

-39-  
IATA/ICAO HAZARD AND HANDLING LABELS (CONT.)\*

Primary hazard labels (cont.)

Secondary hazard labels

Class 6



Class 7



Class 8



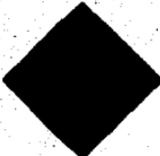
Handling labels



\* Except for Radioactive and Handling Labels, text indicating the nature of risk on label is optional.

-100-  
IATA/ICAO HAZARD AND HANDLING LABELS\*

Primary hazard labels

Class 1**	Class 1	Class 1	Class 4
			
		Class 2	
			
			Class 5
		Class 3	
			

\* Except for Radioactive and Handling Labels, text indicating the nature of risk on label is optional.  
 \*\* All Classes bearing Explosives Labels (shown in this column and falling in Divisions 1.1, 1.2, 1.3 (with the few exceptions), 1.4 and 1.5 are normally forbidden for air transport.



De igual manera se deberá extender la Declaración del Expedi-  
dor de Mercancías Peligrosas bajo la supervisión y control tan-  
to de la línea transportista como del agente de carga.

\*\* Ver Formato de Declaración anexo.

**- Restos humanos-**

(Cremados, embalsamados o no embalsamados).

Antes de la aceptación física del embarque, deben ser config-  
mados por parte de la línea aérea, los vuelos en los que será  
transportado, incluyendo los vuelos de conexión y basarse en  
las regulaciones "Import-transit-Export" IATA.

Los restos cremados deben presentarse para su transporte en  
empaques soldados y pueden ser aceptados para cualquier tipo  
de avión.

Los restos no cremados deben presentarse perfectamente pro-  
tegidos contra averías y cubrir requisitos especiales de las  
líneas aéreas. Algunos países no permiten se internen restos  
humanos a menos que éstos estén embalsamados o cremados.

Los cuerpos humanos en ataúdes, podrán ser transportados so-  
lamente en aviones completamente cargueros o en aviones de pa-  
sajeros que cuenten con compartimentos de carga separados, su-  
jetos a previa aceptación y reservación.

**-Maquinaria-**

(Sin empaque)

La maquinaria debe presentarse solidamente sujeta a soportes

que faciliten su carga y anclaje en el avión.

Los puntos de carga por los cuales deberá estibarse el soporte o base, deberán estar perfectamente visibles o marcados.

La carga que deba ser levantada por medio de un montacargas deberá ser montada en bases que levanten del suelo aproximadamente 5 cms / 2 pulgadas.

Si el centro de gravedad de una máquina es tal que durante las operaciones de carga no presente una distribución del peso balanceada, esta situación deberá ser notificada a la línea aérea para dar las indicaciones correspondientes al personal encargado de las operaciones.

Las partes peligrosas o delicadas de una máquina, deben ser protegidas de manera que no exista confusión, para que estas partes no se utilicen como base para la carga o para el anclaje. Las partes frágiles deben ser protegidas en contra de las malas condiciones del tiempo (lluvia, polvo o temperaturas -- congelantes).

#### **-Precederos-**

Los artículos de naturaleza perecedera, los cuales puedan ser susceptibles a deterioro o muerte, ya sea por cambios de clima, temperatura, altitud u otra característica del clima, así como prolongación del tiempo en tránsito, serán aceptadas cuando se tenga la razonable certeza de que llegarán a su destino en buenas condiciones.

Se debe llevar a cabo el trámite de reservación por adelantado y la documentación deberá ser perfectamente marcada con la palabra: "Perishable", así como la etiqueta correspondiente en cada uno de los bultos o piezas que conformen el embarque.

**-Efectos personales y equipaje no acompañado-**

Si los efectos personales son empacados en maletas o portafolios, éstos deben estar perfectamente cerrados y si las llaves son enviadas anexas al embarque, deberán incluirse en un sobre que acompañe a la guía aérea. (73)

**-Carga valiosa-**

**Definición .-** Los embarques que contengan uno o más de los siguientes artículos:

- a) Cualquier artículo que tenga un valor declarado para el transporte de 1000 USD por kilogramo bruto o su equivalente en otra moneda.
- b) Lingotes de oro o cualquier otra forma.
- c) Documentos cobrables, tales como cheques de viajero, notas bancarias, cheques, etc.
- d) Diamantes (incluidos los de uso industrial) rubíes, esmeraldas, safiros, ópalos y perlas reales o cultivadas.
- e) Joyería que contenga cualquiera de las piedras anteriormente mencionadas.
- f) Joyería y relojes hechos de plata, oro ó platino.

---

(73) Ver TACT Rules. Regla 3.7.8.

**G) Artículos hechos de oro y platino.**

La carga valiosa no deberá ser consolidada con otro tipo de mercancía y deberá empacarse de tal manera que el contenido no pueda ser sustraído sin dejar alguna huella perceptible a simple vista.

**-Vehículos-**

Para la transportación de vehículos se tienen que tomar en cuenta las regulaciones sobre mercancías restringidas de acuerdo a los componentes y sustancias que formen parte de los vehículos o sus accesorios.

**-Carga húmeda-**

La línea aérea puede aceptar carga húmeda, incluyendo carga enfriada o mojada como las flores, vegetales, frutas, pieles que requieran refrigeración. Por lo anterior, se deberán hacer los arreglos necesarios con anticipación.

Aquellos artículos que presenten posibilidad de gotear o de humedecer su empaque, deberán presentarse en recipientes o empaque a prueba de ello.

**CARGOS DE TRANSPORTE/REGULACION IATA.**

La "tarifa" es la cantidad que cobra la línea aérea por el transporte de una unidad de peso (kilogramo o libra).

Las tarifas aplicables son las vigentes publicadas en la fecha de la expedición de la guía aérea por la línea transportista o por su agente.

El cargo o "flete" es la cantidad a pagar por la transportación de un embarque y depende del valor declarado por el embarcador, del peso bruto y del volúmen de dicha carga.

De acuerdo a la regulación IATA, cualquier línea aérea podrá establecer tarifas y cargos más altos que los acordados por la misma IATA, pero no se deberá hacer ningún tipo de descuento o rebaja a menos que éstos sean los establecidos por los "class rates" autorizados por IATA (74).

El cálculo de los fletes para todos los embarques se harán multiplicando la tarifa aplicable por los kilos o libras del peso a cobrar. (75)

Existen varios tipos de tarifas y cargos:

a) Cargo mínimo.- En ningún caso el flete será menor a los cargos mínimos designados por IATA, y éstos dependen del tramo ó área de transportación. Por ejemplo entre el área 1 y 2 el cargo mínimo es de \$ 50.00 USD.

b) Tarifas para carga general / General Cargo Rates.- Estas tarifas se aplican para el transporte de carga en general. La tarifa para carga general llamada "normal" aplica a embarques con un peso máximo de 45 Kg. Las tarifas para carga general -  
-----

(74) Las tarifas son establecidas por IATA en base a los estudios sobre costos y consultas con los operadores de las rutas en cuestión y son las que normalmente se respetan para el transporte o se toman en cuenta para la delimitación de otras tarifas.

(75) El peso a cobrar puede ser el peso real o este puede ser definido en base al volúmen (1 Kg. = 6,000 cm<sup>3</sup>) o bien con el fin de aprovechar una tarifa más baja se paga la tarifa correspondiente a un embarque de mayor peso.

más bajas son para aquellos embarques con mayor peso, mientras más peso, la tarifa por kilo es más baja.

c) Tarifas para mercancías específicas/ Specific Commodity Rates.- Estas tarifas usualmente son más bajas que las de carga general y están autorizadas para tipos de carga específicos con puntos de origen y destino expresamente identificados en la lista de mercancías específicas y están sujetas a un peso mínimo y pueden estarlo también a condiciones especiales de densidad.

d) Tarifas de clase / Class rates.- Son tarifas para tipos de carga clasificada y aplican a unos cuantos tipos de carga en ciertas áreas. Usualmente están en términos de un porcentaje que se aumenta o se reduce de la tarifa para carga general "normal".

Existen tarifas de clase para la siguiente carga:

- Animales que se transportan en establos.
- Animales en contenedores para insectos o peces vivos.
- Carga valiosa.
- Periódicos, revistas periódicas, libros, catálogos, equipo Braille y libros para invidentes.
- Equipaje transportado como carga.
- Restos humanos.
- Ojos humanos y córneas deshidratadas.
- Vehículos automotores.

e) Embarques unitarizados/ ULD Rate.- Se aplican tarifas especiales para la carga presentada en pallets o contenedores \*\* Ver anexo.

**EJEMPLO DE TARIFA:**

Para el transporte de la Ciudad de México a Buenos Aires, -  
Argentina.

		Moneda: USD.
	M (Mínimo)	Tarifa. 50.00
	M (Normal)	6.32
	+ 45 K.	4.77
	+ 100 K.	4.77
	+ 300 K.	3.93
"SCR"	+ 500 K.	3.42
*4405	+ 200 K.	3.27
*7105	+ 500 K.	2.63
*8400	+ 500 K.	2.70
*9735	+ 500 K.	2.69

SCR.- En el tramo de la Ciudad de México a Buenos Aires, sólo aplican los cuatro números de tarifas específicas arriba mencionados para los siguientes artículos:

- 4405.- Filas
- 7105.- Libros y catálogos.
- 8400.- Instrumentos fotográficos y de proyección, repuestos y accesorios.
- 9735.- Alimentos, especias, bebidas, tabaco, aceites, madera, textiles, ropa, minerales, metales no ferrosos, vehículos de superficie, pieles, flores, plantas, bulbos, maquinas de oficina, equipo electrónico y eléctrico, discos, cassetes, filmes, herramienta, cuchillería, maquinaria para la minería y la construcción, químicos, farmacéuticos, productos biológicos, de hule pigmentos, barnices, artesanías.

### 3.5. La Guía Aérea.

(Airwaybill)

Es importante mencionar las funciones de la guía aérea en el manejo de la carga, ya que es un documento que dada su oficialidad, actualmente no solo funciona como prueba de la contratación del transporte, sino que además es guía para los operadores en el manejo adecuado a la carga, pues en este documento se especifican las características e instrucciones a seguir. Asimismo, de acuerdo a los contratos de compra-venta entre exportador e importador es prueba irrefutable de haber cumplido con el embarque y en muchas ocasiones con las guías aéreas por ejemplo, se hacen los cobros correspondientes cuando la transacción se haya llevado a cabo por medio de una carta de crédito bancaria.

Operacionalmente en cuanto al transporte refiere, IATA ha definido a la guía como sigue:

- 1.- Una guía es el contrato de transporte entre la línea aérea transportista y el embarcador o usuario.
- 2.- Uso de la guía aérea.- Puede ser utilizada para la transportación de embarques individuales y la transportación de embarques consolidados.
- 3.- Descripción y distribución.- La guía aérea es un documento no negociable y consta de tres originales y de 6 a 11 copias con un número codificador perfectamente impreso de 8 dígitos anteceditos por el código numérico de la línea aérea.

Los tres originales de la guía aérea (parte 1 ,2 y 3) tienen en el reverso las condiciones del contrato y todas cuentan con la misma validez. Los originales serán dispuestos de la manera siguiente:

**Original 3. (Copia azul)**

Será para el embarcador como prueba de haber entregado el embarque y también es evidencia documental del transporte del embarque, así como de la firma de un contrato de transporte.

**Original 1. (Copia verde)**

Este es para la línea expedidora de la guía y tendrá propósitos contables. También es evidencia de la firma del contrato de transporte.

**Original 2. (Copia rosa)**

Esta es para el consignatario, es decir, es la guía que acompañará el embarque hasta su destino final.

La guía es el documento más importante usado por un operador o su agente de carga y combina varios propósitos:

- 1). Es la evidencia documental de la conclusión del contrato de transporte.
- 2). Constancia de recibo de las mercancías del embarque.
- 3). Nota de flete.
- 4). Certificado de seguro (cuando el seguro de la línea aérea es requerido por el embarcador).
- 5). Declaración de Aduana.
- 6). Guía para el personal en el manejo, despacho y entrega del embarque.

Validez y duración de la guía.

La validez del contrato del operador para el transporte se inicia cuando se expide la guía aérea bajo las siguientes condiciones:

- La guía aérea (AWB) debe ser firmada por el embarcador o en nombre de él.
- Debe ser firmada también por el transportista o en su nombre por el agente de carga.
- La validez del contrato termina cuando el embarque es entregado al consignatario nombrado en la AWB.
- El embarcador es responsable de los datos contenidos en la AWB, de acuerdo a la Convención de Varsovia y al Protocolo de la Haya, siendo él el responsable de la correcta forma y de las declaraciones insertadas por él o en su nombre.
- El embarcador será responsable por todos los daños sufridos por el operador o cualquier persona, por razón de alguna irregularidad, incorrección o incompetencia en las declaraciones de la guía.

-Con su forma, el embarcador simultáneamente confirma que está de acuerdo con las condiciones del contrato fijadas en el reverso de la guía, para las condiciones del transporte.

Formato para el llenado de la Guía Aérea.

Todos los espacios de la guía han sido numerados con el objeto de ilustrar el uso correcto de cada espacio. \*Ver anexo.

1. Aeropuerto o Ciudad de salida utilizando el código IATA de tres letras.

- 1A y 1B. Código numérico de tres dígitos y número de serie de la guía aérea.
  - 1C. Nombre de la línea aérea y su dirección.
  - 1D. Este espacio no debe llenarse.
  - 1E. Este espacio solo se utiliza cuando la línea aérea tenga que enunciar condiciones especiales o locales.
2. Nombre y dirección del embarcador, incluyendo país, número telefónico o de telex.
  3. Número de cuenta del embarcador. (opcional)
  4. Nombre y dirección del consignatario, incluyendo país, número telefónico o de telex.
  5. Número de cuenta del consignatario (opcional).
  6. Agente de carga, nombre y ciudad, al cual se le pagará una comisión; cuando la comisión sea pagable al agente de destino, debe ser especificado en la AWB.
  7. Código del Agente.
  8. Número de cuenta del Agente.
  9. Aeropuerto de salida (dirección del primer transportador).
  10. Información contable, tal como método de pago, tipo de cambio, etc.
  11. Ruta y destino.
  12. Moneda a utilizar con el código de tres letras.
  13. Código de cargos "CC" por cobrar o "PP" prepagados.
  14. Cargos de valuación "CC" o "PP".
  15. Otros cargos en origen "CC" o "PP".

16. Valor declarado para transporte; cuando no se declare valor, se debe insertar N.V.D., ningún valor declarado.
17. Valor declarado para propósitos de Aduana.
18. Aeropuerto de destino. Si existen puntos conflictivos para su identificación, anotar también el país.
19. Vuelo y fecha de salida. (No constituye constancia de reservación).
20. Monto asegurado por la línea aérea.
21. Información para el manejo.
  - Algunos tipos de información los cuales pueden ser mostrados como requerimientos de gobierno, embarcadores, operadores, etc., identificación en marcas, números de las pizas del embarque, método de empaque.
  - Nombre y dirección de cualquier persona a ser notificada de la llegada del embarque en adición al consignatario.
  - Documentos que acompañan a la guía.
  - Indicación del servicio de entrega cuando sea requerido.
  - Cualquier otra indicación o información referente al embarque.
  - Cuando se retoma un embarque por no entrega, debe mostrar el número de guía original.
22. Detalles del embarque
  - 22A. Número de bultos y piezas.
  - 22B. Peso bruto.
  - 22C. Unidad de peso utilizada. K= Kilogramo; L=Libra.
  - 22D. Clase de tarifa de acuerdo a los siguientes códigos:

- M - Cargo mínimo.
  - N - Tarifa normal para menos de 45 K.
  - Q - Cantidad para más de 45 K.
  - C - Tarifa específica de comodidad.
  - R - Tarifa de clase cuando es menor a la normal.
  - U - Tarifa por pallet o contenedor, "pivot weight".
  - E - Tarifa aplicable al peso extra de un pallet o contenedor, "over pivot weight".
  - S - Tarifa de clase más alta de la normal.
  - X - Tipo de ULD.
  - P - Servicio de paquetería.
  - D - Servicio de puerta a puerta.
- 22E. Número específico de la mercancía cuando se aplique una tarifa para mercancía específica.
- 22F. Peso cobra , ya sea el peso bruto o el peso calculado por el volumen.
- 22G. Tarifa aplicable por kilogramo o libra.
- 22H. Total de cargos por flete.
- 22I. Naturaleza y cantidad de la mercancía.
- a) Naturaleza y cantidad.-Descripción de la mercancía detallada de la mejor manera posible con el objeto de ser inmediatamente identificable en cuanto a propósitos de Aduana y de tarifa. Deberán evitarse declaraciones no comprensibles y poner atención en los artículos restringidos, insertando la frase "Dangerous goods" y especificar si es carga que solo se pueda transportar en avión carguero.

- b) Dimensiones y volúmen.
  - c) Registro IATA del contenedor o pallet.
  - d) Lista de extensión.- Cuando haya necesidad de hacer una lista de este tipo, se anota "list" que deberá tener anotado el número de la guía.
- 22j. Total de piezas o bultos.
- 22k. Total de peso.
- 22l. Total de cargos por flete
23. Descripción de los montos de los cargos individuales, otros cargos que no sean por peso o valuación (76). Indicar cuáles son los cargo debidos a la línea aérea y cuáles al agente.
- 24a y 24b. Cargos por flete en una u otra columna si son prepagados o por cobrar.
- 25a y 25b. Cargos de valuación prepagados o por cobrar.
- 26a y 26b. Impuestos cuando el gobierno los imponga, prepagados o por cobrar.
- 27a/b y 28a/b. Total de cargos PP o CC. debidos al Agente o a la línea aérea respectivamente.
- 29a y 29b. Total de cargos debidos a la línea transportista.
- 30a y 30b. Total de cargos PP o CC.
31. Certificación del embarcador.
32. Fecha y lugar de expedición de la guía aérea.
33. Total de cargos por cobrar que confirma la línea aérea en el destino. \* Ver anexo.
- 
- (76) Cargo extra cuando el embarcador desea que la línea asuma la responsabilidad por una suma mayor a \$20.00 USD/Kilo. Este debe declarar la cantidad y pagar los cargos de valuación.

**GUIA AEREA**

10	1	1b			10	1b
Shipper's Name and Address  3			Shipper's Account Number 3		NOT NEGOTIABLE 00 <b>AIR WAYBILL</b> 10 ISSUED BY 00 Clauses 1, 2 and 3 of the Air Waybill are optional and have the same effect. ... 10	
4			Shipper's Special Handling Shipper's Special Handling Shipper's Special Handling		It is agreed that the goods described in this bill of lading are to be carried by air and that the carrier is not liable for any loss or damage to the goods, whether or not the goods are insured, unless the carrier is negligent in the performance of its duties. The carrier is not liable for any loss or damage to the goods, whether or not the goods are insured, unless the carrier is negligent in the performance of its duties. The carrier is not liable for any loss or damage to the goods, whether or not the goods are insured, unless the carrier is negligent in the performance of its duties.	
6			Booking Number's Agent Name and City 6		Accounting Information 10	
7			Agent's IATA Code 7		Account No. 8	
9			Agent of Departure (Name of Post Office and Registered Postbox) 9		14a 14b	
11a			11a 11b 11c 11d 11e 11f 11g 11h 11i 11j 11k 11l 11m 11n 11o 11p 11q 11r 11s 11t 11u 11v 11w 11x 11y 11z		16 17	
12			Amount of Insurance 12		Amount of Insurance 20	
21			21		14b 16b 20b 21b	
No. of Cts	22a	22b	22c	22d	22e	22f
22a	22a	22a	22a	22a	22a	22a
22a	22a	22a	22a	22a	22a	22a
24a			24b		20	
25a			25b			
26a			26b			
27a			27b		Shipper certifies that the particulars in this bill of lading are correct and that he is not aware of any fraud in the issue of this bill of lading. The carrier is not liable for any loss or damage to the goods, whether or not the goods are insured, unless the carrier is negligent in the performance of its duties.	
28a			28b		21	
29a			29b		Signature of Shipper or his Agent	
30a			30b		30c	
31a			31b		31c	
32a			32b		32c	
33a			33b		33c	
34a			34b		34c	
35a			35b		35c	
36a			36b		36c	
37a			37b		37c	
38a			38b		38c	
39a			39b		39c	
40a			40b		40c	
41a			41b		41c	
42a			42b		42c	
43a			43b		43c	
44a			44b		44c	
45a			45b		45c	
46a			46b		46c	
47a			47b		47c	
48a			48b		48c	
49a			49b		49c	
50a			50b		50c	
51a			51b		51c	
52a			52b		52c	
53a			53b		53c	
54a			54b		54c	
55a			55b		55c	
56a			56b		56c	
57a			57b		57c	
58a			58b		58c	
59a			59b		59c	
60a			60b		60c	
61a			61b		61c	
62a			62b		62c	
63a			63b		63c	
64a			64b		64c	
65a			65b		65c	
66a			66b		66c	
67a			67b		67c	
68a			68b		68c	
69a			69b		69c	
70a			70b		70c	
71a			71b		71c	
72a			72b		72c	
73a			73b		73c	
74a			74b		74c	
75a			75b		75c	
76a			76b		76c	
77a			77b		77c	
78a			78b		78c	
79a			79b		79c	
80a			80b		80c	
81a			81b		81c	
82a			82b		82c	
83a			83b		83c	
84a			84b		84c	
85a			85b		85c	
86a			86b		86c	
87a			87b		87c	
88a			88b		88c	
89a			89b		89c	
90a			90b		90c	
91a			91b		91c	
92a			92b		92c	
93a			93b		93c	
94a			94b		94c	
95a			95b		95c	
96a			96b		96c	
97a			97b		97c	
98a			98b		98c	
99a			99b		99c	
100a			100b		100c	
101a			101b		101c	
102a			102b		102c	
103a			103b		103c	
104a			104b		104c	
105a			105b		105c	
106a			106b		106c	
107a			107b		107c	
108a			108b		108c	
109a			109b		109c	
110a			110b		110c	
111a			111b		111c	
112a			112b		112c	
113a			113b		113c	
114a			114b		114c	
115a			115b		115c	
116a			116b		116c	
117a			117b		117c	
118a			118b		118c	
119a			119b		119c	
120a			120b		120c	
121a			121b		121c	
122a			122b		122c	
123a			123b		123c	
124a			124b		124c	
125a			125b		125c	
126a			126b		126c	
127a			127b		127c	
128a			128b		128c	
129a			129b		129c	
130a			130b		130c	
131a			131b		131c	
132a			132b		132c	
133a			133b		133c	
134a			134b		134c	
135a			135b		135c	
136a			136b		136c	
137a			137b		137c	
138a			138b		138c	
139a			139b		139c	
140a			140b		140c	
141a			141b		141c	
142a			142b		142c	
143a			143b		143c	
144a			144b		144c	
145a			145b		145c	
146a			146b		146c	
147a			147b		147c	
148a			148b		148c	
149a			149b		149c	
150a			150b		150c	
151a			151b		151c	
152a			152b		152c	
153a			153b		153c	
154a			154b		154c	
155a			155b		155c	
156a			156b		156c	
157a			157b		157c	
158a			158b		158c	
159a			159b		159c	
160a			160b		160c	
161a			161b		161c	
162a			162b		162c	
163a			163b		163c	
164a			164b		164c	
165a			165b		165c	
166a			166b		166c	
167a			167b		167c	
168a			168b		168c	
169a			169b		169c	
170a			170b		170c	
171a			171b		171c	
172a			172b		172c	
173a			173b		173c	
174a			174b		174c	
175a			175b		175c	
176a			176b		176c	
177a			177b		177c	
178a			178b		178c	
179a			179b		179c	
180a			180b		180c	
181a			181b		181c	
182a			182b		182c	
183a			183b		183c	
184a			184b		184c	
185a			185b		185c	
186a			186b		186c	
187a			187b		187c	
188a						

### 3.6 Contrato de Transporte.

#### Aviso sobre limitación de responsabilidad de los transportistas.

Si el transporte termina o tiene una escala en un país que no sea el de salida, puede aplicarse el Convenio de Varsovia que regula y en la mayoría de los casos limita la responsabilidad del transportista por pérdida, daño o retraso de la mercancía a 250 francos franceses oro por kilogramo a menos que el expedidor haya previamente declarado un valor superior y pagado en su caso un cargo adicional. El límite de responsabilidad de 250 francos franceses oro por kilogramo tiene una equivalencia de \$ 20.00 USD por kilogramo en base a \$42.22 USD por onza oro.

#### Condiciones del contrato.

1. A los efectos de este contrato, transportista es aquel que transporta o se compromete a transportar la mercancía en virtud de este contrato o realiza otros servicios relacionados con dicho transporte aéreo. Convenio de Varsovia, es el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 o dicho Convenio tal como fue modificado en La Haya el 28 de septiembre de 1955, según sea el caso, y "francos franceses oro" son francos compuestos de 65 miligramos de oro con una ley de 900 milésimas.
2. (a) El transporte realizado en virtud de este contrato, está sujeto a las normas relativas a responsabilidad estableci--

das por el Convenio de Varsovia a menos que el transporte no sea "Transporte Internacional" según lo define este Convenio.

(b) En tanto no se halle contraposición con el apartado anterior, el transporte realizado en virtud de este contrato y demás servicios prestados por cada transportista están sometidos a:

- i. Las leyes aplicables (incluidas las leyes nacionales que dan efectividad al Convenio), reglamentos, órdenes y requisitos gubernamentales.
  - ii. Las disposiciones que aquí figuran, y
  - iii. Las tarifas, normas, condiciones de transporte, reglamentos y horarios (con excepción de las horas de salida y llegada) aplicables para el transporte en cuestión que forman parte de este contrato y que pueden consultarse en cualquiera de sus oficinas y en los aeropuertos desde los cuales opera servicios aéreos regulares. En caso de transporte realizado entre un punto de Estados Unidos o Canadá y cualquier punto fuera de dichos países, las normas aplicables son las vigentes en dichos países.
3. El nombre del primer transportista puede aparecer abreviado en el anverso, al estar contenido el nombre completo y su abreviatura en los manuales, condiciones de transporte, reglamentos y horarios de dicho transportista. La dirección del primer transportista es el aeropuerto de salida es el indicado en la guía aérea. Las escalas convenidas que pue-

den ser alteradas por el transportista en caso necesario, -  
son aquellas, con excepción de las de salida y destino, ex-  
presadas en la guía o que figuran en los horarios del trans-  
portista como escalas previstas en el itinerario. El trans-  
porte realizado en virtud de este contrato por varios - -  
transportistas sucesivos se considera como una sola opera-  
ción.

4. Salvo estipulación en contrario en los manuales de tarifas o en las condiciones de transporte del transportista, en el caso de transporte no sujeto al Convenio de Varsovia por pérdida, daño o retraso de la mercancía, la responsabilidad del transportista no excederá de \$20.00 USD o su equivalencia por kilogramo a menos que el expedidor haya declarado un valor superior y pagado un recargo adicional.
5. Si la suma anotada en el anverso de la Carta de Porte Aéreo como valor declarado para el transporte "representara una cantidad anterior a la limitación de responsabilidad señalada en estas condiciones y en el aviso que las precede, y si el expedido hubiera pagado cualquier cargo adicional requerido por los manuales de tarifas, condiciones de transporte o reglamentos del transportista, ello constituiría una declaración especial de valor en cuyo caso el límite de responsabilidad del transportista sería el de la suma así declarada. El pago por reclamaciones estará sujeto a la prueba de los daños reales sufridos.
6. En los casos de pérdida, daño o retraso de alguna parte de-

la expedición, el peso a tener en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será sólo el peso del bulto o bultos afectado.

**Nota:**

No obstante estas estipulaciones, en el transporte internacional según se define en el Decreto Ley enmendado de la Aviación Federal de los Estados Unidos de América, en el caso de pérdida, daño o retraso de alguna expedición, el peso a tener en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será el peso empleado ( o un prorrateo en el caso de pérdida, daño o retraso de parte de la mercancía) para calcular el cargo por transporte de la expedición.

7. Cualquier exclusión o limitación de responsabilidad aplicable al transportista, se aplicará y beneficiará a sus agentes, empleados o representantes, a cualquier persona cuya aeronave utilice el transportista para el transporte y a sus agentes, empleados o representantes. A efectos de esta disposición el transportista actúa en esto como agente de todas estas personas.
8. (a) El transportista se compromete a realizar este transporte con razonable prontitud. El transportista puede hacerse sustituir por otros transportistas o utilizar otras aeronaves y puede sin previo aviso y con la debida consideración a los intereses del expedidor utilizar incluso otros medios de transporte. El transportista puede seleccionar, modificar

o desviar la ruta indicada en el anverso de la Carta de Porte Aéreo. Este apartado no será de aplicación al transporte con origen o destino en los Estados Unidos de América.

(b) El transportista se compromete a realizar este transporte con razonable prontitud, excepto en los Estados Unidos de América donde se aplican las reglas del transportista, éste puede hacerse sustituir por otros transportistas o utilizar otras aeronaves sin previo aviso y con la consideración debida a los intereses del expedidor, utilizar incluso otros medios de transporte. El transportista puede seleccionar, modificar o desviar la ruta indicada. Este apartado se aplica sólo al transporte con origen o destino en los Estados Unidos de América.

9. Sujeto a estas condiciones, el transportista será responsable de las mercancías durante el tiempo en que éstas estén a su cargo o a cargo de su agente.

10.(a) Salvo cuando el transportista sin aprobación escrita del expedidor haya concedido crédito al destinatario, el expedidor garantiza el pago de todos los cargos por el transporte debidos de acuerdo con los manuales de tarifas, condiciones de transporte y correspondientes reglamentos del transportista, con las leyes aplicables (incluidas las leyes nacionales que dan efectividad al Convenio), reglamentos, órdenes y requisitos gubernamentales.

(b) De no entregarse alguna parte de la expedición, la re-

clamación relativa a tal expedición será atendida aún cuando los cargos por transporte no hubiesen sido pagados.

11. El aviso de la llegada de la mercancía se dará con prontitud al destinatario o a la persona indicada en el anverso de la Carta de Porte Aéreo como persona a notificar. Al llegar la mercancía al punto de destino, se hará la entrega -- conforme a las instrucciones del expedidor salvo se hayan aceptado otras instrucciones dadas por éste antes de la llegada de la mercancía al lugar de destino. Si el destinatario rehusa aceptar la mercancía o no puede ser notificado, se dispondrá conforme a las instrucciones del expedidor.
12. (a) La persona con derecho a la entrega deberá reclamar por escrito al transportista en caso:
  - i. De daño visible a la mercancía una vez descubierto el daño y no más tarde de los 14 días desde la fecha de recepción de la misma.
  - ii. De otros daños a la mercancía dentro de un plazo máximo de 14 días desde la fecha de recepción de la misma.
  - iii. De retraso en un plazo de 21 días desde la fecha en que las mercancías fueron puestas a su disposición.
  - iv. De no tener lugar la entrega de la mercancía, no más tarde de los 120 días desde la fecha de emisión de la Carta de Porte Aéreo.
- (b) A los efectos del apartado "a" precedente, la reclamación escrita puede dirigirse bien al transportista cuya -- Carta de Porte Aéreo fue utilizada, al primero o último --

transportista que efectúe el transporte donde se originó - la pérdida, daño o retraso.

(c) Cualquier derecho a indemnización contra el transportista se extinguirá a menos que se hubiese establecido una demanda dentro de los dos años a partir de la fecha de llegada a destino, a partir de la fecha en que debió haber llegado la aeronave, o a partir de la fecha en que cesó el transporte.

13. El expedidor ha de cumplir con todas las leyes y reglamentos gubernamentales aplicables en los países de origen, de vuelo, tránsito y destino que puedan intervenir en el transporte de la mercancía incluyendo las relativas a su embalaje, transporte o entrega y ha de proporcionar cualquier información y adjuntar a esta Carta de Porte Aéreo tantos documentos como sean necesarios para cumplir con tales leyes y normas. El transportista no es responsable ante el expedidor por pérdidas o gastos debidos al incumplimiento de esta disposición por parte de éste.
14. Ningún agente, empleado o representante del transportista tiene autorización para alterar, modificar o renunciar a cualquiera de las disposiciones de este contrato.
15. A petición, previo pago correspondiente de la prima, y registrado el acto en el anverso de la Carta de Porte Aéreo, la mercancía amparada por ésta, queda asegurada bajo una póliza abierta por la suma requerida según se manifieste

(estando limitada la indemnización al valor real de la mercancía perdida o dañada con tal que esa cantidad no exceda el valor asegurado). El seguro está sujeto a los términos, condiciones y cobertura (de la que están excluidos ciertos riesgos) de la póliza abierta, que puede ser consultada en las oficinas del transportista emisor por la parte interesada. Las reclamaciones al amparo de dicha póliza deben ser presentadas inmediatamente en cualquier oficina del transportista.

#### 4. El desarrollo de la carga en México

El desarrollo del servicio de carga aérea en México ha tenido un impulso muy importante en la década actual, por parte de las líneas aéreas desde un punto de vista global. Asimismo, el incremento del tráfico como consecuencia del apoyo a las exportaciones no petroleras por parte del sector estatal y privado.

Por otro lado, la adhesión de México al GATT y la necesidad que la planta industrial tiene de proveerse de maquinaria que aún no se fabrica en México, así como de sus refacciones, equipo electrónico, y artículos de alta precisión han sido -- las razones por las que diversas líneas aéreas que operan en nuestro país, hayan incrementado su interés en la implementación del servicio de carga en México.

La mayoría del movimiento internacional de carga se lleva a cabo desde y al Aeropuerto Internacional de la Cd. de México (AICM) "Benito Juárez", toda vez que éste es el aeropuerto más grande del país, contando con los medios de facilitación indispensables para el manejo de la carga; también cuenta con el personal y oficinas de gobierno para cumplir con las formalidades de migración, aduana, sanidad, etc.

Algunos otros aeropuertos importantes para el tráfico internacional son los de Guadalajara y Monterrey, a los cuales arriban algunas líneas aéreas de origen estadounidense, cubriendo rutas a las ciudades de Houston, Dallas y Los Angeles principalmente.

Sin embargo, se puede decir que la extensa mayoría del movimiento se efectúa a través de la Cd. de México.

En cuanto a la importación, la carga llega al AICM y de ahí se reexpiden por avión a sus destinos finales siempre y cuando para ello, exista el servicio doméstico con los aviones y espacio suficiente, ya que normalmente en tramos cortos se utilizan aviones pequeños o medianos.

En términos de exportación, la carga que proviene del interior de la república, se transporta vía terrestre a la Cd. de México para ser despachada aduanalmente y puesta a bordo en algún vuelo internacional.

El país cuenta con 54 aeropuertos comerciales, de los cuales desafortunadamente, no todos cuentan con los elementos de facilitación operativa, Aduana y Migración para el rápido manejo de la carga que normalmente por tratarse de tráfico aéreo se supone "urgente".

Los aeropuertos disponibles con Aduana disponible son los siguientes:

Acapulco Gro.  
Cancún Q.R.  
Ciudad Juárez Chih.  
Cd. Reynosa, Tamps.  
Cozumel Q.R.  
Ensenada B.C.  
Guadalajara Jal.

Guaymas Son.  
Hermosillo Son.  
Loreto B.C.  
Manzanillo Col.  
Nazatlán Sin.  
Mexicali B.C.  
México D.F.  
Monterrey N.L.  
Matamoros Tamps.  
Mérida Yuc.  
Nuevo Laredo Tamps.  
Tijuana B.C.  
Torreón Coah.  
Veracruz Ver.  
Zihuatanejo Gro. (77)

Lo anterior no quiere decir que haya un movimiento de carga -- considerable en todos, ya que no se efectúan vuelos internacionales regulares en algunos de éstos.

De acuerdo a la información publicada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en abril de 1968, la utilización del servicio de transporte aéreo ha ido en aumento año con año, lo que hace muy importante la ampliación y desarrollo -- tanto de nuestras líneas nacionales, como de los servicios -- aeroportuarios.

4.1. Las líneas aéreas nacionales y su participación en el comercio exterior.

El transporte aéreo nacional ha sido explotado principalmente por las dos líneas aéreas troncales: Aeronaves de México (78) y Compañía Mexicana de Aviación, que sirven a los principales centros de población, comerciales, industriales y turísticos del país.

El nacimiento de la Compañía Mexicana de Aviación coincide con el inicio de la aviación comercial en América. Su primera ruta, de Tampico a la CD. de México vía Tuxpan, era cubierta con un Lincoln Standard Trimotor que entonces transportaba 35 kilos.

En 1928 se inició el transporte de carga y correo regular, y para 1929, en un Ford Trimotor, se podían transportar 180 kg de carga y correo.

En 1936, con los Boeing 247, en la ruta México-Los Angeles, Mexicana transportaba 250 kilos de carga y correo por vuelo, posteriormente en los años 40, con la introducción de los DC-4, DC-6 y DC-7, se alcanza la posibilidad de transportar hasta 3500 kilos, y desde 1967, con la adquisición del Boeing 727-100, se aumentó la capacidad para transportar carga, así como el 727-200.

El equipo más grande con que cuenta Mexicana es con el DC-10 versión 15 con capacidad para 15,000 kilos para carga (78) Actualmente, Sindicatura de Aeroméxico. Ver "Hacia un mejor sistema de transporte aéreo" de la SCT México 1988.

transportable en pallets y contenedores, además de la carga --  
suelta en los compartimentos inferiores.

Este equipo se utiliza en las rutas México-Miami-México y -  
México-Los Angeles-México. Sin embargo debemos notar que el --  
crecimiento de esta empresa ha tenido "una desaceleración des-  
de que el gobierno adquirió el 58% de las acciones en 1982" --  
(79).

Definitivamente, los servicios de esta empresa están enfoca-  
dos al transporte primordialmente de pasajeros, por lo que la-  
carga es de mucho menor importancia, además de que no cuenta -  
con gran equipo para ofrecer este servicio, transportando lo -  
posible en los compartimentos de carga de los aviones para pa-  
sajeros.

En la aviación comercial existen las siguientes prioridades  
para abordar el avión:

- 1° Pasajeros
- 2° Equipaje
- 3° Correo
- 4° Carga.

En este sentido, cuando los vuelos salen con el 100% de o--  
cupación, el espacio que queda disponible para la carga es muy  
reducido o nulo.

En cuanto al servicio que ofrece Mexicana, a excepción de-  
los puntos servidos por el DC-10, la oferta de servicio es --

(79) Ver artículo "CMA la historia de la prestación estatal -  
de servicios" publicado en Excelsior 27/abril/1988 México.

bastante limitada, y en muchas ocasiones se tienen que fraccionar los embarques para su envío, acción que va en detrimento de un buen servicio.

Resulta un tanto inexacta la situación de Aeronaves de México en este segundo semestre de 1988 por la declaración de quiebra y la presunción de que habrá una nueva empresa que dará continuidad a los servicios que Aeroméxico había venido prestando en la explotación del transporte aéreo desde hace más de 50 años, inclusive los servicios internacionales de carga.

Aeronaves de México S.A. de C.V., fue una empresa que se conformó con la integración desde 1940 hasta el inicio de la década de los sesenta de 23 pequeñas empresas aéreas no rentables que para continuar prestando el servicio fueron absorbidas por Aeroméxico.

Para 1987, Aeroméxico enlazaba poblaciones de primera y mediana importancia en el territorio mexicano, así como ciudades en Norteamérica, Sudamérica y Europa operando con una flota de 43 aviones entre DC-9, MD-82, DC-8 y DC-10, (80) de los cuales sólo los últimos cuentan con un espacio considerable para el transporte de carga.

-----  
(80) Información al mes de febrero de 1988.

En general las características del servicio de carga son similares a las de Mexicana de Aviación que ya se han mencionado.

De acuerdo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el comunicado posterior a la declaración de quiebra a principios de 1988, "el desarrollo de Aeroméxico ha producido muchos efectos positivos, pero ha significado también un elevado costo, y con el tiempo, la acumulación de un sin número de complicaciones de distinta naturaleza tales como déficit financiero crónico, condiciones laborales altamente improductivas y la prestación de un servicio deficiente (81)

Ya que el mantenimiento de las condiciones anteriores, -- incrementaría los costos de operación y reduciría sus ingresos, así como la huelga que mantuvo a la Empresa parada por algunos días, se decidió declarar en quiebra y se ha planeado la reanudación de los servicios con el nombre de una nueva Empresa, es decir con una nueva razón social a finales de este 1988, que presupone una reestructuración intensa y concienzuda que evite afrontar problemas similares a los ya existentes.

A la fecha no se cuenta con ningún servicio internacional por parte de la Sindicatura de Aeroméxico funcionando regularmente después de los mencionados acontecimientos.

-----  
(81) SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.  
"Hacia un mejor sistema de transporte aéreo"  
Desplegado del 27 de abril de 1988.

#### 4.2. La aviación extranjera y los servicios de carga en México.

El espectacular desarrollo de la aviación comercial se debe principalmente a la rapidez del avión; hoy en día, la reducción de los tiempos de tránsito es tal, que la diferencia entre uno y otro continente, son unas cuantas horas.

El tráfico aéreo mundial no es homogéneo ya que depende de la capacidad económica y administrativa de cada uno de los países, la creación de líneas aéreas fuertes y confiables para el servicio parece que sólo ha sido posible en las naciones de alto nivel de desarrollo, y por lo mismo, son estas empresas las que funcionan como arterias principales en el transporte aéreo.

Además de las compañías nacionales, en México operan de acuerdo a los registros de la Secretaría de Comunicaciones y transportes, 29 compañías extranjeras que podemos enmarcar en cinco grandes grupos dependiendo del país de origen y de sus rutas.

Las rutas de mayor importancia para el transporte aéreo en México, son las rutas que promueven el intercambio con Europa y Estados Unidos.

**Tráfico europeo.-** Se puede apreciar que en esta área se desarrollan líneas aéreas muy importantes, ya que es el grupo europeo el que va a la vanguardia por ser el que reúne a las más importantes y avanzadas empresas en el tráfico de carga.

Practicamente estas empresas absorben en la actualidad casi el total del movimiento tanto de importación como de exportación al Viejo Continente, utilizando aviones de gran capacidad como los Boeing 747 en varias de sus versiones, contando para su servicio con aeronaves completamente para pasajeros pero que a pesar de ello, en los compartimentos inferiores - ofrecen espacio considerable. Asimismo estas líneas operan a México con los 747 tipo "combi" en los que la cabina se comparte entre pasajeros y carga.

Air France lleva a cabo una operación muy importante -- semanal de un B-747-F de configuración completamente carguera con capacidad para 120 toneladas.

Además de éste tipo de aviones, Iberia vuela regularmente a México utilizando aeronaves tipo DC-10 y Boeing 747.

Las líneas aéreas europeas han explotado y aprovechado de manera muy benéfica para sus países, las libertades que han sido otorgadas a través de los convenios bilaterales a las empresas de los países contratantes.

Las líneas aéreas que operan en México con matrícula de origen europeo son:

K L M - Países Bajos

LUFTHANSA - República Federal Alemana

AIR FRANCE - Francia

IBERIA - España

AEROFLOT - Unión Soviética.

Las tres primeras ocupan un alto nivel en cuanto al volumen de carga transportado a nivel mundial y por el buen servicio a todo tipo de carga.

Las terminales de carga de los aeropuertos de Amsterdam, -- Frankfurt y París cuentan con procedimientos computarizados y mecanizados para el control de la carga; mencionados aeropuertos son hoy en día los corredores o "gateway" de entrada y salida de grandes volúmenes de mercancías de importancia a toda Europa.

Inclusive, son puntos de tránsito para la carga que se envía de México a países de Asia y África y viceversa.

Cabe mencionar que algunas líneas estadounidenses como Continental Airlines y Pan American, también participan en este tráfico enviando la carga a Houston o Miami respectivamente - para ser transbordada a Europa en otro vuelo, sin embargo --- hasta el momento y de acuerdo a los comentarios de los usuarios el servicio no obtiene muy buenos resultados.

\*\*\*Ver Cuadro.

**EUROPA**  
**Rutas y Capacidades**

<b>EMPRESA</b>	<b>PAIS DE ORIGEN</b>	<b>DESTINO</b>	<b>TIPOS DE AVION</b>	<b>CAP. X VUELO</b>	<b>VUELOS X SEMANA</b>
<b>K.L.M.</b>	<b>HOLANDA</b>	<b>AMSTERDAM HOUSTON</b>	<b>B 747-300 B 747</b>	<b>21 TONS. 50 TONS.</b>	<b>5 2</b>
<b>AIR FRANCE</b>	<b>FRANCIA</b>	<b>PARIS HOUSTON</b>	<b>B 747 B 747-F</b>	<b>21 TONS. 100 TONS.</b>	<b>5 1</b>
<b>LUFTHANSA</b>	<b>R.F.A.</b>	<b>FRANKFURT DALLAS</b>	<b>B 747-M</b>	<b>42 TONS.</b>	<b>5</b>
<b>IBERIA</b>	<b>ESPAÑA</b>	<b>MADRID</b>	<b>B 747</b>	<b>21 TONS.</b>	<b>3</b>
<b>AEROFLOT</b>	<b>UNION SOVIETICA</b>	<b>LA HABANA MOSCÚ</b>	<b>TUPOLEV ILYUSHIN</b>	<b>5 TONS.</b>	<b>2</b>

**Tráfico a Norteamérica (Estados Unidos y Canadá).-** El servicio aéreo a uno de los más importantes mercados a nivel mundial, es por supuesto trascendente, pero dada la cercanía con nuestro país, la posibilidad del transporte por otras vías, terrestre o marítima es viable.

A pesar de ello, dada la importancia y costo de algunas de las mercancías, el transporte aéreo se considera esencial en el Norte de América ya que viene a subsanar los males del --- transporte terrestre principalmente en lo que respecta a las exportaciones mexicanas, pues la utilización del servicio aéreo representa el evitar las carreteras que algunas veces no están en muy buenas condiciones, o los tiempos de trámite aduanal en la frontera con Estados Unidos, etc. Estos y algunos otros -- aspectos significan tiempo y dinero para comprador y vendedor, y en ello se va la imagen y buen nombre del exportador mexicano.

Las líneas aéreas que cubren el tráfico a norteamérica, son por una parte las líneas norteamericanas:

**CONTINENTAL AIRLINES** (Base en Houston)

**DELTA AIRLINES** (Base en los Angeles)

**PAN AMERICAN AIRWAYS** (Base en Miami)

**AMERICAN AIRLINES** (Base en Dallas)

Y por otra parte, Mexicana de Aviación cuenta con vuelos directos a algunas ciudades en Estados Unidos.

Así como algunas líneas norteamericanas participan del tráfico europeo aunque sea en una mínima parte, las líneas euro

peas como Lufthansa y Air France explotan quintas libertades respecto a México en las ciudades de Dallas y Houston respectivamente ya que en esas ciudades realizan escalas en su vuelo de México a Frankfurt y París.

\*\*\*Ver Cuadro.

**ESTADOS UNIDOS DE AMERICA**

**Rutas y Capacidades**

EMPRESA	PAIS DE ORIGEN	DESTINO	TIPOS DE AVION	CAPACIDAD	VUELOS X SEMANA
CONTINENTAL AIRLINES	E.U.A.	HOUSTON NUEVA YORK S.AN./DALLAS	B 727 B 737 SUPER 80	3,000 K	28
DELTA AIRLINES	E.U.A.	LOS ANGELES	B 727 B 737	2,500 K 2,500 K	15 5
PANAMERICAN AIRWAYS	E.U.A.	MIAMI NUEVA YORK	AIRBUS 300	10,000 K	21
AMERICAN AIRLINES	E.U.A.	DALLAS CHICAGO	B 727 DC-10	3,000 K 15,000 K	20 5
MEXICANA DE AVIACION	MEXICO	DETROIT DENVER	B 727 B 727	2,500 K 2,500 K	15 8
..	..	DALLAS CHICAGO FILADELFIA	B 727 B 727 B 727	2,500 K 2,500 K 2,500 K	20 25 5
..	..	LOS ANGELES MIAMI	B 727 DC-10 B 727	2,500 K 15,000 K 2,500 K	48 7 7
..	..	MIAMI S. ANTONIO S. FRANCISCO SEATTLE TAMPA	DC-10 B 727 B 727 DC-10 B-727 B 727	15,000 K 2,500 K 2,500 K 15,000 K 2,500 K 2,500 K	7 14 11 10 7 5

**Tráfico a Centro, Sudamérica y el Caribe.-** El tráfico interlatinoamericano es bastante intenso, principalmente en la exportación. México provee de una serie de productos electrónicos, eléctricos y químicos a países del Sur.

Las líneas que cubren el espacio centroamericano son las siguientes:

**MEXICANA DE AVIACION.-** México  
**AVIATECA .-** Guatemala  
**AERONICA .-** Nicaragua  
**AIR PANAMA .-** Panamá  
**CUBANA DE AVIACION .-** Cuba  
**LACSA .-** Costa Rica  
**TACA .-** Salvador  
**TAN .-** Honduras

Estas líneas normalmente operan con aviones pequeños, por lo que las capacidades para carga son reducidas, a excepción de Aviateca que opera con aviones "combi".

En cambio la operación a Centroamérica es con equipo mediano y de fuselaje ancho como el 747 de Aerolíneas Argentinas.

A Sudamérica tenemos las siguientes líneas:

**AEROLINEAS ARGENTINAS.-** Argentina  
**AVENSA.-** Venezuela  
**AVIANCA.-** Colombia  
**AEROPERU.-** Perú  
**ECUATORIANA.-** Ecuador

**LINEAS AEREAS PARAGUAYAS.- Paraguay**  
**VARIG.- Brasil**

Como se puede apreciar México sólo explota en esta área su convenio bilateral con cuatro países, ya que Mexicana de Aviación opera a San Juan de Puerto Rico, San José, Costa Rica, a la Cd. de Guatemala y a la Havana, Cuba.

\*\*\* Ver cuadro.

## CENTROAMERICA Y EL CARIBE

### Rutas y Capacidades

EMPRESA	DESTINO	EQUIPO	CAPACIDAD POR VUELO	VUELOS POR SEMANA
Mexicana de Aviación	La Habana Guatemala San Juan San José	B-727	3,000 K	3
Aviateca	Guatemala Guatemala	B-727 B-727 Combi	3,500 K 8,000 K	1 1
Aeronica	Managua	B-727	3,000K	4
Air Panamá	Panamá	B-727	3,000 K	5
Cubana de Aviación	La Habana	TU-5	2,500 K	2
Lacsa	San José	B-727	3,000 K	4
Taca	San Salvador	B-727	3,000 K	7
Tan	Teguci- galpa	B-727	2,500 K	7

Nota: a) Pesos aproximados.

b) El volumen de la carga influye en  
la capacidad.

c) La temperatura y altitud del Aeropuerto  
determina la capacidad final.

SUDAMERICA

Rutas y Capacidades

EMPRESA	PAIS DE ORIGEN	DESTINO	TIPOS DE AVION	CAP. X VUELO	VUELOS X SEMANA
AEROLINEAS ARGENTINAS	ARGENTINA	BUENOS AIRES	B 747-285	30 TONS.	3
VARIG SUDAMERICA	BRASIL	BOGOTA MIRAFLORES RIO DE J. SAO PAULO	B 747 DC-10F	3 TONS. 60 TONS.	3 1
ECUATORIANA	ECUADOR	QUITO GUAYAQUIL BUENOS AIRES	B 707 DC 10-10	6 TONS. 15 TONS.	2
AEROPERU	PERU	LIMA	DC 8	APROX. 8 TONS.	3
LINEAS AEREAS PARAGUAYAS	PARAGUAY	ASUNCION	B 707	6 TONS.	2
AVENEA	VENEZUELA	CARACAS	B 727-100 B 727-200	2 TONS.	3
AVIANCA	COLOMBIA	BOGOTA	B 707 B 727	3 TONS.	4

**Tráfico a Lejano Oriente.-** El único servicio directo al Lejano Oriente es a través de Japan Airlines, cubriendo su ruta México- Tokyo - México vía Vancouver y directo.

Dada la importancia de la industria maquiladora en el norte de nuestro país y principalmente por el enorme intercambio que se ha venido intensificando con Taiwan, Corea del Sur, Singapur, Hong Kong e inclusive Japón, además por el apogeo que últimamente se ha dado al tema de la Cuenca del Pacífico en cuanto al apoyo al intercambio comercial principalmente, se supo por medios periodísticos (82) que Japan Airlines ha solicitado a las autoridades aeronáuticas mexicanas el permiso para la operación de un vuelo regular Tokyo- - Tijuana - Tokyo.

Lo anterior nos demuestra la seguridad que por parte de Japón se tiene de la rentabilidad de este servicio enlazando México con el Lejano Oriente, activando tráfico de comercio exterior y apoyando el abastecimiento a la industria maquiladora así como el retorno de las mercancías ya manufacturadas.

---

(82) DIARIO El Excelsior 4 de agosto de 1988.

Artículo: La Cuenca del Pacífico.

**LEJANO ORIENTE**  
**Rutas y Capacidades**

EMPRESA	PAIS DE ORIGEN	DESTINO	TIPOS DE AVION	CAP. X VUELO	VUELOS X SEMANA
JAPAN	JAPON	TOKYO	B 747	20 TONS.	2
..	..	..	..	..	..
..	..	..	..	..	..
..	..	..	..	..	..
..	..	..	..	..	..

### 4.3 Desarrollo del Servicio Aéreo de Carga frente a la adhesión de México al GATT.

A mediados de 1986, el Ejecutivo Federal consideró oportuno iniciar negociaciones para la adhesión de México al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), con el fin de "alcanzar el cambio estructural de la economía del aparato productivo del país". (83)

El inicio del GATT se dió en el seno del Consejo Económico y Social (ECOSOC) de las Naciones Unidas en 1946, en donde se convocó la "Conferencia Internacional Sobre Comercio y Empleo" a celebrarse en La Habana, Cuba del 21 de noviembre de 1947 al 24 de marzo de 1948, firmándose el Acuerdo General Sobre Aranceles y Comercio que mejor se ha dado a conocer por el GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) entrando en vigor en 1948.

A diferencia del Fondo Monetario Internacional y del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, el GATT no es un organismo de las Naciones Unidas, sino un acuerdo intergubernamental de carácter multilateral, que regula el comercio entre sus signatarios.

Como se mencionó anteriormente, en el GATT es donde se da la aplicación de la "Cláusula de la Nación más favorecida",

-----  
(83) El proceso de adhesión de México al GATT. OFCIT.

por medio de la cual los Estados firmantes se comprometen a conceder a los demás firmantes un trato igual, sin discriminaciones en sus relaciones comerciales, con sus excepciones. (84)

Una parte del Acuerdo, se refiere al comercio con países menos desarrollados, planteándose la posibilidad de regular un trato favorable a estos tipos de países, sin embargo, se deben tratar cada uno de estos aspectos bilateralmente.

México ingresó formalmente al Acuerdo, a partir del segundo semestre de 1987, para lo que se vertieron una gran cantidad de opiniones por parte del Sector Público y del Sector Privado.

La liberación arancelaria de México contempla, principalmente, la reducción de impuestos a la importación de bienes de capital y a los bienes de consumo intermedio.

Además de la reducción de las tarifas arancelarias, con la adhesión de México al GATT, se pretende la eliminación de los permisos de importación, trámite que normalmente vetaba la entrada de algunos productos.

Es así, que han surgido por parte, principalmente de los industriales, comentarios contrarios o desaprobatorios de las medidas adoptadas, ya que con la intromisión de productos extranjeros al mercado se teme por la planta productiva nacio-

- 
- (84) a) Sistemas de Preferencias Previamente Congeladas.  
b) Las Zonas de Libre Comercio y Uniones Aduaneras.  
c) Excepciones Aprobadas por las Dos Terceras Partes de las Partes Contratantes.

nal, pues se presentan riesgos por la falta de infraestructura para cumplir con los requisitos de competencia con los precios y calidades de los artículos importados.

Lo anterior, se traduce en una obvia reducción del proteccionismo que había caracterizado a nuestro país con los anteriores planes de sustitución a las importaciones que habían venido siendo parte de la política económica de los últimos sexenios.

Ante el reto de la competencia en nivel internacional, se pretende que muchas de las deficiencias existentes en los aparatos comerciales y productivos del país se subsanen, pues de otra manera, automáticamente saldrían del mercado.

La Administración de Miguel de la Madrid, como puede apreciarse, ha tomado como un punto fuerte de apoyo para liberalizar el comercio, la vinculación al GATT con el objeto de pasar de la sustitución de importaciones al desarrollo de una economía tendiente a las exportaciones; se ha abierto el mercado a las importaciones y se trata por otro lado de fomentar las exportaciones.

De manera general, el tráfico en un sentido u otro, se ha venido incrementando con la apertura comercial, por lo que el transporte internacional, en general e inclusive el aéreo, vislumbran un crecimiento en demanda muy importante.

Se ha advertido que la aceleración de la apertura de diversos bienes ha impulsado un volumen considerable de carga procedente de todo el mundo que antes no se había promovido, como

la ropa, el calzado y una diversidad de artículos electrónicos y eléctricos por la reducción en los aranceles.

Asimismo, las exportaciones no petroleras vía aérea, también se han incrementado y considero que paulativamente, en cuanto la planta productiva haga mayores ventas al exterior, se elevará el tráfico y movimiento de mercancías en todos los niveles.

Un tráfico importante es, como ya se mencionó, el que realizan empresas transnacionales que maquilan en nuestro país sus productos, pues llevan a cabo dos movimientos: al ingresar y egresar carga del país, llevando a cabo importaciones temporales de partes del producto, se ensamblan en México y posteriormente exportan con algún porcentaje de integración nacional.

Tal es el caso de la industria automotriz y electrónica, cuyo movimiento de carga es intenso.

Es evidente que México debe participar también de los beneficios del incremento del tráfico de carga en general y de la carga aérea.

Una parte importante de los artículos liberados, se transportan por aire, y el incremento de la demanda ya se puede percibir en los Aeropuertos, en las Aduanas, y sobre todo, en las cifras que nos muestran que cada día el comercio exterior va en aumento.

#### 4.4. Propuestas para el mejoramiento del servicio nacional.

De acuerdo a la actual política económica, la activación de la planta industrial se basará en la apertura comercial, - creando en el mercado nacional, términos de competencia que - permitirán elevar la calidad de los productos fabricados en - México, estimulando asimismo, la producción de manufacturas - de calidad y su exportación.

Tomando en cuenta que la Administración del país ha enfoc<sup>o</sup> do en estos términos el desarrollo futuro de la planta indus<sup>tr</sup>ial, el transporte asume un papel vital.

Los cambios en ese sentido, deberán promoverse en varios - niveles de la aviación, incluyendo modificaciones a la polít<sup>i</sup>ca de transportes, tomar conciencia primeramente en los altos niveles de quienes conducen y plantean programas de desarrollo del sector aeronáutico con el fin de crear las condiciones que impulsen el crecimiento cuantitativo y cualitativo del se<sup>g</sup>tor.

Considero que el posible desarrollo de manera confiable y segura tiene más posibilidades de darse en el ámbito de la i<sup>n</sup>iciativa privada.

La privatización propuesta encuentra sus bases en un rec<sup>o</sup>rrido que se puede hacer, analizando la situación de la mayo<sup>r</sup>ía de las líneas aéreas en América Latina donde con algunas excepciones, todas las empresas manejadas por el Gobierno, - se encuentran en crisis y con números rojos.

Desafortunadamente si se observan las condiciones en las que nuestros servicios nacionales se encuentran, se podrá notar que el servicio que se presta en cuanto a carga se refiere, no es ni suficiente ni de calidad competitiva. Por lo tanto se propone que la rectoría sea llevada por la iniciativa privada con el fin de dar continuidad a cualquier proyecto, evitando que éstos sean cortados cada sexenio.

Con la administración del Gobierno, los altos puestos, son realmente posiciones políticas que muchas veces no son ocupadas por especialistas o técnicos conocedores del área.

Se debe propugnar por un buen servicio de transporte. Así como es necesaria la supervisión para el control de la calidad de nuestros productos de exportación, la observancia de la calidad del servicio de carga también debe ser estricta y profesional, sin demoras, sin trabas y ampliamente capaz de dar cabida al movimiento internacional de carga.

Se deben sanear en todos los sentidos las dos líneas troncales, ubicando en ambas, personal capacitado por medio de sistemas de control de calidad en los que periódicamente se hagan evaluaciones y se retroalimente la capacitación.

Mencionado proyecto aplicaría a todo el personal, incluyendo los altos niveles, sobre aspectos técnicos, manejo de la carga, ventas, mercadotecnia, etc. así también el personal se debe encontrar convencido de desarrollar un trabajo de manera responsable y decidida con la mentalidad de proporcionar

un servicio de Primera Clase.

Se debe además impulsar el desarrollo de líneas aéreas mexicanas de servicios netamente cargueros, tanto para vuelos regulares como para charters.

Esta probado ya que nuestro comercio exterior es vasto, pues varias líneas extranjeras operan con aviones cargueros a nuestro país obteniendo cuantiosas ganancias.

Evitar trabas gubernamentales para éstos servicios en cuanto al otorgamiento de las autorizaciones correspondientes y, por supuesto, por parte de las Empresas, invertir el capital necesario para crear una infraestructura sostenida por un personal competente que analice las rutas rentables en las que nuestra industria de aviación podría ser competitiva, como podría ser Centro y Sudamérica.

Lo anterior traería las siguientes consecuencias como producto de la ampliación y el mejoramiento:

- a) Desarrollo del servicio aéreo de carga sería una actividad rentable para los operadores.
- b) El logro de un nivel de servicio competitivo para lograr la captación de divisas en la prestación del servicio.
- c) Aprovechamiento de los convenios bilaterales que México ha formado con un gran número de países y que a la fecha no se han cubierto.
- d) Impulsar el comercio exterior tanto en la importación como en la exportación.

## CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo se han manifestado las características de una parte del transporte internacional, enfatizando su acción como uno de los instrumentos que intervienen en la comercialización, cuyo objetivo es el de dar al Comercio Exterior la versatilidad y las condiciones que favorezcan el intercambio.

En el análisis de cada una de las circunstancias y puntos incluidos en este trabajo se reconoce que:

- El transporte de carga aérea a través de su historia ha tenido un acelerado desarrollo por las constantes innovaciones en la tecnología aeronáutica y ha adquirido igual importancia por el inmenso intercambio comercial de una gran diversidad de artículos entre todas las naciones.
- El transporte de carga por avión está destinado a ciertas mercancías que reúnen las características de valor, tiempo mínimo para transporte y por su naturaleza; razones que justifican el transporte aéreo por sus características y costos. No pretende abarcar las cargas que lógicamente corresponden a otros medios de transporte.
- Las dos guerras mundiales fueron hechos que impulsaron la evolución de las aeronaves en busca de rapidez, capacidad y versatilidad para el servicio aéreo militar de cada una de las potencias en pugna.

- La era de los motores de reacción marca el inicio de una nueva era en la aviación con los aviones DC-8 y Boeing 707, permitiendo a partir de entonces una constante mejoría en la prestación de los servicios de transporte aéreo.

- La aviación privada esta concentrada en núcleos de alto nivel económico por los altos costos de equipo y por el pago de fuertes cantidades en el pago de primas de seguros para cubrir la responsabilidad civil; la aviación privada puede ocuparse en asuntos de negocios o puede ser con fines deportivos.

- La reglamentación aérea sufre de constantes variaciones - pues debe evolucionar con los mismos cambios de la tecnología y de los hechos internacionales que puedan no estar contemplados en la legislación.

- El Convenio de Aviación Civil de Chicago es el documento - máximo que rige las actividades aeronáuticas en un marco gubernamental. De esta Convención surgió la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas que contempla aspectos técnicos, administrativos y jurídicos de la actividad aeronáutica internacional. El Convenio de Chicago es la base para una serie de Protocolos que han intentado ajustar la realidad a la legislación vigente.

- La bilateralidad es la vía más común y práctica para la negociación de las libertades aéreas ya que por la heterogeneidad de las naciones, difícilmente se llega a acuerdos comercia

les por la vía del regionalismo o del multilateralismo.

- El régimen de Varsovia que incluye la Convención y sus Protocolos es la guía dentro del Derecho Internacional Privado ejerce su normatividad sobre la cuestión comercial en el transporte de carga, estableciendo los términos contractuales y las condiciones del transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

- La I.A.T.A. (Organización de Transporte Aéreo Internacional) es un organismo internacional de carácter privado que reúne a las empresas de transporte aéreo para promover el transporte aéreo, creando e impulsando los medios de colaboración entre sus miembros, trabajando en base a las leyes emitidas por organismos internacionales de carácter público como OACI y ONU.

- Aunque la mayoría de la transportación de carga se lleva a cabo por la vía marítima en términos de tonelaje, el transporte aéreo es importante por la movilización de carga de elevado valor por unidad de peso: kilogramo o libra.

- La función de las empresas reexpedidoras, así como de las agencias de carga es determinante para poder contar con un servicio completo y lograr una exportación o importación con calidad, ya que estas empresas son las que coordinan el transporte con otros servicios que conforman en general la agiliación del comercio internacional.

- El servicio de transporte aéreo de carga es hoy en día un

servicio que puede utilizarse para una gran variedad de artículos con características especiales, por lo que se cuenta con las regulaciones adecuadas para preservar y proteger el estado físico de las mercancías y para proteger la seguridad de los aeronaves y los pasajeros.

- La Guía Aérea o Porte Aéreo es el contrato de transporte que tiene diversas funciones operativas y contables que limita la responsabilidad del transportista de acuerdo a los principios del Convenio de Varsovia de 1929

- El servicio de carga aérea en México no ha sido suficiente por la falta de programas de inversión y desarrollo eficientes y, dadas las condiciones de competencia, la privatización de la aviación civil y la cooperación entre las líneas aéreas podrían ser el inicio de una reestructuración en busca de la optimización de las condiciones de transporte.

- La apertura comercial y el apoyo a las exportaciones han impulsado las operaciones con equipo completamente carguero por parte de líneas extranjeras, vuelos de fletamento y el registro de nuevas aeronaves tipo "combi" para abarcar el movimiento de carga actual.

- La mayor parte del movimiento emanado del comercio exterior mexicano es captado por compañías de origen extranjero.

- Sería conveniente poner en vuelo una línea aérea mexicana especializada en carga con apoyo financiero y eficiente administración para competir con las compañías extranjeras y así

captar divisas para nuestro país.

- La situación de la aviación mexicana presenta una etapa de cambios en los que se pretende una reestructuración con el fin de activar las líneas aéreas nacionales, por lo que el gobierno ha optado por poner en venta estas empresas a la iniciativa privada pues mientras estuvieron en manos del sector público no fue posible hacer de éstas una actividad rentable.

Considero que para que México pueda figurar en la actividad aeronáutica internacional, se necesita de una administración capacitada y sobre todo la aplicación de un proyecto de calidad y ética en todas y cada una de las personas involucradas, México a través de sus instituciones tanto públicas como privadas tiene la obligación de trabajar por un cambio en los sistemas de mentalidad en la producción de bienes y servicios.

## GLOSARIO DE TERMINOS.

Agente.- Persona u organización autorizada a actuar en nombre de una persona u organización.

Avión carguero.- Toda aeronave distinta de la de pasajeros que transporta solamente mercancías o bienes tangibles.

Avión combi.- Aeronave que en la cabina o sea la parte posterior del avión se combine el espacio entre pasajeros y carga.

Avión de pasajeros.- Toda aeronave que transporte alguna persona además de la tripulación, algún empleado de línea aérea -que vuele por razones de trabajo- algún representante autorizado de la autoridad competente o alguna persona que acompañe un envío. Estas aeronaves también transportan carga pero solo en los compartimentos inferiores.

Bulto.- Es el producto final de la operación de embalar, que comprende el embalaje en sí y su contenido, preparado para el transporte.

Cabotaje.- Se aplica al tráfico originado en algún punto de un país y destinado a otro punto del mismo país.

Carga.- Es el equivalente al término de los bienes, significa cualquier cosa transportada o a ser transportada en una aeronave, que no sea considerada como correo de acuerdo a los términos de alguna convención internacional postal o de equipaje (incluyendo efectos personales acompañado de un pasajero).

Cargo.- Cantidad a ser pagada por el transporte de los bienes

basada en la tarifa aplicable por mencionado transporte, o una cantidad a ser pagada por algún servicio especial o incidental en conexión con el transporte de alguna carga;

Consignatario.- También es llamado destinatario y es la persona o empresa a la cual se le hará entrega del embarque en su destino.

Contenedor.- Caja metálica cerrada para unitarizar embarques, normalmente de aluminio y de acuerdo a las características de la aeronave a utilizar.

Charter.- Ver fletamento.

Embalaje.- La agrupación de uno o más recipientes y demás componentes.

Embarcador.- Se refiere a la persona o empresa que ha ordenado y dado instrucciones para el envío del embarque en el punto de origen, también puede ser llamado expedidor.

Envío.- Uno o más bultos recibidos en un lote y despachados al amparo de la misma guía aérea a un mismo consignatario y dirección, es lo mismo que embarque.

Explotador.- Toda persona, organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

Fletamento.- Vuelo de fletamento es aquel que no es regular y también se denomina comunmente charter.

Fuselaje.- Cuerpo del avión el cual lleva adheridas las alas.

Guía aérea.- Es el documento hecho por el embarcador o en su nombre que evidencia el contrato de transporte entre el embarcador y la línea aérea para el transporte de mercancías en sus rutas, comunmente se le denomina airwaybill.

Peso.- El peso se define como la fuerza con la que un cuerpo es atraído hacia la tierra y es igual a la masa multiplicada por la aceleración de la gravedad.

Peso bruto.- El peso total del paquete y como se presenta para el transporte.

Peso neto.- Es unicamente el peso de las mercancías sin tomar en cuenta el embalaje.

Reservación.- Es el equivalente al término de "booking" que significa el espacio separado con anticipación o el peso para el transporte de un embarque.

Tránsito.- Trámite operativo y aduanal que corresponde a la estancia no definitiva de un embarque en un punto de donde será reexpedido a su destino final.

Transporte doméstico.- Transporte en el cual de acuerdo al contrato de transporte, el lugar de origen y de destino estén situados dentro de un mismo país.

## BIBLIOGRAFIA

ARROYO, Orlando

Desarrollo de una Empresa Nacional de Carga Aérea.

I.E.P.E.S. Reunión Preparatoria de Consulta Popular.

1982-1988. México.

BISTRAIN, César

La Participación de las líneas aéreas extranjeras en el transporte aéreo internacional en México.

I.E.P.E.S Reunión Preparatoria de Consulta Popular

1982-1988.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

The air cargo tariff TACT Rules

Printed by Van Boekhoven Bosch BV

Utrecht 1987 156 p.p.

JUGLART M.

Traté élémentaire de Droit Aérien

Paris 1952.

LENA PAZ, Juan

Compendio de Derecho Aeronáutico

Editorial Plus Ultra, Buenos Aires 1975.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Publicada en el Diario Oficial del 19 de febrero de 1940.

LOPEZ FLORES, Basma Guadalupe

La IATA y las políticas Internacionales.

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Universidad Nacional Autónoma de México.

México 1982,

MERLE, Marcel

Sociología de las Relaciones Internacionales.

Editorial Alianza Universidad  
Madrid 1980.

NUEVA ENCICLOPEDIA TEMATICA

Comunicaciones y Transportes.

Tomo 6 Editorial Cumbre, S.A.  
México, 1977.

NUEVO DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO QUILLET

Edit. Quillet, Tomo I.

ORRICO ALARCON, Miguel

Los transportes y las comunicaciones en el Derecho Mexicano

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General  
de Comunicación Social. México, 1984.

OSMAŃCZYK, "Enciclopedia de las Relaciones Internacionales y  
Naciones Unidas

Edit. FCE. Madrid, 1979.

PINO MUÑOZ, Jacinto H.

La organización y el funcionamiento de la Aviación Civil en  
México y a nivel internacional de Legislación Básica.

Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio  
y de la Aviación Civil.  
México, D.F., 1978.

SEARA VAZQUEZ, Juan G.

Derecho Internacional Público

Editorial Porrúa.  
México, 1982.

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL.

El proceso de adhesión de México al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, (GATT).

Gabinete de Comercio Exterior.

México, 1986.

SUAREZ HERRERA, Juan

Política y Organización Administrativa del Transporte en México.

Universidad Iberoamericana, 1977. México, D.F.

TANAMES, Ramón.

Introducción a la Economía Internacional.

Alianza Editorial, Madrid, 1983.

WORLD TIMETABLE CENTRE

"ABC World Airways Guide"

October, 1987. United Kingdom, 1987.

ZAPATA LEAL, Roberto

Problemática y perspectivas del Transporte Aéreo.

I.E.P.E.S., Reunión Preparatoria de Consulta Popular  
1982-1988, México.

## HEMEROGRAFIA Y OTROS DOCUMENTOS

AVILA LOYA, Patricia

Artículo: "No más paternalismo a la Iniciativa Privada".

Diario El Financiero, 23 de septiembre de 1987.

México, D.F.

BUENDIA, J.M.

Artículo: "El GATT y su vertiente importadora".

Diario Novedades, 8 de junio de 1988. México, D.F.

Convenio de Varsovia de 1929.  
Reglas relativas al transporte aéreo internacional

Convenio sobre Aviación Civil Internacional.  
Chicago, 1944.

"Folleto explicativo"  
Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.  
Dirección General de Aranceles. SECOFI.  
México, 1988.

GONZALEZ GALARZA, Raúl  
Artículo: "El 40 Aniversario del GATT".  
Diario Novedades, 12 de noviembre de 1987.  
México, D.F.

MARQUEZ, Alfredo  
Artículo: "Inflación y alza de combustibles, factores que encarecen la transportación de mercancías".  
Diario El Financiero, 10 de mayo de 1988.  
México, D.F.

OPACIN, León  
Artículo: "Apertura Comercial".  
Diario Excelsior, 28 de junio de 1988.  
México, D.F.

Protocolo de Guatemala, 1971.

Protocolo de La Haya, 1955.

Protocolo de Montreal, 1975.

Revista Aérea  
Diciembre-Enero 1986-1987.  
Vol. 100, Nos. 4 y 5. Mensual.  
Business Publications Audit.  
New York, U.S.A., 1987.

Revista: IATA Manual Report 1987  
43rd. Annual General Meeting.  
Caracas, Venezuela, 1987.

Revista: Trafínoticias  
Órgano Oficial del Club de Tráfico de México.  
Año 1, No. 1, época 3. Abril de 1984.  
Artículo: Compañía Mexicana de Aviación.

**SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.**

Desplegado: "Hacia un Mejor Sistema Nacional de Transporte  
Aéreo".

Varios Diarios, 27 de abril de 1988.

**SERI YURI**

Artículo: "El GATT coloca en serios riesgos a la planta pro-  
ductiva".

Diario El Financiero, 18 de septiembre de 1987.

México, D.F.

**VIVEROS, Angel**

Artículo: "México no permitirá el cabotaje de Aerolíneas  
extranjeras; podría crear una nueva".

Diario El Financiero, 21 de abril de 1988.

México, D.F.