

25
201

**IMPORTANCIA DE LA NORMATIVIDAD AEREA EN EL DESARROLLO
DE LOS SERVICIOS DE FLETAMENTO MEXICANOS,
A PARTIR DE LINEAS AEREAS CANADIENSES**

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
"Por mi raza hablará el espíritu"

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**





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.

INDICE

INTRODUCCION _____ 1 ✓

CAPITULO I

1. NORMATIVIDAD DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

1.1 Principios generales y aplicación _____ 13 ✓

1.2 Procedimiento y condiciones para el Transporte Aéreo
Internacional _____ 24 ✓

CAPITULO II

2. LEYES Y REGLAMENTOS INTERNOS.

2.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos __ 39 ✓

2.2 Ley Orgánica de la Administración Pública Federal _____ 43

2.3 Ley de Vías Generales de Comunicación _____ 50 ✓

2.4 Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y
Transportes _____ 63 ✓

2.5 Instructivo para solicitar permisos a fin de realizar
vuelos internacionales de fletamento de pasajeros o de
carga, hacia Territorio Mexicano _____ 69

CAPITULO III

3. EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO Y LAS RELACIONES
AEREAS MEXICO - CANADA _____ 78

3.1 Convenio Bilateral sobre Transporte Aéreo celebrado entre
México y Canadá _____ 84

3.2 Nationair Canada	96
3.3 Canadian Airlines International	113
3.4 CANADA 3000	125
CONCLUSIONES	138
GLOSARIO	146
BIBLIOGRAFIA	148
ARCHIVOGRAFIA	149
CONVENIOS BILATERALES AEREOS	153
DOCUMENTOS DE LA O. A. C. I.	154
LEYES, REGLAMENTOS Y PROGRAMAS	155
NOTAS INFORMATIVAS	156
HEMEROGRAFIA	156

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

La hipótesis del presente trabajo es tratar de demostrar que la normatividad utilizada para regir la actividad aérea de fletamento en nuestro país es adecuada, aunque perfectible necesariamente (porque se utiliza solamente como interpretaciones de la ley sin señalarlo ésta expresamente en todos los casos), para efectuar ese tipo de vuelos, tomando como caso muestra a las líneas aéreas canadienses que vuelan hacia diferentes puntos turísticos en el territorio de nuestro país.

Para las Relaciones Internacionales esto es importante por los diversos aspectos que abarca, puesto que se trata de un tipo de transportación que rebasa las fronteras debiéndose tocar en su análisis convenios internacionales y leyes internas; es también un tipo de transporte que sirve de parámetro para conocer los principales puntos de interés para el turista extranjero en Territorio Mexicano⁽¹⁾; que se presta para el fomento de los intercambios comerciales⁽²⁾, sean éstos de exportación o de importación e inclusive como un elemento creador de fuentes de trabajo para ciudadanos

(1) Ver, Nota Informativa, Relación de empresas estadounidenses que operan vuelos de fletamento exclusivamente de pasajeros México, D.F., Nov. 30 de 1990.

Ver también "En este sexenio duplicará México la afluencia de turismo extranjero", En Toda América, Núm. 254-255.

(2) Ver, Permiso 28394, Autorización a IAESA para 2 vuelos de fletamento de carga. México, D.F. Oct. 29 de 1990.

mexicanos⁽³⁾, aparte de servir como parámetro también de las relaciones aéreas internacionales del país, pudiendo además utilizarse como elemento expansionista de algún tipo de publicidad, etc...

La importancia de las líneas aéreas para el internacionalista radica en que éstas implican un medio de transporte muy moderno que no solamente sirve para comunicar varias ciudades de un país, sino que además une a los territorios de dos o más Estados de la Sociedad Mundial, dándole un carácter internacional por utilizar dos o más espacios aéreos que se encuentran bajo la soberanía de sus respectivos Estados, los organismos internacionales se consideran como actores de las relaciones internacionales.

Lógicamente la amplitud de operaciones aéreas, se presta a que en ocasiones se utilice ese medio de transporte para efectuar actos que son incompatibles con el uso supuestamente pacífico que debería ser el único en el ambiente de la aviación. Los hechos negativos en esa actividad pueden conllevar consecuencias muy graves en las relaciones internacionales, que principalmente a través del buen funcionamiento de la O.A.C.I se pueden tratar de evitar o disminuir en la medida de sus posibilidades.

(3) Ver, SUGASTI, Carlos, "Perspectivas del Turismo Latinoamericano", *Visión*, pp. 6-12

Ver también, CERDA, Patricia, "Requiere de ajustes el sector turismo para el ingreso en el TLC: Canaco", *Excelsior* p. 5

La existencia de la O.A.C.I. es entonces una necesidad para regular las operaciones aéreas públicas y privadas (excluyendo militares) estableciendo y aplicando un régimen internacional a través de convenios internacionales con las limitantes que le plantea el ambiente económico y político internacional que influye en sus alcances.

Y se toca aquí el tema de la O.A.C.I por ser ésta el organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.), encargado de efectuar las acciones comentadas. Sus siglas quieren decir Organización de Aviación Civil Internacional.

Es a la O.A.C.I. a quien corresponde tratar de regular las operaciones aéreas que tienen que ver con la aviación civil en el mundo actual, para que ese medio de transporte sea seguro y se desarrolle lo más posible en un ambiente de paz.

La O.A.C.I. y los gobiernos que participan en ella, tienen como objetivo que los servicios internacionales de transporte aéreo se presten sobre bases de igualdad de oportunidades y se realicen en forma económica.

Para 1992, la O.A.C.I. cuenta con una participación de 173 Estados contratantes, en una época en la que predominan los cambios y que es muy diferente a la de 1944 cuando fue fundada la O.A.C.I. con la participación de 52 Estados.

En la actualidad, el esfuerzo de la O.A.C.I. se dirige al

desarrollo de las empresas aéreas que se desenvuelven en el marco competitivo de la economía capitalista y dentro de una etapa de creación de bloques económicos.

Como se puede apreciar, esas operaciones involucran al Derecho Internacional, tanto público como privado y al Derecho doméstico de cada país.

Es por lo anterior que en el Capítulo I de este trabajo, se hablará de la normatividad que regula la Aviación Civil Internacional articulada por supuesto por la O.A.C.I., que se enfrenta a un ambiente internacional de fuertes cambios pero de relativa estabilidad en el sentido de los esfuerzos por un crecimiento de la aviación con seguridad, a pesar de las presiones e intereses políticos y económicos que muchas veces limitan su efectividad. Recuérdese que en cualquier organización internacional - y la O.A.C.I. no es la excepción -, participan países de diferente ideología política y grado de desarrollo económico.

En relación a lo anterior, los Estados Unidos contribuyen con más de un cuarto del presupuesto de la O.A.C.I. y dos de las compañías productoras de aviones comerciales son estadounidenses: Mc Douglas Co. y la Boeing, mismas que venden sus aviones en todo el mundo a la vez que brindan sus servicios de asesoría técnica.

Por su parte la ahora ex-Unión Soviética y sus países satélites, aceptaban las relaciones de Estado a Estado

únicamente oponiéndose a las relaciones directas entre sus nacionales y los grupos sociales que no pertenecieran a países socialistas. Sin embargo, se adhirió a la O.A.C.I. en 1970 por considerar que ésta es una organización muy importante para unificar las normas internacionales dirigidas a las operaciones aéreas civiles. Su única empresa aérea, de carácter estatal, es Aeroflot.

Es decir, tomados como ejemplo tanto Estados Unidos como la ex-Unión Soviética, han tenido la capacidad de aportar beneficios al desarrollo de la aviación a través de la O.A.C.I., a la vez que han actuado según sus intereses dentro de esa organización.

El enfoque analítico que ocuparemos será el estructural-funcionalismo, que pretende llegar a conocer el tipo de estructuras que desempeñan ciertas funciones y cuáles son éstas en ciertas condiciones.

El sociólogo Talcott Parsons, encuadró el concepto de función en: estructura. Señalaba que la Teoría Sociológica, debía ser estructural-funcional⁽⁴⁾.

El esquema central en la Teoría de Parsons, es el funcionamiento de estructuras, ya que ese análisis necesitaba, según Parsons, un estudio de las posiciones, normas institucionales y de los papeles que los actores tienen en

(4) Ver TIMASCHEFF, Nicholas, La teoría sociológica, p.302
Ver también, YOUNG, Oran, Sistema de Ciencia Política, pp.61-64

una situación social determinada⁽⁵⁾.

Al emplear los términos que utilizaba Parsons, tenemos que el "actor" sería en este trabajo cada línea aérea que se tomará en cuenta, y su "papel" sería la conducta que presente la misma. La situación social sería el lugar específico en que se desempeñan o actúan esas líneas aéreas de acuerdo a su importancia funcional.

Se trata entonces de destacar el aspecto del funcionamiento de las líneas aéreas de fletamento canadienses hacia el mercado mexicano, subrayando el aspecto normativo, en alguna forma parecida a la que señalaba Parsons⁽⁶⁾, considerando que esa normatividad ha permitido su actuación siendo posible incrementar ésta, por lo que el lector tendrá a lo largo del trabajo oportunidad de analizar también esa normatividad internacional a través de un acuerdo multilateral aéreo⁽⁷⁾, tanto como la situación normativa interna y su desarrollo práctico, porque al igual que el autor Marion Levy consideramos que el análisis estructural funcionalista debe elaborar el "ambiente" de la unidad definida⁽⁸⁾.

En su forma contemporánea, este análisis tiene por origen las obras de los autores Malinowski y Radcliffe-Brown⁽⁹⁾. El marco básico de ese enfoque se ocupa del pro-

(5) Ibid. p. 306.

(6) Ibidem.

(7) Nos referimos al Convenio de Aviación Civil Internacional, contemplado en el Capítulo I de este trabajo.

(8) Ver, YOUNG Oran, op. cit., pp. 59-77

(9) Ibidem.

blema del mantenimiento del sistema y cómo se puede adaptar para ser estable.

Al tratar de comprobar la hipótesis de este trabajo tendremos que el funcionamiento (según la terminología del enfoque) de las líneas aéreas de fletamento canadienses, forman parte de un sistema hacia el cual colaboran, llenando los requisitos para satisfacer el transporte de personas hacia otro "medio" y, cómo ésto se ha desarrollado hacia diferentes puntos en Territorio Mexicano, a la vez que se tomará en cuenta la normatividad para favorecer la estabilidad del "medio" mexicano, lo que además es importante al tener presente que nos hemos integrado a un **ACUERDO DE LIBRE COMERCIO, A.L.C.** en el cual México participará junto con Estados Unidos y Canadá, es decir, "nuestro" principal y natural mercado aéreo, que es como consideramos a los Estados Unidos en el sector aéreo⁽¹⁰⁾, y Canadá con quien se quisiera tener una mayor participación en los vuelos de fletamento⁽¹¹⁾, al igual que con los mercados europeo y oriental.

La estructura global del presente trabajo tiene tres capítulos que se consideraron como básicos, para que el lector, tenga una visión general del desempeño de los vuelos de fletamento o de tipo "charter".

(10) El Convenio Bilateral sobre Transportes Aéreos entre México y Estados Unidos, es el más amplio que sobre la materia tiene suscrito nuestro país.

(11) Ver, "Programa de Acción Inmediata para fomento del Turismo" *Excelsior*, p. 10.

Ver también, DURAN, Jaime, "Facilidades a dueños de aviones de E.U. y Canadá para que visiten a México" *Excelsior*, pp. 5 y 9.

El primer capítulo abarca los artículos, que del Convenio de Aviación Civil Internacional se deben tomar en cuenta para visualizar los alcances que en el área internacional pueden tener las operaciones de fletamento con la participación de los diferentes países de la Sociedad Mundial, en una organización que trata de desarrollar en forma ordenada, coordinada y en base al Derecho Internacional, a la Aviación Civil Internacional: la O.A.C.I.

Una vez efectuados los comentarios y ejemplos sobre el Convenio mencionado, se pasará al Segundo Capítulo donde se realizará una recopilación de las principales leyes y reglamentos que se deben tomar en cuenta para un análisis del marco jurídico interno en el que se desarrolla el servicio aéreo de fletamento hacia y desde Territorio Mexicano. Se tratarán de seleccionar inclusive los artículos que dentro de esas leyes se deben considerar para los servicios aéreos de fletamento.

Consideramos que los comentarios que se harán en los primeros dos capítulos de este trabajo, se efectúan para dar énfasis en el tipo de normatividad que regula los servicios aéreos que aquí nos ocupan y para demostrar la hipótesis de este trabajo sin pretender que ésta sea exhaustiva ya que el trabajo no lo requiere, siendo en cambio de mucho interés, considerar dicha normatividad para que al llegar al Capítulo III, se entienda el apoyo que ésta ha constituido para el

desarrollo de los servicios aéreos de fletamento.

En el Capítulo Tercero, los criterios de los primeros capítulos se visualizan en casos específicos que se pondrán como ejemplo y tratarán de demostrar la hipótesis de esta tesis, para analizar si la normatividad previamente comentada ha servido para que se faciliten los vuelos de fletamento hacia México.

Es en ese capítulo en el que se harán comentarios sobre las líneas aéreas de fletamento canadienses que vuelan hacia nuestro país y se elaborarán cuadros, mapas y gráficas para mostrar la importancia que reviste haciendo un análisis cualitativo de las características más relevantes. Originalmente se pensó reforzar la demostración con un análisis cuantitativo, utilizando información de la S.C.T.; en virtud de que dicha información es confidencial, nos conformamos con que el análisis fuera puramente cualitativo.

Se considera entonces que esos tres capítulos, pasando del aspecto Internacional al Nacional, en lo que a normatividad se refiere y poniendo ejemplos varios, más la parte específica de las líneas aéreas de fletamento canadienses y su incremento de operaciones hacia puntos en Territorio Mexicano, será suficiente para mostrar al lector un panorama actual de la situación de esa parte tan importante del Transporte Internacional, así como lograr obtener la comprobación de la hipótesis que se comentó al principio de esta introducción.

El interés de mencionar el caso de las líneas aéreas de fletamento canadienses que operan hacia Territorio Mexicano, radica en que al igual que otro tipo de intercambios y relaciones, ahora se están viendo inmersos en el Acuerdo de Libre Comercio, que en un principio se iba a celebrar entre nuestro Gobierno y el de los Estados Unidos de América y que ante la inquietud del Canadá se transformó en un Acuerdo Trilateral de Libre Comercio que se está constituyendo en esta década en uno de los mayores bloques comerciales mundiales⁽¹²⁾.

Dentro de los límites de ese gran mercado comercial, existe una parte que se ocupará de relacionar elementos turísticos y comerciales con otra parte del bloque, activando su función que es básicamente el transporte. Esa parte, que convendría más llamar "actor", conforme la terminología usada por Parsons, tiene como función específica, efectuar vuelos de fletamento de pasajeros, de carga o mixtos.

Consideramos aquí que ese tipo de vuelos, tendrán una mayor importancia cada día y que servirán para incrementar las relaciones turísticas y comerciales entre nuestro país y otra parte del mercado ya próximo de Norteamérica. Es conveniente hacer saber al lector interesado en las cuestiones del Transporte Aéreo Internacional, cómo es nuestra norma-

(12) Ver, MUÑOZ, Víctor Manuel, "Mercado Común México-E.U.", Excelsior, pp. 2 y 11.

tividad al respecto de los vuelos de fletamento, y la importancia de esos vuelos desde Canadá hacia México, para saber al menos en un aspecto básico, las ventajas que reportará en el futuro ese tipo de transporte en lo que para entonces consideraremos "interbloqueo"⁽¹³⁾, cuyo estudio vale la pena toda vez que las relaciones aéreas de nuestro país con la otra parte del futuro bloque comercial, que es Estados Unidos, se ha visto muy elástica, ya que dentro de la política aérea mexicana se ha considerado la posición de "cielos abiertos" precisamente con respecto a los Estados Unidos, lo que equivale a decir que se tiene una relación aérea abierta a la competencia, siempre y cuando ésta no sea desleal, que se efectúe sin dar tanta importancia al tipo de equipo que estén utilizando ambas partes⁽¹⁴⁾ y la utilización de la "desregulación" para tratar de motivar los servicios aéreos. Porque nuestro país está consciente de que al hablar de un crecimiento orientado hacia afuera, se tendrá la necesidad de hacer más rentable el transporte aéreo ya sea de pasajeros o de carga.

Pero eso se hace con respecto a un mercado que decíamos considerar como "natural" para nosotros⁽¹⁵⁾, el estadounidense.

(13) El término "interbloqueo" se menciona porque se dará dentro de un bloque económico determinado: TLC.

(14) Ver, nota informativa, Desregulación y Cabotaje, México, D.F., Agosto 16 de 1989.

(15) Y que además es recíproco el interés, ver, nota informativa, Interés de la Compañía Air Transat para comercializar el 20% de su capacidad, México, D.F., mayo 6 de 1991.

Sin embargo si vamos a tratar de ganar terreno, aeronáuticamente hablando con Canadá, empezemos por tratar de reunir en el mismo trabajo que nos ocupa, la normatividad que utilizamos para regular la actividad de los vuelos de fletamento no regular, como una visión hacia el desenvolvimiento de las líneas aéreas de fletamento canadienses en sus operaciones hacia nuestro país.

Esperamos que esto sirva para comprobar la hipótesis de este trabajo, y a la vez se constituya en una aportación académica.

CAPITULO PRIMERO

1. **NORMATIVIDAD DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.**

1.1 **PRINCIPIOS GENERALES Y APLICACION.**

Para una investigación que pretende describir y analizar los sustentos normativos sobre los cuales se desarrollan los servicios aéreos de fletamento de pasajeros y de carga, es necesario empezar por revisar lo que al respecto se encuentra en los resultados de la Conferencia de Chicago.

Los orígenes del régimen de intercambio y reglamentación de los derechos de tráfico los podemos encontrar en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que entró en vigor el 4 de abril de 1947⁽¹⁶⁾.

En su Primer Artículo menciona que "...todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio", y en su Artículo 6 señala que: "... ningún servicio aéreo internacional regular, podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de otro Estado, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado"⁽¹⁷⁾.

(16) Ver, OACI, Convenio sobre Aviación Civil Internacional (El Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional se firmó en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

(17) *Ibid*, pp. 2 y 3.

Con la operatividad de los artículos anteriores, se hace posible que se intercambien y se reglamenten los derechos para explotar las operaciones aéreas internacionales de tipo regular por medio de acuerdos o convenios bilaterales entre los Estados y de que se puedan reglamentar también en forma unilateral los servicios aéreos internacionales no regulares, como es el caso de los vuelos de fletamento o "charters".

Por supuesto, la normatividad para el sector aéreo es afectada por los cambios que en éste se han producido en forma muy rápida desde la segunda mitad de la década de los cuarentas, con el surgimiento de aeronaves más grandes y modernas, con un mayor número de Estados que intervienen en el flujo de las operaciones aéreas que participan en el Transporte Aéreo Internacional⁽¹⁸⁾.

Un aspecto importante de estos cambios lo constituye el incremento en el número de vuelos de fletamento, elemento que considera el presente trabajo.

Para fines de la década de los cuarentas, los servicios de fletamento efectuaban el transporte de una porción muy pequeña del monto total del Tráfico Aéreo Internacional.

Es a partir de la década de los sesentas cuando se percibe un crecimiento de esos vuelos en un diez por ciento y a principios de los setentas en un treinta por ciento.

(18) Para una visión general de algunas líneas aéreas que compiten actualmente en forma internacional, ver, "Other Major Players in the Global Airline Wars", Business Week, pp,38 y 39.

La evolución de este tipo de transporte se encuentra asociada con el aumento de los recursos disponibles a nivel personal en los países desarrollados y por la baja en el costo del transporte aéreo, lo que implicó una gran cantidad de viajes aéreos que por su bajo costo, fueron accesibles.

Aunado al interés de una mayor demanda de viajes, a bajo precio y con el objetivo de incrementar los ingresos de la actividad turística, los Estados Unidos de América y Europa comenzaron a reducir los obstáculos que existían en relación a las operaciones de fletamento.

Esto implicó una competencia también incrementada sobre el tráfico de viajes individuales entre las líneas aéreas no regulares de fletamento y las líneas aéreas regulares, competencia que se ha controlado porque ambos servicios tienen normatividades similares, pero la que corresponde a los vuelos "charters" es más flexible y menos equivalente según el Estado que se trate, porque puede suceder el caso de que no se tenga una normatividad específica sobre la capacidad o sobre las tarifas de los vuelos no regulares, ya que la mayoría lo hacen desde la posición unilateral y no por convenios o acuerdos de tipo multilateral o bilateral, como sería el caso de los vuelos regulares⁽¹⁹⁾.

La competencia entre los vuelos de fletamento no regulares y los regulares, es relativa. Mientras los regulares

(19) Ver, OACI, "Criterios Referentes al Transporte Aéreo Internacional No Regular", Circular OACI 136-AT/42.

tienen su normatividad en el contexto de acuerdos multilaterales y bilaterales y presentan operaciones a través de itinerarios con horarios y puntos de llegada "fijos", los vuelos de fletamento responden al incremento de la demanda con un igual número de operaciones y no tienen un itinerario de vuelos y puntos de llegada y salida "fijos".

Las tarifas que se muestran como un instrumento de competencia, visualizan que al ser mayores los gastos de explotación de las líneas aéreas regulares, las tarifas especiales que establecen pueden ser anti-económicas si se toma en consideración que también debe adecuarse a una serie de tarifas que han sido convenidas en forma multilateral, además que la misma competencia, hará que se ofrezca más capacidad, término que implica el producto a ofrecer de las líneas aéreas y que está directamente relacionado con la demanda del mismo.

Habiendo efectuado los comentarios anteriores, a fin de que el lector tenga elementos para distinguir los servicios aéreos internacionales regulares de los no regulares y específicamente los de fletamento o "charters", retomemos las disposiciones que en sus artículos menciona el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que de hecho se aplican en la regulación de los vuelos de fletamento.

Es definitivo que los vuelos de fletamento en sus operaciones, actúan conforme a los conceptos que ya se encuen-

tran en el Preámbulo del Convenio, en el sentido de que este tipo de vuelos también implican una contribución para la preservación de la amistad y el buen entendimiento entre las Naciones y los pueblos del mundo. Teniendo presente que se deben seguir los principios y arreglos que los Gobiernos han acordado en materia aérea, para que las operaciones aéreas se efectúen en la forma mas óptima y sobre una base de igualdad, lo que se revierte en una aviación más desarrollada.

En el Artículo 44 del Convenio se señala que los fines y objetivos de la O.A.C.I. respecto al desarrollo económico y explotación del Transporte Aéreo Internacional se dirigen a lograr:

- a) Desarrollo seguro y ordenado de la Aviación Civil Internacional en todo el mundo;
- b) Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos.
- c) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos, instalaciones y servicios de navegación aérea para la Aviación Civil Internacional.
- d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico.
- e) Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva.
- f) Asegurar que se respeten plenamente los

derechos de los Estados contratantes, y que cada uno de ellos tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de Transporte Aéreo Internacional.

g) Evitar discriminación entre Estados contratantes.

h) Promover en general, el desarrollo de la Aeronáutica Civil Internacional en todos sus aspectos⁽²⁰⁾.

Inclusive la O.A.C.I., encuentra interés en alentar a los Gobiernos y Organismos Internacionales para que tomen medidas encaminadas a la armonización, entre el progreso tecnológico-industrial y la integridad del medio humano, problema muy importante en la actualidad y cuya resolución es necesaria a corto plazo, ya que la O.A.C.I. está consciente de los efectos contrarios al medio ambiente que pueden estar relacionados con la actividad de las aeronaves y por tanto de la importancia de la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo ordenado y seguro de la aviación civil y la calidad del medio humano, a la vez que la O.A.C.I. solicita ser la responsable de presentar la posición de la Aviación Civil Internacional en los asuntos que tienen relación con el espacio exterior y con la relación entre la Aviación Civil Internacional y las aplicaciones de la tecnología espacial⁽²¹⁾.

(20) OACI, op. cit.; p. 17.

(21) Ver, Res. A16-11, Participación de OACI en los Programas de exploración y Utilización del Espacio Exterior.

El Preámbulo del Convenio ha sido mencionado por ejemplo para apoyar las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, como fue el caso de su Resolución A18-4 en donde se señala que mientras el Gobierno de Sudáfrica permaneciera en su posición de no considerar las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas en relación al Apartheid y la Declaración sobre la Independencia a los países y pueblos coloniales, no se invitará a ese Gobierno a asistir a ninguna de las reuniones que convocara la O.A.C.I.

Situaciones como ésta, han reafirmado la importancia de la O.A.C.I., para tratar de hacer más factible la resolución de problemas entre los Estados contratantes, en lo que se refiere a la explotación segura y ordenada del servicio aéreo⁽²²⁾.

En cuanto al tránsito de los servicios aéreos internacionales, la O.A.C.I. ha mencionado que es necesario que sea explotado en forma ordenada, tanto en el sentido económico al hablar de competencia o de tarifas, como en forma administrativa en el sentido de la facilitación. Nosotros

(22) Ver, Res. A27-5, Condena de la Política de Apartheid y Discriminación Racial de Sudáfrica y Medidas que Deben Tomarse en Cumplimiento de las Resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas a este respecto, Doc. 9551, A 27-RES (Esa Res. reitera la Res. A15-7, condena la política de Apartheid y de discriminación de Sudáfrica y la Res. A18-4, Medidas que se deben tomar para dar cumplimiento a las Res. 2555 y 2704 de la Asamblea General de la O.N.U. en relación con Sudáfrica).

Ver también, Resolución 262 de 1969 del Consejo de Seguridad de la O.N.U. condenando las acciones de Israel contra el Aeropuerto Civil de Beirut y la Res. A19-1 de O.A.C.I. mencionando el peligro de esos actos contra la seguridad de la Aviación Civil Internacional e invitando a Israel a cumplir con los fines y objetivos del Convenio de Chicago.

Ver inclusive, Ref. A N 13/4.3.2-90/88, Aeronaves de Kuwait Airways, Sep. 14 de 1990, incluye traducción oficiosa sobre la invasión iraquí a Kuwait y relación de la flota de la Kuwait Airways que fue secuestrada para evitar que el régimen iraquí utilizara las aeronaves mencionadas en ese documento durante el reciente conflicto del Golfo Pérsico.

agregaremos que también en el sentido estratégico en esta época de bloques económicos. Que desarrollaremos con mayor profundidad en el Capítulo 3.

Se hicieron los anteriores comentarios que tienen relación con el Preámbulo del Convenio para resaltar la importancia de que el Transporte Aéreo Internacional se encuentra regulado por un instrumento como es el caso del texto del Convenio, que desde su preámbulo, sienta las bases para que sea cumplido el mandato que se ha conferido a la Organización de Aviación Civil Internacional para velar por el desarrollo seguro y ordenado de la Aviación Civil Mundial, en apoyo a las decisiones de las Naciones Unidas, tratando de evitar las amenazas para la sana evolución del Transporte Aéreo Internacional y sin olvidar la instancia económica que origina la prestación del servicio aéreo civil mundial, ni dejando de lado aspectos ambientales de tecnología espacial.

La amistad entre los pueblos también se asocia con las relaciones económicas y diplomáticas de éstos.

Al reestablecerse las relaciones diplomáticas entre México y el Gobierno Chileno, se sentaron las bases para que se reanudaran los intercambios económicos entre ambos países, empezando a solicitar por ejemplo, la empresa Florida West Airlines⁽²³⁾ varios vuelos de carga entre ambos países, o bien a considerar el caso de la empresa Fast Air

(23) Ver, permiso 28884, Autorización a Florida West para 1 vuelo de carga, México, D.F., Ene. 2 de 1991.

Carrier⁽²⁴⁾ que al reunir los requisitos exigidos por el Gobierno Mexicano, empezará a corto plazo sus operaciones de fletamento de carga entre estos países.

Este tipo de vuelos, también ayudan a renovar los vínculos con aquellos países con los que se encuentran limitados por algún motivo, pero que sin embargo se pudiera tener mayores niveles de intercambio turístico y comercial, como es el caso de las relaciones entre México y Colombia, específicamente en el caso de la Empresa Aerovías Sol de Colombia con sus vuelos de fletamento de carga hacia y desde México, así como la empresa Intercontinental de Aviación S.A. con sus vuelos de fletamento de pasajeros, también entre estos países⁽²⁵⁾.

Es por el Artículo 1 antes mencionado que los Estados tienen la libertad de otorgar o no la autorización pertinente, con objeto de que pueda ser ingresada una aeronave a su territorio así como para salir de éste.

Es lógico que el primer artículo del Convenio se dirija a exponer la soberanía de cada Estado sobre su espacio aéreo, ya que debe recordarse que al hablar de la soberanía de los Estados, se habla de un término del Derecho Internacional que implica la independencia política del Estado que se trate, expresada en su personalidad jurídica conformada con el poder supremo dentro de su territorio.

(24) Ver, Oficio de Fast Air, Solicita aprobación para efectuar operaciones Charter hacia y desde México, México, D.F. Jul. 24 de 1990.

(25) Ver, Permiso 28503, Autorización a Intercontinental para efectuar 34 vuelos de pasajeros, México, D.F. Nov. 21 de 1990.

Por eso, el Artículo 2 del Convenio referido al territorio, señala que se considera a éste, a las áreas terrestres y aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de un determinado Estado.

La Asamblea General de la O.N.U., ha renovado el derecho de todos los Estados a la soberanía permanente sobre todos sus recursos, sea en la superficie de su territorio, bajo éste o sobre éste, dentro de sus fronteras. Por lo que se debe recordar también, que en las Relaciones Internacionales, el Estado Soberano es sujeto del Derecho Internacional hacia otros Estados que se reconocen recíprocamente como sujetos del Derecho Internacional⁽²⁶⁾.

Por lo anterior, es claro que actuando en concordancia con el Artículo 1 del Convenio, los Estados contratantes del Convenio deberán tomar todas las medidas pertinentes con objeto de abstenerse a explotar o conceder permiso a cualquier línea aérea para explotar cualquier servicio aéreo, en forma regular o no regular, salvo que se haya otorgado el permiso necesario en conformidad con el Gobierno que se trate y de acuerdo con los artículos del Convenio.

Es por eso que el Anexo 2 del Convenio, requiere que los Estados contratantes determinen las partes del espacio aéreo sobre su territorio, donde se suministran servicios de tránsito aéreo pudiendo inclusive, de mutuo acuerdo, delegar

(26) Ver, SEARA, Vázquez, Modesto, Derecho Internacional Público, p. 83.

a otro la responsabilidad de suministrar los servicios de trámite aéreo sobre su territorio, sin que esto signifique la derogación de su soberanía.

El Artículo 3 se refiere a las aeronaves civiles y de Estado, considerando estos últimos, como los utilizados en servicios militares, de aduanas o de policía.

El espacio aéreo puede tener una utilización conjunta por parte de la aviación civil y militar, así como, algunas instalaciones y servicios, debiendo salvaguardar la seguridad, regularidad y eficiencia del tránsito aerocivil internacional.

El Artículo 4 se refiere al uso indebido de la aviación civil. Ningún Estado contratante del Convenio deberá emplear la aviación civil para propósitos que sean opuestos a los fines del Convenio.

1.2 PROCEDIMIENTO Y CONDICIONES PARA EL TRANSPORTE AEREO

INTERNACIONAL

En el Artículo 5 se toca el tema sobre el vuelo en el territorio de los Estados contratantes y se refiere en específico al derecho de vuelo en servicios no regulares.

Como es de suponerse, este Artículo tiene gran importancia para el presente trabajo ya que se refiere a servicios aéreos no regulares, en los que se encuentra el caso de los vuelos de fletamento.

Pone en relevancia el acuerdo de los Estados contratantes del Convenio en que los equipos (aeronaves) de los otros Estados partes del mismo que no se estén utilizando en servicios regulares internacionales, tienen el derecho de entrar en su territorio, sobrevolarlo sin escalas, hacer escalas en ese territorio con fines no comerciales (combustible, fallas técnicas), también llamadas escalas técnicas⁽²⁷⁾, lógicamente con la obtención del permiso previo con el derecho del Estado sobrevolado a exigir aterrizaje y a que las aeronaves sigan las rutas adecuadas o que obtengan permisos especiales para efectuar las operaciones, considerando la seguridad de los vuelos, ya que de acuerdo al Artículo 9 del mismo Convenio, en relación con las zonas

(27) Ver, "Vuelo sobre territorio de Estados Contratantes", en Repertorio guía del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, pp.1-8.

Ver, también, Permiso 24327, Autorización a Canadian Airlines, hace escala técnica en Los Angeles, México, D.F. Abril 18 de 1991.

prohibidas, cada Estado puede restringir o prohibir los vuelos sobre algunas zonas de su territorio por razones militares o de seguridad nacional, siempre y cuando no se tengan privilegios entre sus mismas aeronaves que se ocupen de la transportación aérea internacional y las aeronaves de otros Estados que utilicen esos servicios.

De no hacerlo así, cada Estado tiene el derecho de exigir que las aeronaves que entren a las zonas prohibidas, aterricen en el aeropuerto que se les indique dentro de su mismo territorio, o bien de efectuar otro tipo de medidas.

Recuérdese el lamentable suceso de la empresa KAL AIR-LINES al inicio de la década de los 80's, por penetrar el espacio aéreo soviético en una de sus rutas y sobrevolar parte del territorio soviético prohibido para la navegación aérea civil internacional, cuando después de varias advertencias por parte de aviones militares soviéticos para que abandonara el espacio aéreo que había invadido, fue derribado por aquéllos⁽²⁸⁾, al no salirse del territorio que sobrevolaba.

El mismo Artículo 5 señala que las operaciones aéreas internacionales no regulares tienen también el privilegio de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde se efectúen esas acti-

(28) Ver, WITKIN, Richard, "El misterio envuelve aún el derribamiento del avión coreano KAL 007 por parte de un avión, militar soviético", Excelsior, México, D.F., pp. 1 y 2.

vidades puesto que éste tiene la libertad de determinar las condiciones, restricciones y reglamentaciones que crea oportunas. Es decir, las líneas aéreas de vuelos de fletamento, pueden también efectuar un intercambio de pasajeros, carga y correo, como lo hacen las líneas aéreas regulares⁽²⁹⁾.

Si ya se habían hecho comentarios anteriormente para distinguir las operaciones aéreas regulares de las no regulares, con este Artículo 5 se presenta la oportunidad de seguir con esos comentarios para diferenciar ambos servicios. Situación que se vuelve necesaria al considerar el objetivo de este trabajo, y que al seguir hablando sobre los artículos del Convenio, tenemos que el Artículo 6 se refiere a los servicios aéreos regulares mencionando que solamente con el permiso especial de un Estado y según las condiciones que éste conlleve, se podrá explotar un servicio aéreo internacional regular en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante.

Un servicio aéreo internacional regular siguiendo con las consideraciones de O.A.C.I., es una serie de vuelos que tiene las características siguientes⁽³⁰⁾:

- a) Atraviesa el espacio aéreo de dos o más Estados.

(29) Un ejemplo de la línea aérea de fletamento es Air Europe, ver, RACKHAN, Joyce, "Growth is the Key" Jane's Airport Review, Reino Unido, Mar. de 1990. p. 24.

(30) Para vuelos charter, ver, O.A.C.I. "Criterios Referentes al Transporte Aéreo Internacional No Regular", Circular O.A.C.I. 136.AT/42.

- b) Se efectúa con aeronaves para transporte de pasajeros, correo o carga de forma que el público puede utilizar cualquier vuelo.
- c) Se sirve el tráfico entre 2 o más puntos que son siempre los mismos, sometiéndose a un horario publicado o con vuelos tan frecuentes que forman una serie sistemática de operaciones.
- d) Se encuentran normados por convenios bilaterales respaldados por el Convenio de Chicago que en esta parte del trabajo se comenta.
- e) Se efectúan por líneas aéreas designadas por convenios bilaterales.

El Artículo 7 trata acerca del cabotaje, es decir, el derecho de cada Estado de negar a las aeronaves extranjeras la autorización para llevar de un punto de su territorio a otro punto del mismo, pasajeros, correo o carga, a la vez que no otorgará ningún privilegio en ese sentido a otro Estado ni lo aceptará⁽³¹⁾.

Es por eso que en los permisos para efectuar vuelos de fletamento desde y hacia Territorio Mexicano, el Gobierno de nuestro país aclara que en los puntos que toque una aeronave extranjera en nuestro territorio, no tendrá derecho de tráfico ⁽³²⁾.

(31) Ver, O.A.C.I. Convenio sobre Aviación Civil Internacional, p. 3.

(32) Ver, Nota Informativa, Desregulación y Cabotaje, México, D.F., Ago. 16 de 1989.

El Artículo 11 se refiere a la aplicación de las reglamentaciones aéreas y tiene mucho que ver con el tema global que nos ocupa, ya que menciona que las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y salida de las aeronaves de su territorio que afectan las operaciones aéreas internacionales, se aplicarán sin ninguna distinción de nacionalidad a las aeronaves de los Estados contratantes, debiendo esas aeronaves cumplir con las leyes y reglamentos de ese Estado al entrar, salir o mientras se encuentren en su territorio.

Nuestro Gobierno hace valer ese artículo, como se verá en el segundo capítulo de este trabajo, al hablar sobre la Ley de Vías Generales de Comunicación y de la Ley Federal de Derechos.

Las reglas del aire son tratadas en el Artículo 12. Estas tienden a ser aplicadas por los Estados contratantes para asegurar que las aeronaves que efectúan operaciones sobre su territorio a la vez que las aeronaves de su nacionalidad, cumplan las reglas y reglamentos que se encuentren en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en ese lugar⁽³³⁾.

Con este artículo continuamos observando que es función y derecho del Estado en el que se estén efectuando operaciones aéreas, el hacer respetar sus leyes y reglamentos por parte de las líneas aéreas extranjeras que estén

(33) Ver, O.A.C.I., op.cit. p. 5.

dando servicios aéreos en el ámbito de su territorio, pero que también tiene la obligación como Estado contratante del Convenio, de hacer que las aeronaves con su nacionalidad, respeten las leyes y reglamentos de los otros Estados contratantes en donde estén haciendo vuelos, situación que se aplica completamente a los vuelos de fletamento internacionales.

Una vez entendido ésto, es fácil entender el Artículo 13 que se refiere a las disposiciones sobre entrada y salida, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad que serán cumplidas por cuenta de los pasajeros, tripulación y carga, al permanecer en el territorio del Estado de que se trate, a su entrada o a su salida.

Sirva poner el ejemplo de que para efectuarse una transportación gratuita por parte de una línea aérea de fletamento, es necesario que dirija una empresa la solicitud correspondiente al Gobierno Mexicano para que éste autorice llevarla a cabo, lo que redundará en un mayor orden y seguridad en la aviación⁽³⁴⁾.

Por supuesto, estos aspectos a considerar por parte de las líneas aéreas extranjeras están sujetos a un proceso constante de revisión para facilitar el transporte aéreo, como se considera en el Artículo 22 relativo a la simplificación de las formalidades para facilitar y acelerar la

(34) Ver, Permiso 24352, Autorización a Canadá 3000 para transportación gratuita, México, D.F., abril 23 de 1991.

navegación aérea entre los Estados contratantes para evitar cualquier retardo innecesario de las aeronaves.

En el caso del Artículo 15 sobre los derechos aeroportuarios, implica tener abierto un aeropuerto a las aeronaves de los Estados contratantes como se tiene abierto a las propias aeronaves de servicio público.

Esa disposición se proyecta por supuesto a los servicios para la navegación aérea, meteorología, radio y todo tipo de instalaciones que impliquen seguridad y rapidez en el transporte aéreo civil, de forma tal que los derechos que un Estado imponga por el uso de sus aeropuertos, instalaciones y servicios para la aviación, no deberán ser más elevados que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales que se dediquen a efectuar servicios aéreos internacionales similares.

El Artículo 17 da principio al Capítulo III con respecto a la nacionalidad de las aeronaves, y se refiere a que las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado donde se encuentren matriculadas.

La Empresa Texas National Airlines, Inc. que ha efectuado vuelos de fletamento de carga entre México y los Estados Unidos de América, utiliza aeronaves que ha contratado de la Empresa Merlyn Express, Co. quien a su vez las ha contratado de United Parcel Service, Co., y sin embargo, la matrícula

de tales aeronaves sigue siendo estadounidense⁽³⁵⁾.

Saltando hasta el Artículo 29 del Convenio, nos encontramos con las condiciones que deben cumplirse en relación con las aeronaves, y este artículo trata sobre los documentos que deben llevar las aeronaves. Entre ellos, los siguientes son requeridos actualmente por el Gobierno Mexicano en el caso de los vuelos de fletamento:

- a) Certificado de matrícula.
- b) Certificado de aeronavegabilidad.
- c) Licencias de la tripulación (en ocasiones y de acuerdo con el Artículo 32 del Convenio).

Sobre los otros documentos que solicita el Gobierno Mexicano para los vuelos de fletamento, se podrá consultar el Segundo Capítulo del trabajo que nos ocupa.

En el anterior inciso b), se anotaba el certificado de aeronavegabilidad y esto entra en la función del Artículo 31 del Convenio, puesto que cualquier aeronave que se ocupe de efectuar vuelos internacionales, debe llevar el certificado de aeronavegabilidad que haya sido expedido por el Estado en donde se encuentre la matrícula de esa aeronave⁽³⁶⁾.

(35) Ver, permiso para Texas Nation Airlines, Inc. para operar con equipo Merlin Express, Inc., México, D.F. Dic. 18 de 1990.

Ver también, O.A.C.I., op. cit., p. 12.

(36) Ibidem.

Este es otro de los documentos que se solicitan, como se anotaba, por parte del Gobierno Mexicano, como parte de los requisitos indispensables para que una empresa efectúe vuelos de fletamento no regulares o "charters" hacia o desde nuestro país, porque es necesario determinar normas de aeronavegabilidad respaldadas con el reconocimiento de los Estados, a través, precisamente, de los certificados de aeronavegabilidad, con el objeto de que sobre sus propios territorios y en otros Estados se tenga una mayor seguridad en las operaciones aéreas así como ante terceros y sus propiedades.

Los certificados de aeronavegabilidad y las licencias de la tripulación de una aeronave determinada que hayan sido expedidos por el Estado donde se encuentre el registro de la aeronave, deberán ser aceptados por todos los demás Estados contratantes, para que las operaciones en éstos de esa aeronave se efectúe de acuerdo al Artículo 33 del Convenio.

Cada Estado contratante tendrá la obligación de establecer su propio código detallado de aeronavegabilidad que se aplica por las autoridades nacionales competentes.

El Artículo 37 se refiere a las normas y lineamientos internacionales recomendadas por el Convenio y en relación con la adopción de normas y procedimientos internacionales. Señala el compromiso de colaboración que cada Estado contratante tiene para lograr la mayor uniformidad en lo que a la

navegación aérea se refiere.

Señala además que las normas y procedimientos que serán adoptados y enmendados en su caso para tal fin serán los que tienen que ver con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea y hace una relación de algunas situaciones, mismas que se aplican por supuesto a toda la Aviación Civil Internacional.

Para el cumplimiento de este artículo, el Consejo preparó 18 anexos al Convenio⁽³⁷⁾.

Los Estados contratantes, han sido exhortados para que al hacer cumplir las normas de la O.A.C.I. incorporen el texto de esas normas en sus reglamentos internos siguiendo la redacción y ordenación que emplea aquella Organización, pudiendo darse el caso de que un Estado haga cambios, recomendándose que sean los mínimos indispensables.

Se puede dar el caso, de que una norma o procedimiento internacional no sea compatible con los reglamentos y leyes que sigue un Estado contratante, por lo que éste tiene la opción de notificar a la O.A.C.I. las diferencias entre sus leyes y la norma internacional, según lo estipula el Artículo 38 del Convenio. Esto es conveniente al Estado contratante y también a la O.A.C.I. porque ésta tendría conocimiento sobre los reglamentos de algún Estado que pudieran afectar las operaciones de aeronaves extranjeras en su

(37) *Ibid.* pp. 14 y 15.

territorio, que contemplan alguna acción que no estuviera cubierta por la O.A.C.I., que aplicara por algún otro medio los mismos objetivos que las normas de la O.A.C.I., o bien, que exigiera más o menos que ésta.

Hasta aquí llega la parte I del Convenio, la parte II se ocupa de la O.A.C.I. de sus objetivos, organización, recursos, finanzas, sede permanente, capacidad jurídica, Asamblea, Consejo, facultades, funcionarios, comisiones, demás personal, carácter internacional, derechos de voto y sus relaciones con otros organismos internacionales.

Por tratarse el presente capítulo, solamente de las disposiciones que en principio debe considerar del Convenio, una empresa que opere vuelos de fletamento no regulares, es que nos saltamos esa parte II. Se hace la aclaración de que no por no hacer un repaso de los artículos hasta aquí omitidos, se considera que no son importantes para el tipo de vuelos que nos ocupa, sino que se reconoce que no solamente los artículos que han sido y serán considerados del Convenio son importantes para los vuelos de fletamento no regulares, sino que es de interés el texto completo del Convenio pero que sin embargo y repitiendo, se cree conveniente dar énfasis en algunos de ellos para tratar de demostrar la hipótesis expuesta en esta investigación documental.

Continuando, el artículo 68 deja en claro la capacidad de cada Estado contratante para designar la ruta que deberá

seguir en su territorio, cualquier operación aérea internacional y los aeropuertos donde puede aterrizar o despegar una aeronave determinada.

Es el caso por ejemplo de la empresa Transportes Aéreos Ejecutivos S.A. de C.V., que en su permiso de establecimiento y explotación del Servicio Público de transporte aéreo de 1989, se señala en la primera de las condiciones, que "la base de operaciones será en: México, D.F. y Toluca, Edo. de México, misma que no podrá ser cambiada sin la previa autorización de esta dependencia"⁽³⁸⁾.

La organización de explotación conjunta y servicios mancomunados también se consideran en el Convenio. En el Artículo 77 queda señalado que, en el Convenio nada impide que dos o más Estados contratantes efectúen organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo ni organismos internacionales de explotación, ni que mancomunen sus esfuerzos aéreos en cualquier ruta o región pero sujetándose a las disposiciones del Convenio.

Lógicamente, ésto implica que el Consejo proporcionará asistencia cuando se le solicite, y que de acuerdo con sus procedimientos, comunicará a los Estados contratantes sus opiniones sobre los problemas jurídicos, administrativos y económicos que puedan surgir con la propiedad y la explota-

(38)Ver permiso 10344, Autorización para IAESA para explotar el servicio público de Transporte Aéreo, México, D.F. Nov. 27 de 1989.

Ver también, O.A.C.I., Repertorio guía del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, pp. 1-3

ción mancomunada de servicios aéreos internacionales, así como con la nacionalidad de las aeronaves y su explotación con empresas internacionales ⁽³⁹⁾.

Un ejemplo específico de operaciones combinadas lo representa el caso de las empresas CANADA 3000 y AIR CANADA, que solicitaron en 1990 realizar un programa de intercambio de pasajeros de un punto específico en Territorio Canadiense hacia y desde Cancún, argumentando que por la falta de equipo en la temporada de invierno 90-91, era necesario que los pasajeros que llegaran en CANADA 3000 los días jueves, salieran los domingos en aeronaves de AIR CANADA o viceversa, desde Cancún, Quintana Roo.

(39) Ver, O.A.C.I., Convenio sobre Aviación Civil Internacional, p.31

Se consideró que ese intercambio de pasajeros, significaría una mayor posibilidad para las empresas que participarían en cuanto a la combinación de sus programas de vuelo, y que además se tendría que los turistas que visitaran Cancún pudieran estar en ese lugar por más tiempo, por lo que se les permitió a esas empresas de vuelos de fletamento llevar a cabo el tipo de operaciones solicitada a la que después se agregaría otra empresa de vuelos de fletamento de pasajeros, Nationair⁽⁴⁰⁾.

Continuando con el articulado del Convenio, el Artículo 84 aborda el tema de las situaciones en que surgen controversias e incumplimientos. En este artículo se menciona que al surgir un desacuerdo entre dos o más Estados contratantes, en cuanto a la interpretación del Convenio que no sea del todo factible dilucidar en negociaciones, la solución se decidirá por el Consejo a solicitud de cualquier Estado que se interese en el desacuerdo ⁽⁴¹⁾.

Los servicios no regulares, como es el caso de ese tipo de vuelos, a veces se consideran dentro de algún convenio bilateral de transporte aéreo pero es más común que no se consideren en esos acuerdos y que en base al Artículo 5 del Convenio de Chicago, se sujeten a reglamentos y condiciones que se establecen unilateralmente entre los Estados

(40) Ver, Permiso 28362, Autorización para Canadá 3000 para efectuar operaciones conjuntas con Air Canadá en la temporada invierno 90/91, México, D.F., Oct. 29 de 1990.

Ver también. "Aeroméxico y Lufthansa firman Convenio", Excelsior, p. 3 Sec. Financiera.

(41) Ver, O.A.C.I., op. cit., p. 33

en los que se efectúen operaciones de ese tipo, razón por la que este primer capítulo se dedicó a comentar el Convenio de Chicago que es la Carta Magna de la Aviación Civil Internacional.

Hasta aquí se ha tratado de llevar al lector a través del articulado del Convenio, dando énfasis como se dijo anteriormente, en aquellos artículos que para este trabajo se postulan fundamentales al abordar el tema de la normatividad de las operaciones de los vuelos de fletamento.

CAPITULO SEGUNDO

2.-LEYES Y REGLAMENTOS INTERNOS

2.1 CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

Este capítulo comienza recopilando los artículos que dentro de la Constitución Política de nuestro país se aplican al tema que ocupa nuestra atención.

Empecemos por comentar que el Artículo 27 de la Carta Magna, se refiere a la propiedad en los límites del Territorio Nacional y marca por tanto el ámbito de exclusividad en el dominio de la Nación. Por tanto, determina los alcances del Estado y del sector privado y menciona que "Corresponde a la Nación el dominio directo de ... el espacio situado sobre el Territorio Nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional"⁽⁴²⁾.

Como ya sabemos, por la lectura del Capítulo I, el Derecho Internacional considerado en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional señala que todo Estado tiene la soberanía exclusiva en el espacio aéreo que se sitúa sobre su territorio, situación que se retomará más adelante, al decir que el Artículo 42 dentro del capítulo de la Constitución sobre las partes integrantes de la Federación y del

(42) Ver, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, p. 23

Territorio Nacional, menciona en su Fracción VI que "El espacio situado sobre el Territorio Nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional"⁽⁴³⁾ forma también una de las partes que comprende el Territorio Mexicano.

Esa afirmación se ratifica con el Artículo 48 que menciona a propósito de los elementos que integran el Territorio Nacional "... y el espacio situado sobre el Territorio Nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación..."⁽⁴⁴⁾.

Párrafos antes habíamos hecho mención de un término que nos debe interesar mucho. Vayamos entonces a la lectura del Artículo 39 y llegaremos a ese término que es esencial en el actuar de la Nación y por tanto en la toma de decisiones del Estado Mexicano: La Soberanía.

Este artículo señala que "La Soberanía Nacional reside esencial y originariamente en el pueblo"⁽⁴⁵⁾.

Este principio, que determina que del pueblo surge cualquier poder público, está presente lógicamente en las consideraciones normativas que rigen a las operaciones de vuelos de fletamento y que está acorde al proceder normativo de los Estados miembros del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en lo que respecta a los vuelos de fletamento

(43) Ibid., p. 45

(44) Ibid., p. 41

(45) Ibid., p. 45

tanto como al de los vuelos regulares.

En relación con los convenios bilaterales aéreos que suscribe nuestro país al igual que cualquier otro convenio que éste efectúe, tenemos que al explicar las facultades y obligaciones del Presidente, el Artículo 89 en su Fracción X, menciona como una de ellas "dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, sometiéndolos a la aprobación del Senado"⁽⁴⁶⁾.

Lógicamente para tal actividad, el Presidente deberá estar apoyado, en este caso específico, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes quien delega a su vez a la Dirección General de Aeronáutica Civil, el análisis sobre lo oportuno o no de efectuar convenios aéreos bilaterales, su celebración, estrategia de negociación, desarrollo de las pláticas y la conclusión de éstas.

La viabilidad de esta delegación de autoridad y competencia se enmarca en el Artículo 90 que menciona: "La Administración Pública Federal será centralizada y paraestatal conforme a la Ley Orgánica que expide el Congreso, que distribuirá los negocios de orden administrativo de la Federación que estarán a cargo de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos..."⁽⁴⁷⁾.

En relación al procedimiento de la delegación de autoridad federal véanse los puntos sobre otras leyes y reglamen-

(46) *Ibid.*, p. 75

(47) *Ibid.*, pp. 76-77

tos en este mismo trabajo, específicamente la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Un Convenio por supuesto, debe contar con la aprobación del Congreso de la República y dentro de éste, la Cámara que tiene la facultad de analizar los Convenios Bilaterales del tipo que nos interesan es el Senado, la que según el Artículo 76 en su Fracción I debe "Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el secretario del despacho correspondiente rindan al Congreso; además, aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión"⁽⁴⁸⁾.

(48) Ibid., p. 69

2.2. LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.

El motivo para la existencia de esta Ley⁽⁴⁹⁾, que es la organización de la Administración Pública, está considerado en su Artículo 10.⁽⁵⁰⁾ que explica los alcances de la Administración Pública Centralizada o bien de la Administración Pública Paraestatal.

El caso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se enmarca en el de la Administración Pública centralizada y por tanto en el Artículo 2, al constituirse como Secretaría de Estado, con una importancia igual a las otras Secretarías que se encuentran en esa parte de la Administración, según el Artículo 10⁽⁵¹⁾.

Al titular de cada Secretaría de Estado, contemplado en el Artículo 14⁽⁵²⁾ y en este caso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tocará efectuar las sanciones pertinentes al área de su competencia por acuerdo con el Presidente de la República según el Artículo 11⁽⁵³⁾, por lo que éste delega el despacho de los asuntos relativos al Poder Ejecutivo de la Unión.

Con el artículo 16 se permite la delegación de las funciones de las Secretarías de Estado hacia los funcio-

(49) Ver, Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, p. 3

(50) Ibidem.

(51) Ibid., p.p. 3 y 5

(52) Ibid., p. 5

(53) Ibidem.

narios que esta misma Ley menciona en sus Artículos 14 y 15⁽⁵⁴⁾, que son para el caso de Aeronáutica Civil: El Director General, los Directores de Area, los Jefes de Departamento y los Jefes de Oficina, ésto en la práctica, aunque nominalmente se consideren otros nombres para los puestos que ocupan los diferentes empleados que tendrán como actividades determinadas, aquéllas que se citen en el "Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes", mismo que al igual que para las demás Secretarías se expedirá por el Presidente según el Artículo 18⁽⁵⁵⁾, además que contará para efectuar las funciones asignadas para las diferentes áreas, con un "Manual de Organización y Procedimientos" en base al Artículo 19⁽⁵⁶⁾, en el cual se expone tanto la estructura de la Dependencia que se trate, como es el caso en este trabajo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como la forma de coordinación de las funciones específicas que debe realizar.

Es con esta ley, con la que podemos observar que para la realización de sus funciones, es necesario que las diferentes Secretarías de Estado se apoyen y coordinen en sus esfuerzos.

Un ejemplo de ésto se tiene al recordar que la Dirección General de Aeronáutica Civil a través del Departamento de Transporte Aéreo Internacional y dentro de éste, la Oficina

(54) Ibid., p.p. 5 y 6

(55) Ibid., p. 6

(56) Ibidem

de Vuelos de Fletamento se debe apoyar con la Oficina de Convenios Internacionales cuando se le presenta la necesidad de avisar al exterior sobre un permiso determinado para que operen las líneas aéreas mexicanas, ya que esa última oficina mencionada es la encargada de coordinar ese tipo de asuntos con la Secretaría de Relaciones Exteriores, dentro de la estructura organizacional del departamento mencionado.

Un ejemplo de esto último es el trámite que efectuó la Oficina de Vuelos de Fletamento para que la empresa Leo López tuviera el permiso para efectuar vuelos de fletamento hacia varios puntos localizados en la llamada Cuenca del Pacífico, y el apoyo que se dio sobre este asunto por parte de la Oficina de Convenios Internacionales, al pedir a la Secretaría de Relaciones Exteriores que se avisaran a las autoridades Aeronáuticas de aquellos puntos en la Cuenca del Pacífico que interesaban a esa empresa para sus operaciones aéreas, que dicha empresa contaba con la autorización del Gobierno Mexicano para efectuar vuelos de fletamento internacionales⁽⁵⁷⁾.

Cuando es necesario, se deben coordinar con la Secretaría de Relaciones Exteriores esos casos ya que el Artículo 28 señala que a esta Secretaría corresponde "... 1. Promover, propiciar y asegurar la coordinación de acciones en el exterior de las dependencias y entidades de la Administra-

(57) Ver, Permiso 28255, Autorización a Leo López para establecer un servicio público aéreo de fletamento exclusivo de carga con carácter internacional, México, D.F., Oct. 15 de 1990.

ción Pública Federal; y sin afectar el ejercicio de las atribuciones que a cada una de ellas corresponda, conducir la política exterior; para lo cual intervendrá en toda clase de tratados, acuerdos y convenciones en los que el país sea parte ..."⁽⁵⁸⁾.

La Secretaría de la Defensa también es otra dependencia que tiene por supuesto relación con la actividad aérea aunque no civil, como es el caso que nos ocupa y sin embargo, el artículo 29 en su fracción VIII señala como área de su competencia "... asesorar militarmente la construcción de toda clase de vías de comunicación terrestres y aéreas ..."⁽⁵⁹⁾ y claro, también en lo relativo a los asuntos de la Fuerza Aérea.

Un ejemplo de esto es la vigilancia que se tiene por parte de la Secretaría de la Defensa para evitar que se propague el problema del narcotráfico⁽⁶⁰⁾, problema para cuya protección y lucha, nuestro Gobierno ha tomado en el sector aéreo las medidas adecuadas para oponerse junto con aviones estadounidenses de reconocimiento tipo AWACS al tráfico aéreo de droga.

La Secretaría de Gobernación tiene también su participación en los asuntos aéreos ya que sus asuntos definidos por

(58) Ley orgánica de la Administración Pública Federal, p. 10

(59) *Ibid.*, p. 11.

(60) Ver, GARCIA, Pedro, "Vigilancia Militar en 1600 pistas aéreas contra narcotraficantes", Excelsior, México, p. 1

Ver también, Res. A27-12, Función de la O.A.C.I. en la supresión del Transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea, Doc. 955/A27-RES.

el Artículo 27 señalan en su Fracción XXV que a esta Secretaría corresponde la política de población⁽⁶¹⁾ y en los aeropuertos internacionales se debe de contar con los servicios de migración que involucran directamente la política de población.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por su competencia sobre el estudio y formulación de proyectos de leyes y disposiciones de tipo impositivo así como las leyes de ingresos federales, además de "... establecer y revisar los precios y tarifas de los bienes y servicios de la Administración Pública Federal ..." ⁽⁶²⁾, como se menciona en las Fracciones I y XV del Artículo 31, tiene una gran ingerencia en el aspecto del pago de derechos de las líneas aéreas ya que con la "Ley Federal de Derechos" se fijan las tarifas que causan las operaciones aéreas, específicamente la Sección VI, Capítulo VIII, Título I de esa Ley y en forma general de sus Artículos 153 al 155 y del 157 al 160⁽⁶³⁾.

Un ejemplo de ésto se presenta cuando una línea aérea de fletamento obtiene su permiso para efectuar los vuelos que sean de su interés y al efectuarlos, sabe que pagará por cada vuelo una cierta cantidad que se contempla en la Ley Federal de Derechos.

(61) Ley orgánica de la Administración Pública Federal, p. 9

(62) Ibid., p. 13

(63) Ver, oficio-circular, cuotas para los servicios que proporciona la D.G.A.C según la S.H.C.P. en base a la Ley Federal de Derechos, marzo 14 de 1991.

Otra función muy importante de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en relación con las operaciones aéreas, es la referente a los servicios aduanales, prevista en la Fracción V⁽⁶⁴⁾ de este Artículo, y que son unos servicios con los que también debe contar todo aeropuerto internacional.

La competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes está contemplada en el Artículo 36 de esta Ley y lo respectivo a las operaciones aéreas lo encontramos en las Fracciones V y VI que señalan textualmente " V. Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos particulares y vigilar su operación; ... " " VI. Administrar la operación de los servicios de control y de tránsito, así como la información y seguridad de la navegación aérea"⁽⁶⁵⁾.

A la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial también corresponde una parte importante al fomentar el Comercio Exterior del país según el artículo 34 en sus fracciones IV y V⁽⁶⁶⁾.

Otra Secretaría muy importante para el sector aéreo es la Secretaría de Salud al regir la política nacional en cuanto a los servicios médicos y de salubridad general y

(64) Ver, permiso 27512, Autorización a Aerocharter, S.A. para vuelos de fletamento de carga, (menciona la forma de carga y balance), México, D.F., Ago. 15 de 1990.

(65) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, p. 22

(66) Ibidem.

"Realizar el control higiénico e inspección sobre preparación, posesión, uso, suministro, importación, exportación y circulación de comestibles y bebidas"⁽⁶⁷⁾, como se señala en el Artículo 39, fracción XII, así como en lo referente a la importación y exportación de productos biológicos y medicinales que por supuesto utilicen la vía aérea.

Lógicamente esta Secretaría estuvo muy activa en los primeros meses del año de 1990 al tratar de detener por cualquier medio que la enfermedad del cólera entrara al país.

Otra Secretaría que tiene una gran ingerencia es la de Turismo, ya que es la encargada de regir la política del desarrollo turístico nacional según el Artículo 42, fracción I⁽⁶⁸⁾, y de promover el intercambio y desarrollo turístico en el exterior, según la fracción IX del mismo Artículo.

(67) Ibid. p. 18

(68) Ibid. pp. 30 y 31

2.3 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Esta Ley, en su Libro Cuarto, se dedica a la normatividad de las comunicaciones aeronáuticas.

En su Artículo 306 menciona que el espacio que se encuentra sobre el territorio de nuestro país está sujeto a la Soberanía Nacional⁽⁶⁹⁾. Lo que implica la ratificación de lo ya considerado en la Constitución Política de México, y que ya se comentó en otro subtema de este capítulo, al mencionar las partes que conforman el Territorio Mexicano y tomando como una de esas partes el espacio aéreo.

En su Artículo 307 encontramos que las operaciones aéreas en México se encuentran regidas por aquellos tratados y convenios que nuestro Gobierno haya concluido y ratificado, así como por la Ley de este subtema y demás leyes y reglamentos que sean aplicables⁽⁷⁰⁾.

Esto implica recordar lo que en otros subtemas se ha escrito en lo que se refiere a los convenios bilaterales aéreos que se han suscrito por nuestro Gobierno. Al tratarse de convenios multilaterales, baste revisar en el Capítulo I del presente trabajo, que los artículos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional son acordes con el principio de soberanía y otros principios, como el de solución pacífica

(69) Ver, Ley de Vías Generales de Comunicación y Reglamentos, p. 97

(70) Ibidem.

de controversias que son compatibles con la posición internacional de México.

Haciendo uso de nuestra soberanía, es que podemos decir que cualquier aeronave que se encuentre en nuestro territorio o bien que lo sobrevuele, está sujeto a la jurisdicción del Poder Ejecutivo Federal, como lo señala el Artículo 308 de esta Ley⁽⁷¹⁾, lo que implica en la práctica que en Diciembre de 1990, cada avión, con su tripulación, cada uno de los 8000 pasajeros diarios⁽⁷²⁾ que se transportaban por vía aérea a los diferentes destinos turísticos desde la Ciudad de México, más sus maletas y carga, eran sujetos al poder mencionado que como ya se ha comentado, delega su autoridad en esa materia específica a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien a su vez, lo hace con la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta situación se reitera con el Artículo 309⁽⁷³⁾.

Como se recordará, en el Capítulo I del presente trabajo se comentaron con motivo del Artículo 29 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, algunos de los requisitos que exige actualmente el Gobierno Mexicano en el caso de los vuelos de fletamento, entre los cuales tenemos el del certificado de aeronavegabilidad. En este subtema del Capítulo II encontramos que el Artículo 316⁽⁷⁴⁾ de la Ley de Vías

(71) *Ibidem*

(72) Ver, SAAD, Patricia, "Saturadas las líneas aéreas nacionales", *Excelsior*, pp. 5 y 22.

(73) *Ibid.* p. 98

(74) *Ibid.* p. 99

Generales de Comunicación menciona claramente la importancia de que cada aeronave cuente con su certificado de aeronavegabilidad, puesto que éste se constituye como constancia de que una aeronave determinada pasó las pruebas técnicas necesarias para efectuar sus vuelos en condiciones óptimas de seguridad, con lo que se entiende que sea uno de los requisitos indispensables que se necesitan por parte de cualquier línea aérea extranjera para poder ser autorizada a volar hacia cualquier punto en Territorio Mexicano⁽⁷⁵⁾.

Y es precisamente sobre los requisitos que deben cumplir las partes interesadas en operar a Territorio Mexicano, que abunda el Artículo 323⁽⁷⁶⁾, al especificarlos:

- 1.- Los equipos utilizados deben ser los señalados en el permiso que haya obtenido⁽⁷⁷⁾.
- 2.- Operar conforme los límites que le imponga el certificado de aeronavegabilidad⁽⁷⁸⁾.
- 3.- Tener certificados de matrícula⁽⁷⁹⁾ y Aeronavegabilidad, licencias del personal aeronáutico⁽⁸⁰⁾ y otros documentos que se lleguen a requerir.

(75) *Ibid.* p. 100

(76) *Ibidem.*

Ver también, Permiso 23954, Autorización a ACE5 con certificado para matrícula HK-3483-X para un B 727, México, D.F., Mar. 15 de 1991.

(77) Ver, Permiso 24395, Autorización a Express One para operar con equipo B 727-100, México, D.F. abril 26 de 1991.

(78) Ver, Permiso 28503, Autorización para Intercontinental de Aviación, con certificado de aeronavegabilidad para el equipo DC-9-15, matrícula HK-3564-X, México, D.F. Nov. 21 de 1990.

(79) Ver, Ley de Vías Generales de Comunicación, p. 101

(80) *Ibid.*, p. 100

- 4.- Cerciorarse de la vigencia de esos documentos y seguir el plan de vuelo de sus operaciones.
- 5.- Usar únicamente los aeródromos que se hayan autorizado según el tipo de aeronaves utilizadas⁽⁸¹⁾.
- 6.- Las aeronaves deben tener equipos de radiocomunicación y auxilio.
- 7.- Observar las disposiciones sobre luces y señales en las operaciones aéreas.
- 8.- No impedir con sus acciones de embarque y desembarque las operaciones de otras aeronaves, ni el tránsito aéreo y la circulación en los aeródromos.

En lo que respecta al Artículo 323⁽⁸²⁾ se trata de las prohibiciones que deberán tomar en cuenta las aeronaves civiles. Como también se recordará por los comentarios hechos en otra parte del presente estudio, existen zonas en las que no se debe volar ya que han sido declaradas como prohibidas para ese uso por parte del Poder Ejecutivo Federal, situación que deben cumplir las líneas aéreas de fletamento, así como deben evitar transportar armas, personas indispuestas y efectuar maniobras peligrosas sobre centros poblacionales.

El tránsito aéreo estará controlado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la que podrá en cualquier mo-

(81) *Ibid.*, p. 48

(82) *Ibid.*, p. 100

mento tomar las medidas necesarias para la mayor seguridad y eficiencia de la navegación aérea y proteger así la vida y la propiedad.

Un ejemplo del dispositivo de seguridad que se puede implementar en cada uno de los aeropuertos de la Red Aeroportuaria Nacional, es el caso del Plan de Urgencia "Alarma 2" cuya misión era garantizar la seguridad de los pasajeros, tripulantes, aeronaves, trabajadores y visitantes, con motivo de los sucesos bélicos en el Golfo Pérsico que se iniciaron en enero de 1991, lo que implicó una vigilancia extrema, en plataformas y depósitos de combustibles, mayor control de aquellos pasajes que provenían del exterior, sobre todo del Oriente Medio, así como áreas restringidas.

El servicio aéreo no regular, específicamente el de fletamento, como es el caso que nos ocupa, se sujeta según el Artículo 330⁽⁸³⁾:

- 1.- A la obtención del permiso respectivo según los términos de esta ley y las aplicaciones.
- 2.- A que se efectúen los vuelos según los convenios con los usuarios conforme la ley.
- 3.- A una remuneración. Es en este caso en el que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá otorgar autorización para que se efectúen vuelos especiales, pero en el caso de tratarse de una em-

(83) *Ibid.*, p. 104

presa de vuelos regulares, los permisos se otorgarán si una empresa regular no está en condiciones de efectuar por sí misma el vuelo, como lo establece el Artículo 336⁽⁸⁴⁾.

Cuando una línea aérea, sea regular o no regular desea efectuar operaciones en Territorio Mexicano, debe demostrar que ese servicio satisface una necesidad o conveniencia pública, que tiene recursos técnicos y financieros para hacerlo y que puede cumplir con los otros requisitos que se han mencionado, según los Artículos 331⁽⁸⁵⁾ y 332⁽⁸⁶⁾.

Lógicamente, se podrá suspender el permiso que sea, si la empresa aérea a la que se le otorgó, falte en su cumplimiento, según el Artículo 333⁽⁸⁷⁾.

El Artículo 334⁽⁸⁸⁾ da la pauta para que se fije un período de vigencia a los permisos de vuelos de fletamento, vigencia que estará determinada básicamente por las necesidades de operación de la línea aérea de fletamento que se trate si ya cumplió con los requisitos señalados por esta Ley.

Se tendrá el caso de líneas aéreas de fletamento como

(84) Ibid., pp. 105 y 106

(85) Ibid., p. 104

(86) Ibid., pp. 104 y 105

(87) Ibid., p. 105

(88) Ibidem.

AeroCancún⁽⁸⁹⁾, que presentan solicitudes de operación para plazos cortos, pero presentan muchas solicitudes con una amplia combinación de rutas y en plazos semanales, y el caso de la empresa Connie Kalita que solicita en una sólo ocasión muchos vuelos que durarán varios meses, con una o varias rutas⁽⁹⁰⁾.

Pero en todo este trabajo se ha hablado del Transporte Aéreo Internacional y no se había profundizado sobre su clasificación porque estábamos esperando sobre todo llegar al Artículo 337 de la Ley a la que nos referimos en este subtema en donde se aclara esta situación:

- " a) Servicio Mexicano de Transporte Internacional Regular;
- b) Servicio Mexicano de Transporte Internacional No Regular;
- c) Servicio Extranjero de Transporte Internacional Regular;
- d) Servicio Extranjero de Transporte Internacional No Regular"⁽⁹¹⁾.

(89) Ver, Permiso 34343, Autorización a Aero-Cancún para 2 vuelos, México, D.F., abril 18 de 1991.

(90) Ver, Permiso 23772, Autorización a Connie Kalita para 196 vuelos, México, D.F. Feb. 26 de 1991. Ver también, Ley de Vías Generales de Comunicación, p. 106

(91) Ley de Vías Generales de Comunicación, p. 106

Como se puede observar de los incisos anteriores, el transporte de fletamento que nos ocupa, es el internacional, y por tanto los casos que se han presentado como ejemplos y que se pondrán, entran en los incisos b) y d).

Ejemplo del inciso b) son las empresas Aero-Cancún, Latour y Leo López; del inciso d) tenemos las empresas American Trans Air, Martin Air Holland, etc.

Inclusive en este Artículo se reitera lo ya expuesto en el Artículo 336, en tanto que para poder efectuar vuelos entre puntos comunicados por alguna empresa mexicana de transporte internacional regular, los permisos respectivos sólo se otorgarán si esta última no se encuentra en condiciones de efectuar sus vuelos. También en este Artículo 337 se menciona que los permisos para las líneas aéreas se deben apegar a los términos de los tratados o convenios aplicables.

Una vez más se reitera en el Artículo 338⁽⁹²⁾ que las aeronaves extranjeras deben reunir varios requisitos:

- 1.- Seguir las vías aéreas señaladas y aterrizar en los aeropuertos internacionales fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Por ejemplo, la empresa Nationair⁽⁹³⁾, ha solicitado

(92) Ver, *Ibid.*, p. 107

(93) Ver, Permiso 23896, Autorización a Nationair en la ruta Toronto-Manzanillo-Zihuatanejo-Toronto, México, D.F., Mar. 12 de 1991.

operar en la ruta Toronto-Manzanillo-Zihuatanejo-Toronto, en este caso, esta empresa se obliga a llegar a esos puntos en Territorio Mexicano, en caso contrario, debe informar a la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre cualquier modificación.

- 2.- Cumplir con los requisitos de seguridad y la documentación pertinente.

Sobre este punto se han efectuado comentarios varios a lo largo de este subtema sobre uno de los documentos que deben presentar las empresas aéreas: el certificado de registro, en el que debe de aparecer la matrícula y el tipo de aeronave utilizada.

- 3.- Cuando sean aeronaves extranjeras en vuelo de tránsito sobre nuestro territorio o bien con escala técnica en éste, deben dar aviso, además de que sus operaciones se sustentan a las disposiciones de aduanas, población y policía.

Es por eso que en otro subtema, mencionábamos la importancia de otras Secretarías de Estado en las operaciones aéreas. Nos referimos específicamente al subtema en que tocamos la Ley Orgánica de la Administración Pública

Federal. Inclusive se puede tener el caso de Secretarías que se piense que poco pueden hacer con respecto a las operaciones aéreas de fletamento y tal vez sea cierto si buscamos una influencia directa, pero cuando se ven aspectos un poco indirectos se verá que sus acciones también repercuten en ese tipo de operaciones aéreas, como el caso de SEDUE al elaborar un reglamento para uso de las playas con el que se buscará tener un equilibrio entre el derecho que tiene el ciudadano para disfrutar de las playas, y las actividades hoteleras. Esto, porque hay lugares como Los Cabos y Quintana Roo donde se dan casos de zonas cerradas por los hoteleros por lo que un reglamento como ése, podrá hacer que no se perjudique a ninguna de las partes buscando proteger al pueblo, al turismo y por supuesto a las empresas que efectúen inversiones muy cuantiosas en el plano turístico. Y ¿qué tiene eso que ver con los vuelos de fletamento?, pues que los principales puntos en Territorio Mexicano, que tocan las líneas aéreas de fletamento, son lugares turísticos con playas y todos los puntos que tocan las líneas canadienses de vuelos de fletamento no regulares, como se verá en el Capítulo III, son lugares con playa⁽⁹⁴⁾.

Pero existen otros requisitos que deben cumplir las líneas aéreas de fletamento no regulares que vuelan hacia

(94) Ver, Permiso, 23052, Autorización a Canadá 3000, en la ruta Toronto-Manzanillo-Zihuatanejo-Toronto, México, D.F., Mar. 12 de 1991.

Territorio Mexicano como son las de presentar ante la Dirección de Aeronáutica Civil, la póliza que a nivel mundial respalde sus operaciones, para hacer frente en todo caso a la muerte de los pasajeros o cualquier daño que les ocurra durante la operación aérea; por cualquier daño a su equipaje, y por retraso en el transporte, como son los casos expuestos en el Artículo 342 y también en el Artículo 343.

En este último, queda especificado muy claramente al señalar " la empresa garantizará el pago de indemnizaciones que le impone este Artículo, al obtener la concesión o permiso en alguna de las siguientes formas:

a) Mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada de manera que cubra dicha responsabilidad a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes..."⁽⁹⁵⁾.

Las indemnizaciones por averías al equipaje y por retraso en el transporte quedan dentro de los Artículos 344 y 345⁽⁹⁶⁾ respectivamente. Todas esas disposiciones en cuanto a indemnizaciones se sujetan a lo dispuesto en el Código Civil para el Distrito Federal.

Es común en la práctica cotidiana que se efectúen vuelos de fletamento exclusivos de carga, por la naturaleza de las operaciones de embarque y desembarque, existe la posibilidad

(95) Ibid. p. 109

(96) Ibid. pp. 109 y 110

de que la carga se vea afectada, por lo que los daños a la carga y equipaje se contemplan en el Artículo 349.

- b) Otro requisito para que se le otorgue autorización a una línea aérea de vuelos de fletamento para que efectúe sus vuelos, es que presente la póliza expedida por parte de una empresa aseguradora mexicana para que se prevenga la indemnización por daños a terceros persona o bienes.

Esto lo establece la Ley de Vías Generales de Comunicación desde el Artículo 351 hasta el 355.

Surge por el hecho de que al operar una aeronave, se puede afectar a las personas y a las cosas que estén en la superficie, la responsabilidad surge con sólo aclarar la existencia del daño y su origen.

El Artículo 351 señala que "Para los efectos de este artículo se entiende por operación de una aeronave todo movimiento de la misma en tierra o durante el vuelo, realizado bajo sus propios medios motores"⁽⁹⁷⁾.

La inexistencia de la póliza mundial que ya se comentó, de la póliza contra daños a terceros, o ambos, será suficiente para negar el permiso de operación a cualquier empresa aérea de operaciones de fletamento que no cumpla con es-

(97) *Ibid.* p. 112

tos requisitos.

En las operaciones de vuelos de fletamento no regulares, aquellas solicitudes que pasen de los diez vuelos, deben pagar su inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano, ya que esta situación es indicada por la Ley Federal de Derechos⁽⁹⁸⁾. Lo que además debería estar también indicado de alguna manera en el Artículo 371 que conforme a la Ley de Vías se refiere al Registro Aeronáutico Mexicano.

(98) Ver, Oficio-Circular, Cuotas para los servicios que proporciona la DGAC según la SHCP en base a la Ley Federal de Derechos, marzo 14 de 1991.

2.4 REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

Es atribución del Presidente de la República, expedir este Reglamento en base al Artículo 89 Constitucional y de los Artículos 18 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal⁽⁹⁹⁾.

El Artículo 10. señala que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene a su cargo el despacho de los asuntos que le ha mencionado la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal así como otras disposiciones, con lo que se debe relacionar ésto con lo ya anotado en los comentarios sobre la delegación de autoridad en el Poder Ejecutivo Federal en el subtema de la Constitución Política del país, ya que al igual que las demás Secretarías, debe seguir la política que indique el Presidente de México⁽¹⁰⁰⁾.

El Artículo 2 menciona que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debe tener una serie de unidades administrativas para el análisis, planeación y desarrollo de sus atribuciones, entre las que se encuentra la Dirección General de Aeronáutica Civil, la que se constituye como la autoridad aeronáutica de nuestro país⁽¹⁰¹⁾ y por tanto la

(99) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ver también, Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, pp. 6,21,23.

(100) Ver, "Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes". p. 40

(101) Ibid. p. 49

Dirección General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que más nos interesa en este trabajo porque es de allí de donde salen los permisos para efectuar los vuelos de fletamento no regulares.

En el Artículo 17 se mencionan 24 Fracciones que señalan las actividades que corresponde desempeñar a la Dirección General de Aeronáutica Civil⁽¹⁰²⁾.

Es claro pensar que son todas esas fracciones motivo de atención por parte de las líneas aéreas ya sean éstas regulares o no regulares y en estos últimos específicamente los de fletamento, pero actuando acorde a lo hasta aquí elaborado, seguiremos mencionando solamente las partes más importantes de cada normatividad en lo que se refiere a los vuelos de fletamento no regulares.

Es en ese Artículo 17, que en la Fracción II se dice que la Dirección General de Aeronáutica Civil tendrá que "Regular, coordinar y controlar los servicios de transporte aéreo nacional e internacional..."⁽¹⁰³⁾ lo que hace que esa Dirección General sea considerada como la cabeza del sector aéreo.

Un comentario crítico que se puede efectuar aquí es que si bien en forma normativa esa Dirección General es la que debe regir todas las actividades aéreas en nuestro país, en la práctica las actividades que implica el transporte aéreo

(102) Ibidem.

(103) Ibidem.

se encuentran con el hecho de que tal parece que la autoridad aeronáutica está dispersa según se trate de obtener un permiso para efectuar las operaciones aéreas, o para solicitar las autorizaciones tarifarias, o para la utilización de los aeropuertos que conforman la Red Aeroportuaria Nacional, o bien para la contratación de servicios para la navegación aérea, lo que implica una menor congruencia y eficacia en los aspectos normativos y prácticos del sector aéreo.

Pero pasando a la Fracción VI del Artículo 17, queda claro que corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil, efectuar el trámite de todas aquellas "...solicitudes de concesión para la prestación de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional..."⁽¹⁰⁴⁾.

Entre las múltiples solicitudes de diversos trámites que recibe cotidianamente esa Dirección General se tiene el caso de aquellas que piden efectuar precisamente los vuelos de fletamento ya sean éstos de pasajeros, de carga o bien de ambos.

Esas solicitudes que deben presentar los requisitos pertinentes para efectuar ese tipo de vuelos y que se especifican en el "Instructivo para solicitar permisos a fin de realizar vuelos internacionales de fletamento, de pasajeros

(104) *Ibidem*.

o de carga, hacia Territorio Mexicano", se acompañan de las copias del contrato de los vuelos de fletamento que se hayan efectuado entre la tour operadora y la empresa charterista⁽¹⁰⁵⁾ o bien de esa documentación más las copias de los seguros mundial y nacional que les son exigidos normalmente.

La Fracción XV del mismo artículo da el margen para que la D.G.A.C. vigile el cumplimiento de las condiciones que establecen las autorizaciones y permisos pudiendo modificar o dejar nulo algún permiso si el caso lo amerita⁽¹⁰⁶⁾.

En cada permiso que se otorga para la prestación de servicios aéreos internacionales no regulares de fletamento, se condiciona a la empresa permisionaria a un mínimo de parámetros para que la normatividad de los servicios aéreos se lleve a cabo en beneficio del usuario, de la industria aérea y de la Nación.

Su Fracción XXIV permite a la Dirección General de Aeronáutica Civil su participación en los organismos internacionales de transportación aérea, así como su participación en las negociaciones sobre convenios aéreos bilaterales entre nuestro país y otros, lo que se lleva a cabo en base a los artículos que ya se han comentado en este trabajo y que sumados a esta fracción, se materializa en los convenios

(105) Ver, Permiso 24327, Autorización a Canadian Airlines Internacional, anexa el "Charter Transportation Agreement" con Canadian Holidays, LTD., México, D.F., abril 18 de 1991.

(106) Reglamento Interior de la S.C.T. Diario Oficial de la Federación, Nov. 17 de 1989, p. 49.
Ver también, Permiso 24445, Autorización a Air Transat, cancela 4 vuelos, México, D.F. abril 30 de 1991.

aéreos que ha suscrito nuestro país, algunos de los cuales, incluyen la situación de los vuelos de fletamento como son los casos específicos de los Convenios celebrados con los Estados Unidos de América y con Canadá, caso este último que se pone de manifiesto en el Capítulo III de este trabajo.

Inclusive puede actuar en el área internacional aparte de los convenios y de los organismos internacionales, siempre y cuando actúe por los medios apropiados, por ejemplo el intercambio de cartas que se efectuó entre el Director General de Aeronáutica Civil y el negociador especial del Departamento de Estado de los Estados Unidos de América, en 1988, por medio del cual quedó establecido que el Gobierno de México, por razones prácticas, de comodidad y seguridad, destinó el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Toluca para las operaciones exclusivas de carga por lo que éstas debían ser programadas hacia ese Aeropuerto⁽¹⁰⁷⁾.

Claro que cuando una empresa ha conseguido un permiso, no podrá operar en forma diferente a lo que mencione dicho permiso. Regresando al Artículo 17 en su Fracción XV, tenemos que es por eso que la Dirección General de Aeronáutica Civil hace patente en sus permisos expedidos, que resolverá en forma administrativa la renovación de esos permisos en cualquier fecha previa a su vencimiento en los términos de

(107) Ver, oficio, Las operaciones exclusivas de carga deben programarse al Aeropuerto de Toluca, México, D.F., Feb. 19 de 1988.

los Artículos 38, 333 y demás aplicables de la Ley de Vías Generales de Comunicación⁽¹⁰⁸⁾.

Es por eso que al revisar la archivografía de la Oficina de Vuelos de Fletamento (internacionales) de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se tiene que en los formatos para los permisos de vuelos de fletamento que anteriormente otorgaba la Dirección General de Aeronáutica Civil para la ejecución de esas actividades, se consideraba en su condición 15 que tal permiso significaba aceptar las condiciones que los constituían y su infracción motivaría la aplicación de las sanciones que la legislación mexicana contempla e inclusive la revocación del permiso⁽¹⁰⁹⁾.

(108) Ver, Permiso 24433, Autorización a AVIAXSA, S.A. de C.V. para iniciar vuelos de fletamento internacionales, México, D.F. mayo 2 de 1991.

(109) Autorización para Key Airlines (se utiliza el formato con 19 cláusulas más la hoja con el programa de vuelos), México, D.F. Ene. 11 de 1990.

**2.5 INSTRUCTIVO PARA SOLICITAR PERMISOS A FIN DE REALIZAR
VUELOS INTERNACIONALES DE FLETAMENTO DE PASAJEROS O
DE CARGA, HACIA TERRITORIO MEXICANO.**

Este instructivo para efectuar vuelos de fletamento hacia nuestro país, es el documento que actualmente se proporciona a los representantes de las diferentes líneas aéreas para que tengan presente los diferentes requisitos que se tienen que cumplir ante la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para poder empezar sus operaciones de fletamento con carácter internacional.

Como cualquier otro instructivo, tiene un basamento legal siendo éste, la Ley de Vías Generales de Comunicación que ya se comentó en otro subtema de este mismo capítulo.

Los artículos específicos que dentro de esa Ley se utilizan para dar forma al Instructivo del que hacemos referencia, se mencionan en el mismo y son los siguientes: 1o., Fracción VIII; 3o., 8o., 9o., Fracción VI, 16, 48, 49, 50, 330, 332, 337, inciso d) y Fracción IV⁽¹¹⁰⁾, así como el Artículo 2o. del Acuerdo Secretarial publicado en el Diario Oficial de la Federación, el día 16 de agosto de 1982.

(110) Ver, Ley de Vías Generales de Comunicación

La presentación del Instructivo es la de un folleto y se divide en las siguientes partes:

- 1.- Definiciones.
- 2.- Requisitos de la solicitud.
- 3.- Trámite y resolución.
- 4.- Documentos que deberá presentar el transportista aéreo.
- 5.- Condiciones de los permisos.
- 6.- Información adicional.

En la parte dedicada a las definiciones, se tipifican los diferentes vuelos de fletamento en los siguientes:

AFINIDAD.- Son aquellos vuelos de fletamento que transportan a grupos de personas que utilizan ese tipo de transporte aéreo no regular por motivos diferentes al simple hecho de viajar o de organizar viajes. Son los vuelos que se contratan para los empleados de una empresa, para las organizaciones fraternales, para clubes o bien para el caso de asociaciones profesionales⁽¹¹¹⁾.

DE EXCURSION.- Son los vuelos de fletamento que además de ofrecer la transportación se combinan con servicios en tierra como son el hospedaje, los alimentos, excursiones, etc.⁽¹¹²⁾

DE CLUBES AEREOS.- Son los vuelos de fletamento que efectúan las aeronaves pertenecientes al club de que se

(111) Ver, Permiso 23830, Autorización para American West, México, D.F., marzo 7 de 1991, (Transporta al Club de Baseball Cervceros de Milwaukee).

(112) Ver, Permiso 24311, Autorización a Canadian Airlines Int. para efectuar 9 vuelos de fletamento de pasajeros, México, D.F., abril 18 de 1991.

trate, siendo organizaciones no lucrativas⁽¹¹³⁾. Por ejemplo, el permiso que se otorgó a "El Paso-Juárez Internacional Ballon Festival", para realizar un evento deportivo consistente en vuelos privados de globos aerostáticos, que se llevó a cabo en el Poblado de Zaragoza, Distrito Bravo, Chih. el 27 de mayo de 1991, en el que participaron 40 globos registrados en los Estados Unidos de América.

Este es un caso especial porque a pesar de estar considerado dentro de las actividades que tiene que coordinar la Oficina de Vuelos de Fletamento Internacionales de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la práctica se ha coordinado por medio de otras oficinas del Departamento de Transporte Aéreo Internacional de la misma Dirección General⁽¹¹⁴⁾.

DE CARGA. - Como su mismo nombre lo indica, son los vuelos de fletamento que se dedican exclusivamente a la transportación de carga⁽¹¹⁵⁾.

En cuanto a los requisitos de la solicitud, se ha comentado en otras partes del presente trabajo, el hecho de que es necesario que se presente una solicitud ante las autoridades aeronáuticas mexicanas, para comenzar la tramitación de cualquier tipo de vuelos de fletamento.

(113) Ver, Permiso a "El Paso-Juárez Internacional Ballon Festival", México, D.F., abril 18 de 1991.

(114) Específicamente en la oficina de Transporte Privado Internacional del Departamento de Transporte Aéreo Internacional de la D.G.A.C.

(115) Ver, Permiso 23255, Autorización a Amerijet International para 16 vuelos de fletamento de carga. México, D.F. Ene., 14 de 1991.

La solicitud para efectuar los vuelos debe presentarse por la persona que efectuó el contrato de transporte con los pasajeros, la persona que realiza el transporte o alguna otra, que cumpla con ciertos requisitos.

Pero antes de recordar los requisitos, debemos anotar, que al decir "la persona que celebre el contrato de transporte con los pasajeros", da margen a que la "tour operadora" que haya contratado servicios turísticos con un pasajero o con un grupo de pasajeros pueda presentar solicitudes, lo que no debe permitirse ya que la Dirección de Aeronáutica Civil, como cabeza del Sector Aéreo en México, otorga los permisos de vuelos a los operadores aéreos y no a quienes han contratado esos servicios aéreos. Es decir, si una empresa como Viajes Bojórquez efectuara una solicitud de vuelos de fletamento internacionales, ésta sería rechazada por la Dirección General de Aeronáutica Civil Mexicana, la empresa aérea debería presentar la solicitud para efectuar operaciones ante Aeronáutica Civil⁽¹¹⁶⁾. La razón por la que no debe permitirse a una empresa "tour operadora" tener una autorización para efectuar vuelos de fletamento es lógica, de cancelarse las operaciones que hubiera solicitado podría de todas formas contar con una autorización vigente, pudiendo forzar a que varias aerolíneas compitieran por contratar los vuelos

(116) Ver, Permiso 24407, Autorización a Aero-Cancún para 2 vuelos de fletamento de pasajeros contratados por Sun Trips, México, D.F., abril 26 de 1991.

con esa "tour operadora", quien al amparo de la autorización con la que contara podría a su vez exigir más de lo normal a las charteristas. Lógicamente, debe pensarse que Aeronáutica Civil otorgará permisos para operaciones charteristas únicamente a las líneas aéreas cuya regulación sí corresponde a la misma⁽¹¹⁷⁾.

Al decir que la solicitud puede presentarse por "la persona que celebre el transporte o cualquier otra que muestre legítimo interés", se está hablando de que si una línea aérea quiere efectuar uno o cien o los vuelos que sean, lo podrá hacer directamente⁽¹¹⁸⁾ o nombrando a sus representantes⁽¹¹⁹⁾.

Ahora sí, sobre los requisitos que deben presentarse con la solicitud, se tiene que:

- a) Se debe presentar en Español y firmada por su representante legal.

En la práctica, se tolera recibir solicitudes que no estén traducidas al Español⁽¹²⁰⁾, ya que no son muy frecuentes este tipo de casos y por el ambiente desregulatorio actual en la política aérea mexicana son aceptadas las solicitudes en idioma inglés.

(117) Permiso 24408, Autorización a Sierra Pacific para operar 2 vuelos de fletamento de pasajeros. México, D.F., abril 26 de 1991.

(118) Ver, Permiso 23931, Autorización a Nationalair para 2 vuelos de fletamento de pasajeros, México, D.F., Mar. 8 de 1991, (la misma empresa efectúa sus trámites ante la D.G.A.C.)

(119) Ver, Permiso 24215, Autorización a Carnival Airlines para efectuar 2 vuelos de fletamento de pasajeros. México, D.F., abril 8 de 1991, (Carnival efectúa sus trámites en la D.G.A.C. a través de otra empresa que nombró como su representante: INAVIA)

(120) Ver, Solicitud de Martinair Holland, Schiphol Airport, Mayo 22 de 1991, (Es una solicitud en idioma inglés)

b) Presentarla con 30 días hábiles de anticipación.

Esto en la práctica no existe, ya que para ayudar a la economía de los charteristas se acepta en muchas ocasiones que se presenten hasta un día antes y a veces se autorizan unas horas antes de efectuarse los vuelos⁽¹²¹⁾.

c) Dirigir las solicitudes escritas a la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que en la actualidad tiene sus oficinas en la Col. Del Valle.

d) Detallar en la información el tipo de vuelos que se pretende operar (ver la tipología de los vuelos escrita en este mismo subtema).

Al respecto, algunas empresas insisten aún en utilizar las siglas I.T.C. (Inclusive Tourist Charter)⁽¹²²⁾, A.B.C. (Advanced Booking Charter), que son las que se usan en Estados Unidos.

Esto se permite por el ambiente de apertura aérea que actualmente se tiene en el país⁽¹²³⁾, pero de cualquier forma se ha insistido a las empresas en usar la tipología que se

(121) Ver, Permiso 24480, Autorización a Latam para 6 vuelos, México, D.F., mayo 3 de 1991, (presentó su solicitud ante la D.G.A.C. en mayo 2 y sus vuelos empezaban el día 4 de ese mes).

(122) Ver, Permiso 24360, Autorización a Express One para 2 vuelos, México, D.F., abril 22 de 1991, (estos vuelos serían ABC/ITC).

(123) Ver, Nota Informativa, Repercusiones en México de la inclusión del Transporte Aéreo en el Acuerdo de Libre Comercio México-Estados Unidos y Canadá, México, D.F., mayo de 1991.

indica en este reglamento.

En la solicitud deberán anotarse también los puntos de origen y de destino de los vuelos⁽¹²⁴⁾, el equipo y configuración que utilizarán⁽¹²⁵⁾, las fechas de operación de cada vuelo⁽¹²⁶⁾, los horarios propuestos para su llegada y salida⁽¹²⁷⁾, el nombre y domicilio del fletador⁽¹²⁸⁾, y copia del contrato para los vuelos de fletamento.

Una vez que se ha recibido la solicitud para efectuar vuelos de fletamento en la Dirección General de Aeronáutica Civil, se analiza y resuelve tomando en cuenta el factor legal, de seguridad, antecedentes de operación de la empresa, posible competencia con las líneas regulares, reciprocidad y cualquier otro elemento que pudiera considerarse según la empresa y la ruta solicitada.

En el reglamento se habla de que la resolución de Aeronáutica se hará dentro de los 15 días siguientes a la presentación de la misma. En la práctica por el ambiente aéreo que señalábamos, se agiliza la respuesta a las empresas aéreas charteristas desde unas horas hasta unos cuantos días dependiendo de lo complejo de cada asunto.

(124) Ver, Permiso 28278, Autorización a First Air para 60 vuelos, México, D.F., Oct. 26 de 1990 (los puntos en su ruta son Toronto-Manzanillo-Toronto).

(125) Ibid., utiliza equipo B727-100.

(126) Ver, Permiso 24348, Autorización a Aero-Cancún para 2 vuelos, México, D.F., abril 17 de 1991, (operó el día 18 de ese mes).

(127) Ibid., los horarios de operación fueron salida de Cancún a las 15:00 Hrs. y llegada a Cancún a las 08:55 Hrs.

(128) Ver, Permiso 24087, Autorización a America West para 74 vuelos, México, D.F., Abr. 1 de 1991 (se observa el nombre de la empresa y la dirección de su representante en México)

Los documentos que debe presentar el transportista aéreo para integrar su expediente, son los siguientes:

- a) Certificado de operador aéreo.
- b) Certificado del registro de las aeronaves.
- c) Certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves.
- d) Poder expedido por Notario Público, que tiene que ser certificado por algún Cónsul Mexicano, para acreditar así la personalidad jurídica del representante en base al Artículo 2551, Fracción II del Código Civil para el Distrito Federal ⁽¹²⁹⁾.
- e) Tener comprobante de que cuenta con información aeronáutica similar a la del Manual de Información de Aeronáutica "PIA de México".
- f) Copia de la póliza de seguros para garantizar el pago de las indemnizaciones que pudieran surgir al efectuar el transporte internacional, ya sea de pasajeros, equipaje o carga.

Es de hacer notar que el transportista tiene la obligación de mantener sus documentos completos y vigentes o de lo contrario se cancelaría el permiso que tuviera o bien no se le efectuarían trámites nuevos.

En cuanto a las condiciones de los permisos se tiene que

(129) Ver, Código Civil para el D.F., publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de enero de 1986.

el transportista aéreo debe comprobar que tiene "...servicios de mantenimiento aeronáutico de apoyo terrestre, servicios de control de tránsito aéreo, comunicaciones aeronáuticas, meteorológicas y demás auxiliares a la navegación"⁽¹³⁰⁾, lo que se comprueba con sus contratos con A.S.A. (Aeropuertos y Servicios Auxiliares), y con SENEAM (Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano).

Una vez cumplidos con los anteriores requisitos y habiéndose aprobado la solicitud, la empresa deberá pagar los vuelos que pretende efectuar, según la Ley Federal de Derechos vigente ⁽¹³¹⁾ y al tratarse de más de 10 vuelos, tendrá que pagar el registro de su permiso en el Registro Aeronáutico Mexicano, según la misma Ley Federal de Derechos⁽¹³²⁾.

Al parecer son muchos los requisitos para efectuar los vuelos de fletamento internacionales, aunque en realidad son los necesarios. Lo que habría de corregirse sería el tiempo en que las instituciones emiten los documentos que las empresas necesitan, para que éstas los entreguen a su vez con puntualidad a la Dirección General de Aeronáutica Civil. Lógicamente, esto último corresponde al interés de cada empresa aérea de fletamento al agilizar los trámites que necesite.

(130) Instructivo para solicitar permisos a fin de realizar vuelos Internacionales de Fletamento de pasajeros o de Carga, hacia Territorio Mexicano, México, D.F., D.G.A.C./S.C.T.

(131) Ver, Oficio-Circular, Cuotas para los servicios que proporciona la D.G.A.C. según la S.H.C.P. en base a la Ley Federal de Derechos, Mar. 14 de 1991.

(132) Ver, Permiso 24531, Autorización a Key Airlines para 52 vuelos, México, D.F., mayo 7 de 1991 (como su permiso pasa de 10 vuelos, debe pagar la inscripción de su permiso en el Registro Aeronáutico Mexicano)

CAPITULO TERCERO

3.- EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO Y LAS RELACIONES AEREAS MEXICO - CANADA

Un tema muy interesante en el campo de las Relaciones Internacionales es el de los obstáculos en el comercio entre los países, que se constituyen en barreras arancelarias difíciles de eliminar. Estas pueden ser:

1.- Arancelarias, cuando por vía de los impuestos se encarecen los productos mexicanos en mercados internacionales.

2.- No arancelarias, es decir, las cuotas que se establecen para impedir el acceso de una mayor cantidad de bienes en un mercado. Nuestro país conoce este impedimento por ejemplo en el rubro de los textiles exportados a los Estados Unidos, tanto como en los casos del algodón, lácteos o productos siderúrgicos entre otros.

3.- Sanitarias, cuando un país en forma real o por pretexto aplica limitaciones que tienen que ver con el estado sanitario de productos como las verduras o las flores, argumentando que en ese país la importación de algún producto podría acarrear enfermedades o plagas.

4.- Proteccionistas, cualquier medida que tienda a proteger

a los productos comunmente subsidiados de un país contra los productos iguales pero de una mayor calidad y precio de otro país.

Al considerar que se tiene a los Estados Unidos de América como nuestro mayor mercado, ya que México es su tercer socio comercial después de Canadá y Japón, y de que México es el principal proveedor de Canadá entre los países de la periferia y el noveno a nivel mundial, pero a pesar de eso se tienen obstáculos para que los productos nacionales se exporten a esos países, el Gobierno Mexicano ha decidido participar en un Tratado de Libre Comercio (TLC), conjuntamente con Estados Unidos y Canadá. Dos países que ya han suscrito un acuerdo de libre comercio entre ellos.

¿Qué es un Tratado de Libre Comercio? Es un acuerdo que se suscribe entre dos o más países con el propósito de eliminar las barreras al comercio entre ellos.

La decisión del Gobierno Mexicano tiene los siguientes argumentos:

- a) Un Tratado de Libre Comercio permite que las barreras al comercio se eliminen entre los países firmantes, lo que tiene como resultado que aumenten las exportaciones, se creen empleos, mejores salarios e inversiones entre las partes asociadas.
- b) Al derribar las barreras al comercio entre México,

Estados Unidos y Canadá, se suscribirá la zona de libre comercio más grande del mundo.

Al pasar a formar parte del mayor mercado abierto del mundo, las empresas mexicanas tendrán las oportunidades que brindará el acceso a un mercado de 360 millones de consumidores, contemplados en esta cifra los tres países participantes.

Es un hecho que este acuerdo comercial es el más significativo que haya enfrentado hasta la actualidad el sector empresarial mexicano porque la competencia aumentará, se intensificará y será ineludible.

Los ejemplos se podrían multiplicar, pero aquí tomamos tan sólo uno que está acorde con el tema de esta tesis: en cuanto a la experiencia en las ventas a consumidores de los Estados Unidos, las líneas aéreas mexicanas encargan los trabajos de mercadotecnia a ejecutivos de publicidad en los Estados Unidos, lo que aporta poco a la experiencia directa que deberían tener las empresas mexicanas sobre los consumidores estadounidenses provocando una desventaja competitiva. Una situación similar se tiene al tratarse del mercado aéreo canadiense.

Es necesario mencionar que nuestro país tiene como cualquier otro, ventajas competitivas, entre ellas y apeándonos al tema de esta tesis, tenemos que en relación a

la exportación de los servicios turísticos, estos han aumentado porque la promoción de México como destino turístico se recuperó desde los boicots que lo afectaron en el gobierno echeverrista. Con López Portillo surgieron nuevos centros turísticos en el sentido de su promoción y apoyo, que contribuyeron en gran medida al crecimiento del turismo en México, como son Puerto Vallarta, Ixtapa y Cancún, lugares que veremos en esta tesis con la importancia que han cobrado como lugar de destino para grupos de turistas canadienses apeándonos al tema de este trabajo.

Claro, han existido también limitaciones, como en el caso de Huatulco que no ha tenido el crecimiento esperado.

Es por eso que se tratará de probar en las hojas siguientes lo necesario de promover aún más este sector al abrir más rutas aéreas, mejorar los aeropuertos y estimular los intereses inversionistas en el rubro de la hotelería y el turismo, siendo esto importante porque los servicios son un factor elemental de la economía, puesto que contribuyen al producto interno bruto.

Merece la pena hacer notar que el sector aéreo es uno de los servicios que no está contemplado en el Tratado de Libre Comercio, pero que cada vez se hace más importante considerar por todas las afirmaciones que se han hecho a lo largo de este trabajo de tesis; además de que todos los Estados, utilizan el sector aéreo como un servicio eficaz,

ágil y seguro.

Entre otras cosas, México debe incrementar las inversiones en los aeropuertos, carreteras y servicios públicos, expandir los aeropuertos de Acapulco, Cancún, Guadalajara, Oaxaca, Puerto Vallarta y San José del Cabo, efectuando además la promoción suficiente para incrementar el número de rutas aéreas directas entre Acapulco, Cancún, Huatulco y Puerto Vallarta con más ciudades estadounidenses y canadienses. Las rutas actuales con estas últimas se analizarán en el presente trabajo y se verá la oportunidad por tanto de utilizar el Tratado de Libre Comercio como instrumento de apoyo para extender las operaciones aéreas entre las ciudades canadienses de donde llegan más turistas a nuestro Territorio Nacional y las ciudades que los reciben.

Los renglones anteriores se dirigen lógicamente a efectuar comentarios sobre el tema de los servicios como rubro económico que nos ocupa y dentro de éste, el tema específico del transporte entre nuestro país y Canadá por considerar que es necesario investigar el aspecto del transporte aéreo entre Canadá y México por ser aquel nuestro socio dentro del Tratado de Libre Comercio y por tener cada vez más una mayor oportunidad de colocar nuestros productos a ese país, como son los siguientes: cables eléctricos, motores, grabadoras, partes automotrices y televisiones.

Es evidente el interés que ésto tiene para un egresado de la carrera de Relaciones Internacionales y aún más para cualquier persona interesada en un análisis serio de las transformaciones en el mundo actual que vive una época de formación de nuevos bloques económicos. Nótese que la zona de libre comercio más grande del mundo que formará el Tratado de Libre Comercio, contará con más de 360 millones de habitantes, lo que supera a otros bloques económicos como la Comunidad Económica Europea con 323 millones de habitantes, o la Cuenca del Pacífico en la que tiene un papel preponderante Japón y por supuesto ante otros mercados económicos como el llamado Pacto Andino formado por Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, como también ante el llamado Mercosur formado por Brasil, Uruguay, Paraguay y Argentina.

Los países fuera de estos bloques estarán al margen de las grandes zonas de influencia y por tanto de las decisiones para el desarrollo en el futuro.

3.1.- CONVENIO BILATERAL SOBRE TRANSPORTE AEREO CELEBRADO ENTRE MEXICO Y CANADA.

Las relaciones aéreas entre el Gobierno de México y el de Canadá surgen en términos formales en la década de los sesentas al suscribirse el 21 de diciembre de 1961 un Convenio Bilateral de Transporte Aéreo que fue modificado hasta 1970 para actualizarlo.

Ese Convenio establece 3 rutas para cada una de las partes, con derechos para efectuar 7 frecuencias semanales en las rutas 1 y 3, con la posibilidad de aumentarse hasta 10 frecuencias semanales en la ruta 2. El equipo considerado es el DC-8/60 con una capacidad para 250 pasajeros.

Las rutas mencionadas en el Convenio son⁽¹³³⁾.

Para México:

1.- México, D.F., Acapulco, Guadalajara - Calgary, Vancouver y a un punto en el Pacífico Norte más allá de Vancouver.

2.- México, D.F., Acapulco, Guadalajara - Detroit, Cleveland, Windsor, Toronto, Montreal y Europa.

Los derechos de tráfico entre estas ciudades y Canadá se encuentran limitados a Toronto y al tráfico que se transporte en vuelos vía Toronto y permanecerá en vigor sólo

(133) Ver, Convenio Bilateral sobre Transportes Aéreos, celebrado entre México y Canadá, México, D.F., Dic., 21 de 1961.

hasta que se empiecen a ejercer los derechos de 5a. libertad más allá de Canadá.

3.- Cozumel, Cancún, Mérida - Toronto, Montreal.

Para Canadá:

1.- Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg - Guadalajara, Puerto Vallarta, México, D.F., Acapulco y más allá de México y/o Acapulco a Lima y más allá.

2.- Montreal, Toronto, Windsor - Guadalajara, Puerto Vallarta, México, D.F., Acapulco y más allá de México y/o Acapulco a Lima y más allá.

3.- Vancouver, Calgary - La Paz, San José del Cabo, Mazatlán, Puerto Vallarta.

En la Ciudad de México se efectuaron en 1984 las últimas negociaciones entre nuestro Gobierno y el canadiense para modificar el Convenio Bilateral.

La posición de la Delegación Mexicana se sostuvo en obtener una participación equitativa de las Líneas Aéreas Mexicanas en el mercado de vuelos de fletamento, así como en dos puntos sobre vuelos regulares:

- Reiterar su derecho de explotar la 5a. Libertad.
- Mantener el Artículo 12 del Convenio Bilateral.

Por su parte, Canadá insistió en suspender la 5a. libertad y el Artículo 12, y en relación con los vuelos de fletamento en mantener restringida la participación de las líneas aéreas mexicanas.

Lógicamente, con estas posturas tan diferentes, surgía la necesidad de tener otro tema en las negociaciones: la adecuación del cuadro de rutas.

Para hacer más claro al lector los comentarios sobre las pláticas, se procede a efectuar un resumen de las mismas⁽¹³⁴⁾:

Posición Canadiense

Posición Mexicana

5as. Libertades

- | | |
|---|---|
| 1) 5a. libertad restringida, 2 frecuencias semanales con capacidad de 2500 asientos entre Chicago y Toronto, 2 frecuencias semanales entre Montreal - Madrid y/o Roma, 1 frecuencia más sin 5a. libertad. | 1) Basada en 3a. y 4a. libertades dejando abiertos los puntos de origen con un punto intermedio en Estados Unidos, Chicago para México a definir para Canadá y puntos más allá de Madrid y/o Roma para México, para Canadá, Buenos Aires y otro en América del Sur. |
|---|---|

(134) Ver, Nota Informativa, Relación Bilateral México-Canadá, México, D.F. Ene. 16 de 1991.

- 2) Solicitó 2 frecuencias con derechos de 5a. libertad-entre México y/o Acapulco a Buenos Aires.
- 2) Actualizar rutas y 5a. libertad.
- 3) Operarían también un punto intermedio en E.U.
- 3) Permitir designación de varias líneas aéreas con designación única por ruta.
- 4) Sobre capacidades, se ofrecieron a México 7 frecuencias vía Montreal hacia Madrid y Roma, a elegirse así:
- 4) 2 frecuencias con 5a. libertad entre México y/o Acapulco hacia Sudamérica, excepto Bogotá Lima o Caracas.
- a) 5 con 5a. libertad YVL-MAD/ROM más 2 sin 5a.
- b) 3 con 5a. libertad YVL/ROM más 1 sin 5a. libertad.

ARTICULO 12

- 1) Suprimir el Artículo 12 sobre arreglos "pool" y firmar un Memorándum de
- 1) Reforzar el Artículo 12 al dar prioridad a los acuerdos entre líneas

Entendimiento sobre la
conclusión paulatina de
los acuerdos firmados.

aéreas de ambos países.
Concluir paulatinamente
con los acuerdos.

VUELOS DE FLETAMENTO

1) Otorgar sólo el 15% del
mercado de estos vuelos
a las líneas aéreas mexi-
canas sin restricciones
al tráfico regional ca-
nadiense.

2) Firmar un Memorándum de
Entendimiento que fije
el procedimiento para
atender solicitudes de
estos vuelos.

1) No es aceptable la res-
tricción a las empresas
mexicanas.

2) Firmar un Memorándum de
Entendimiento que asegu-
re la participación de
empresas mexicanas en un
25% del mercado total, y
la posibilidad de ofre-
cer tarifas part-charter
en los vuelos regulares.

3) Si el mercado se incre-
mentara, se autoriza-
rían programas extras
permaneciendo la propor-
ción del 25%.

Otros Convenios que intervienen:

Haremos una exposición sobre otros convenios que intervienen queriendo decir con esto, que al analizar la situación actual del Convenio aéreo entre los Gobiernos de México y Canadá, deseamos profundizar más y extender nuestro análisis para tratar de dilucidar sobre las posibilidades de llegar a otros territorios desde los puntos canadienses en caso de negociar en el futuro con el Gobierno de Canadá sobre vuelos de fletamento, ya que como se recordará estamos utilizado en la elaboración del presente trabajo una introducción que habla de funciones y de estructuras relacionadas unas con otras⁽¹³⁵⁾.

Entonces podremos preguntarnos si para efectuar alguna negociación con el Gobierno Canadiense solamente debemos considerar dos partes, es decir, la mexicana y la canadiense. Aparentemente sí, pero la realidad es otra ya que se deben considerar desde nuestro punto de vista otros factores para tener más alcance teórico en alguna futura negociación en la que intervenga el tema de los vuelos de fletamento, que se traduzca lógicamente, en una mayor cobertura de operaciones por parte de las empresas mexicanas que se interesen en efectuar vuelos de fletamento internacionales hacia Canadá.

(135) Ver, el término "estructural" en el Diccionario de Sociología, p. 114.

La investigación que aquí se hace, se extiende por tanto a visualizar cómo se afectaría o podrían utilizarse las negociaciones para manejar un convenio que fuera más apegado a las necesidades mexicanas y se llegó al siguiente resumen.

El convenio aéreo con el Gobierno de los Estados Unidos de América establece las siguientes rutas que proporcionan puntos intermedios para operar a Canadá⁽¹³⁶⁾.

Ruta B,5.- Acapulco, Hermosillo, México/Toluca, Monterrey, Oaxaca, Puerto Escondido, Tampico, Veracruz, Villahermosa, Zihuatanejo-Chicago, Kansas City, Minneapolis/St. Paul, Saint Louis y a Canadá.

C.3.- Acapulco, Chihuahua, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Loreto, Mazatlán, Manzanillo México/Toluca, Monterrey, Puerto Escondido, Puerto Vallarta, San José del Cabo, Zihuatanejo-Cleveland, Detroit, Philadelphia, Washington/Baltimore y a Canadá.

D.4.- Cancún, Cozumel, Guadalajara, Mérida, México/Toluca, Monterrey-Houston, Nueva Orleans y a Canadá y Europa.

Como se puede observar, esto sucede considerando el territorio de los tres países que ya dentro de poco tiempo participarán en el Acuerdo Trilateral Comercial llamado

(136) Ver, Acuerdo entre los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América que modifica y prorroga el Convenio sobre Transportes Aéreos del 15 de agosto de 1960, México, D.F., Sep. 23 de 1988.

Acuerdo de Libre Comercio y que es visto en el extranjero como el acuerdo comercial de toda la región de América del Norte, por lo que es importante para este trabajo.

Pero aún más veamos en forma resumida, prolongando nuestra investigación, los convenios que otorgan la posibilidad de entrar a Europa para ver cuáles de ellos tocan alguno de los puntos que ya anotamos del cuadro de rutas del Convenio Aéreo México-Canadá.

Con Alemania⁽¹³⁷⁾ (ahora ya unificada), encontramos que en el cuadro de rutas se tienen puntos en México-Miami-Colonia, Frankfurt/Munich- y puntos más alejados. Queda entonces descartado como opción a considerar para llegar a Europa, específicamente a Munich tocando un punto en Canadá ya que sale la operación tocando Miami.

Con el mismo Convenio Canadiense encontramos que en la ruta 2 para México, que ya se anotó antes, está la posibilidad de llegar a Europa partiendo de Montreal.

Con el convenio efectuado con España⁽¹³⁸⁾, se tiene que se señala un punto en Canadá o en Estados Unidos o en el Caribe-Madrid y toda Europa. De hecho, por la baja en el mercado y por la posición canadiense en las últimas pláticas ya comentadas, se opera desde México a España en vuelos regulares desde Miami.

(137) Ver, Convenio Bilateral sobre Transportes Aéreos entre México y Alemania, México, D.F., Mar. 8 de 1967.

(138) Ver, Convenio Bilateral sobre Transportes Aéreos entre México y España, México, D.F., Nov. 21 de 1978.

Con el caso de Estados Unidos, son tres las rutas que se pueden utilizar para llegar a Europa, la C.4 que no menciona ningún punto en Canadá, la D.3 en el mismo caso, y la D.4 que ya se anotó y que sí permite la posibilidad de entrar a Canadá y salir hacia Europa desde Territorio Mexicano⁽¹³⁹⁾.

Con el convenio efectuado con el Gobierno Francés, se tienen puntos en México-Miami-Madrid-París⁽¹⁴⁰⁾ por lo que también ya no se considera porque no tiene puntos intermedios en Canadá.

En cuanto al convenio con los Países Bajos, nos encontramos con puntos en México -Toronto y/o Montreal- Amsterdam⁽¹⁴¹⁾. Es decir, en este caso encontramos que para llegar a Holanda desde México, se tiene autorizado hacer operaciones intermedias en Canadá saliendo desde México, situación que no se efectúa porque en la actualidad ninguna empresa mexicana opera a ese país y por la posición ya comentada de Canadá.

Avanzamos la investigación hacia el lado geográfico opuesto, es decir, hacia la Cuenca del Pacífico y tenemos que para el caso del Convenio suscrito con Corea⁽¹⁴²⁾ existen

(139) Ver, Acuerdo entre los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América que modifica y prorroga el Convenio sobre Transportes Aéreos del 15 de agosto de 1960, México, D.F., Sep., 23 de 1988.

(140) Ver, Acuerdo Bilateral sobre Transportes Aéreos entre México y Francia, México, D.F., Oct. 23 de 1987.

(141) Ver, Convenio Bilateral Aéreo entre México y los Países Bajos, México, D.F., Dic. 6 de 1971.

(142) Ver, Convenio Bilateral sobre Transportes Aéreos entre México y Corea, México, D.F., Jul. 21 de 1988.

señalados puntos en México -cualquier punto o puntos- tres puntos en Territorio Coreano. Es decir, en caso de que algún operador de vuelos de fletamento mexicano se interesara en operar hacia la Cuenca del Pacífico desde algún punto en Canadá se podría tramitar en forma unilateral por supuesto pero si se tratara de una ruta que interesara a un operador aéreo regular, el convenio aéreo entre México y Canadá tendría que actualizarse.

Veamos ahora que para ratificar lo expuesto en el párrafo anterior, existe el caso del Acuerdo Bilateral Aéreo con Japón, que señala en su cuadro de rutas puntos en México-Honolulu-Vancouver-Tokio y tres puntos en el lejano Oriente, India y Oceanía.

Pero para que el lector tenga una visión todavía mayor de lo que todos estos últimos párrafos implican, resumiremos aún más lo anterior para decir que:

a) Los puntos intermedios para llegar al Canadá son en Estados Unidos: Cleveland, Chicago, Detroit, Houston, Kansas City, Minneapolis/St. Paul, Nueva Orleans, Philadelphia, St. Louis, Washington/Baltimore.

b) Los puntos intermedios para llegar a Europa son: Boston, Miami, **Montreal**, Nueva Orleans, Nueva York, **Toronto**.

c) El punto intermedio para llegar al Sudeste asiático es: **Vancouver**.

Con lo anteriormente expuesto, se da una visión en este subtema de la situación actual del convenio aéreo que tenemos con Canadá. Es claro entonces que en alguna futura negociación para la actualización del convenio mencionado se deberá tener presente:

1. El desplazamiento de las operaciones regulares por los vuelos de fletamento en ese mercado. Operados estos últimos por empresas canadienses.

2. Que el tráfico se origina en Canadá durante los meses de invierno, así como el hecho de que los puntos de destino en Territorio Mexicano, son lugares con playa.

3. Los puntos canadienses que mayor tráfico han generado hacia nuestro país son Toronto y Montreal⁽¹⁴³⁾.

4. Los puntos mexicanos que más turistas han recibido son Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta⁽¹⁴⁴⁾.

5. Considerar la posibilidad de que continúen los obstáculos hacia los permisos para vuelos de fletamento a nuestras líneas aéreas.

6. La política de transporte aéreo aplicada por la parte canadiense es la de las "reglas del país de origen", es decir, que tratándose de pasajeros canadienses, los

(143) Ver, Nota Informativa, Relación Bilateral México-Canadá, México, D.F., Ene. 16 de 1991 (situación que se verificará en el Capítulo III).

(144) Ibidem.

beneficios del transporte aéreo deben ser para las líneas aéreas canadienses.

7. Insistir en un aumento en la participación de las líneas aéreas mexicanas en el mercado de fletamento después de analizar las posibilidades de estas líneas en ese mercado, considerando que del volumen de estos vuelos depende la mayor parte del tráfico entre ambos países ⁽¹⁴⁵⁾.

8. "Desde hace varios años, el mercado con Canadá se sostiene a base de vuelos de fletamento operados casi en su totalidad por empresas canadienses, contra una sola empresa mexicana: Aero-Cancún" ⁽¹⁴⁶⁾ .

9. "Las empresas canadienses que realizan vuelos de fletamento a Territorio Mexicano son: Air Transat, Air Canada, Canadian Airlines International, Nationair Canada, Worldways Canada, CANADA 3000, First Air/Bradley Air... ofreciendo servicios desde Montreal, Toronto, Quebec, Winnipeg, Saskatoon, Regina, Edmonton, Vancouver, Calgary y Halifax, hacia Acapulco, San José del Cabo, Manzanillo, Zihuatanejo y Mazatlán" ⁽¹⁴⁷⁾.

(145) *Ibidem*.

(146) *Ibidem*.

(147) *Ibidem*.

3.2 NATIONAIR CANADA.

Al principio de este capítulo se introdujo al lector al terreno de las relaciones aéreas entre el Gobierno de México y el Gobierno de Canadá que, como ya se analizó, se encuentran reguladas por medio de un convenio bilateral.

En las próximas hojas se tratará de analizar a través de cuadros elaborados con gráficas y mapas, sobre los que se contemplarán las operaciones aéreas seleccionadas por punto de origen en Territorio Canadiense hacia ciudades mexicanas, una relación entre el marco jurídico que regula las operaciones aéreas hacia nuestro país con los servicios de algunas líneas aéreas canadienses para así poder comprobar la hipótesis de esta tesis, de que la normatividad para la actividad aérea de fletamento hacia Territorio Mexicano es adecuada pero perfectible, para conseguir un volúmen de vuelos de ese tipo hacia nuestro país, no solamente igual al de años recientes sino también un incremento en éstos.

De ser válida esta hipótesis, se tendrán muchos vuelos considerados en cuadros que mostrarán las operaciones efectuadas por cada mes de 1990 para el caso de tres líneas aéreas canadienses, lo contrario representaría un escaso interés por parte de esas líneas aéreas en operar hacia ciudades mexicanas, lo que mostraría necesariamente una

implicación de la regulación aérea en nuestro país y por tanto que la hipótesis anterior no fue demostrada.

Como resultado de los esfuerzos de la O.A.C.I. para homologar la nomenclatura con la que se denominan las diferentes partes hacia las que operan las líneas aéreas, se han elaborado siglas que identifican cada punto al que llegan y/o salen las empresas de aviación, siendo las siguientes las que determinan aquellas ciudades desde donde operan las líneas aéreas canadienses que por su continuidad en sus servicios, hemos escogido como caso muestra para este trabajo de tesis:

YYZ-Toronto
YVL-Montreal
YMX-Montreal
YQB-Quebec
YVR-Vancouver
YWG-Winnipeg
YYC-Calgary
YQR-Regina
YEQ-Edmonton

Estas siglas son muy útiles en la aviación al hablar con exactitud de las ciudades que forman parte de los Estados miembros de la O.A.C.I., con lo que por ejemplo, se pueden coordinar los itinerarios de operación de alguna

línea aérea - en este caso de fletamento - con los aeropuertos de la Red Aeroportuaria Nacional, o bien como se verá con los mapas que se usarán en las páginas siguientes, para facilitar su localización en el contexto geográfico que abarca el Acuerdo de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá.

Por lo que toca a las ciudades mexicanas hacia las que se efectúan las operaciones de la líneas aéreas canadienses tomadas como muestra, se tienen las siguientes siglas:

CUN-Cancún

HUX-Huatulco

PXM-Puerto Escondido

ACA-Acapulco

ZIH-Zihuatanejo

ZLO-Manzanillo

PVR-Puerto Vallarta

MZT-Mazatlán

SJD-San José del Cabo

CZM-Cozumel

MID-Mérida

Esta empresa mantuvo la actividad aérea de fletamento que se muestra en el Cuadro 1 durante 1990 ⁽¹⁴⁸⁾.

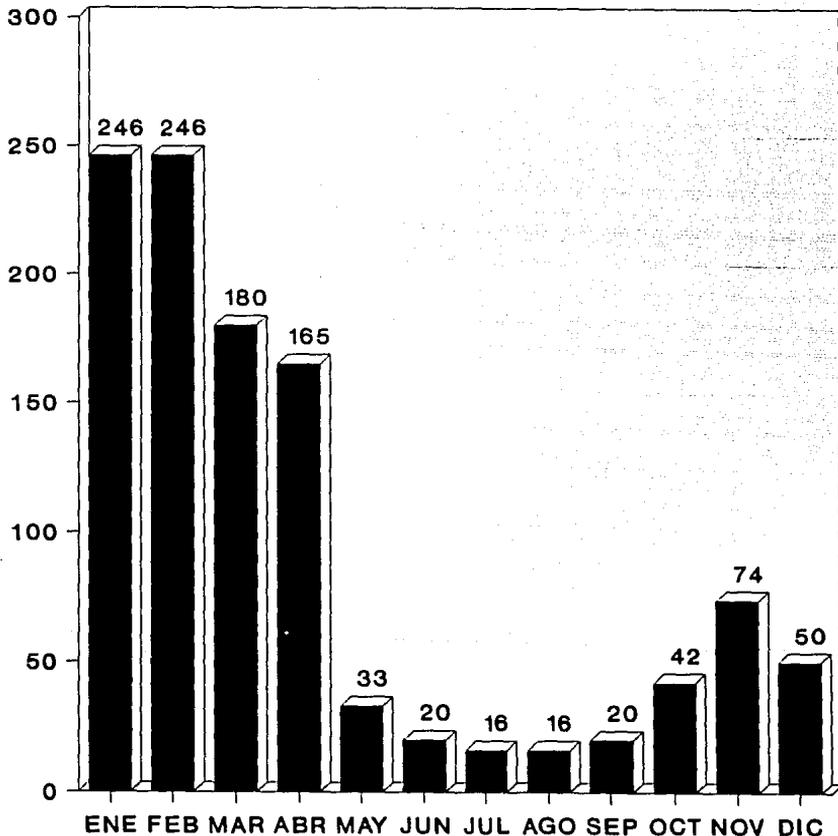
(148) Las cifras son aproximadas y la fuente es la consideración numérica efectuada por la oficina de Vuelos de Fletamento Internacionales de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la S.C.T.

NATIONAIR CANADA

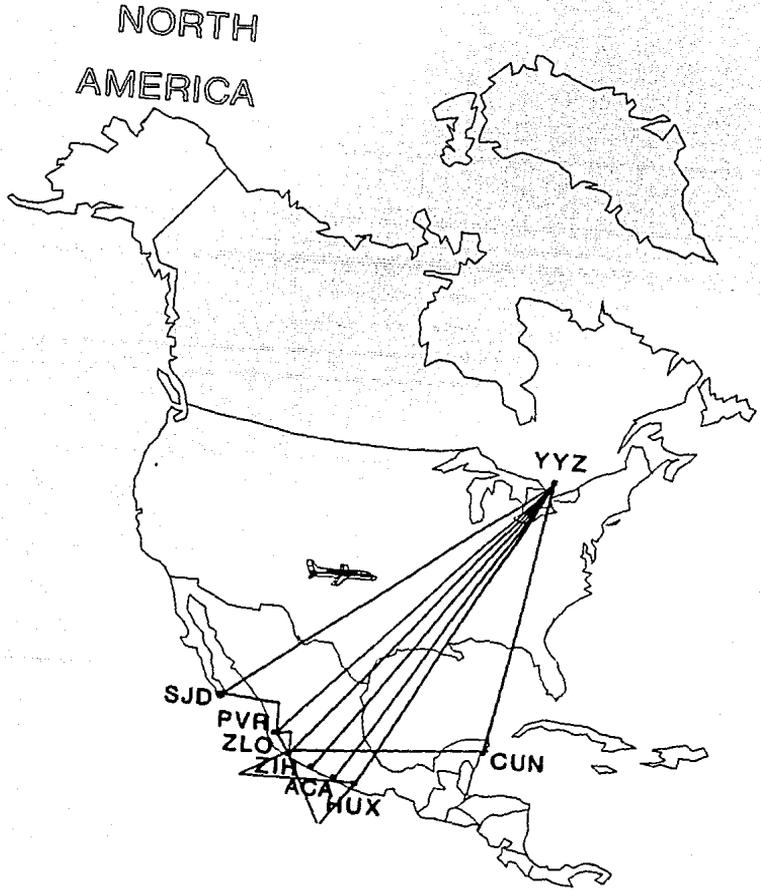
OPERACIONES AUTORIZZADAS EN 1990

CUADRO 1

No. de Vuelos



MAPA 1



Del mapa 1 se desprende que los puntos operados desde
YYZ fueron los siguientes:

YYZ-CUN

HUX

ACA

ZIH

ZLO

PVR

SJD

Utilizando las rutas:

YYZ-SJD-PVR-SLO-CUN-YYZ

YYZ-SJD-YYZ

YYZ-CUN-YYZ

YYZ-ACA-YYZ

YYZ-PVR-YYZ.

YYZ-PVR-ZIH-YYZ

YYZ-ZLO-PVR-YYZ

YYZ-HUX-PVR-YYZ

YYZ-ZLO-YYZ

YYZ-HUX-ZLO-HUX-YYZ

Con esto se señala que desde YYZ esta empresa operó hasta 7

ciudades turísticas de nuestro país y que formó combinaciones en varias de sus rutas multiplicando las escalas. Como se puede observar operó en casi todas las principales ciudades turísticas con playas en el país.

Con el mapa 2 se observan los puntos operados desde YVL que fueron:

YVL-CUN

ACA

ZIH

ZLO

PVR

SJD

Con las siguientes rutas:

YVL-PVR-YVL

YVL-ACA-YVL

YVL-ZLO-YVL

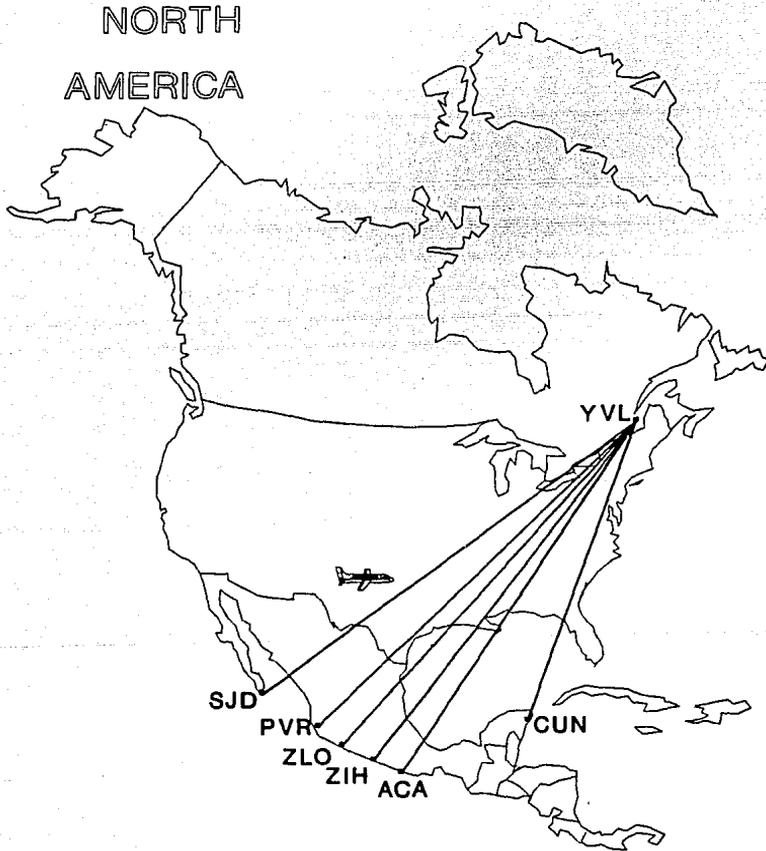
YVL-CUN-YVL

YVL-ZIH-YVL

YVL-SJD-YVL

Las rutas operadas desde el punto canadiense hacia ciudades en Territorio Mexicano, son directas, en este caso 6 rutas, y por lo tanto no forman combinaciones añadiendo escalas en las ciudades del Pacífico Mexicano.

MAP A 2



Del mapa 3 se tiene que los puntos operados desde YMX fueron:

YMX-CUN

HUX

ACA

ZIH

PVR

Con las rutas siguientes:

YMX-ACA-YMX

YMX-ZIH-YMX

YMX-HUX-YMX

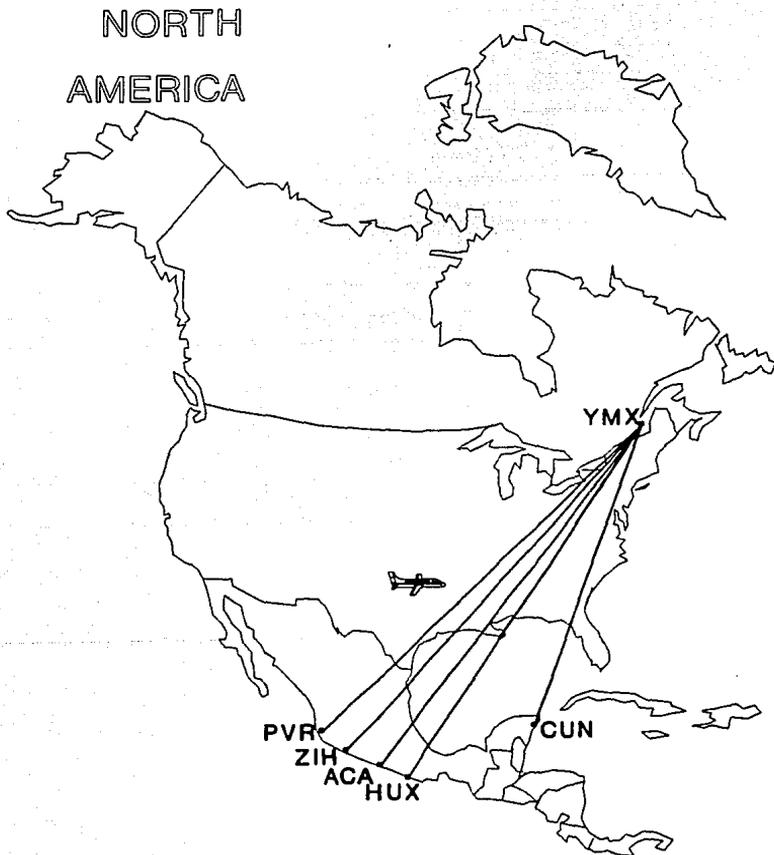
YMX-PVR-YMX

YMX-CUN-YMX

Es de notarse que a diferencia del mapa anterior, aquí se tiene que las rutas desde YMX no tuvieron combinaciones de puntos en Territorio Mexicano a través de varias escalas, sino que prefirió llegar y salir del mismo punto turístico en nuestro país.

Las ciudades mexicanas visitadas fueron 5 y en forma directa.

MAP A 3



El mapa 4 contiene los puntos operados desde YVR que son los siguientes:

YVR-MZT

PVR

CUN

Que formaron las siguientes rutas:

YVR-MZT-PVR-YVR

YVR-CUN-YVR

Es evidente la escasez de puntos en el Territorio Mexicano operados con esta línea aérea desde YVR, situación que se repite en el caso del mapa 5 para YEQ:

YEQ-ACA

Que formó la ruta:

YEQ-ACA-YEQ

Y se repite también para el caso del mapa 6 desde YQB:

YQB-ACA

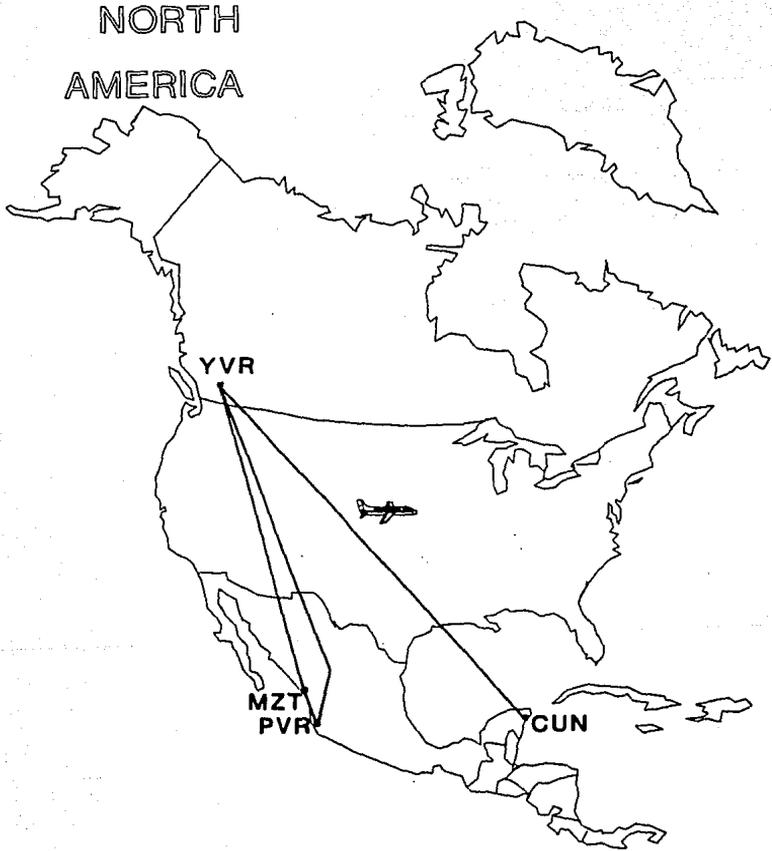
Que formó la ruta:

YQB-ACA-YQB

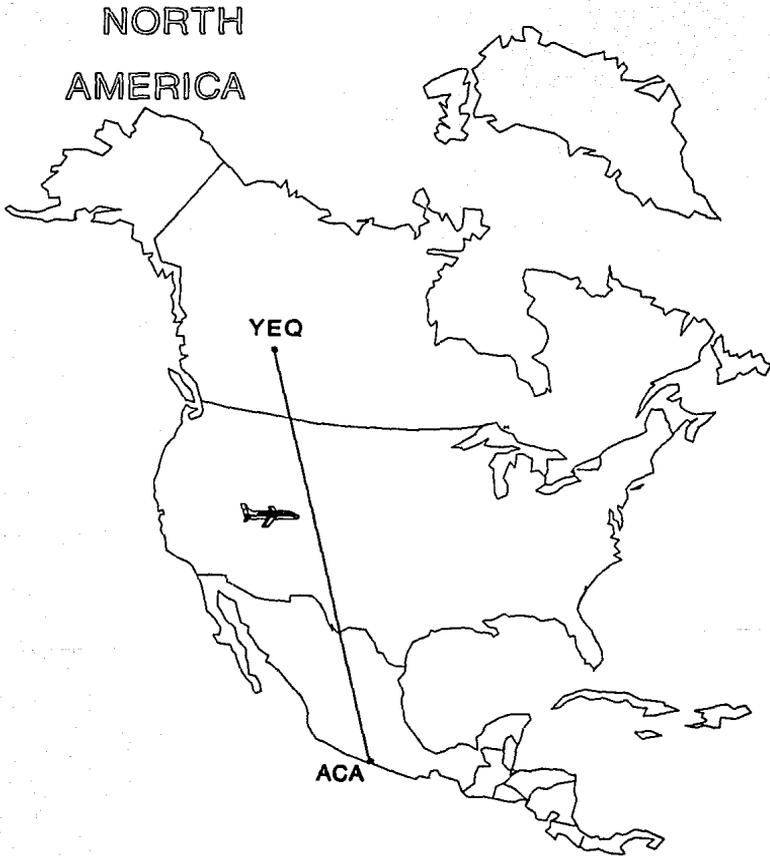
Los mapas 4, 5 y 6 se presentan en las hojas siguientes.

Después de haber elaborado el Cuadro 1 que mostró en cantidades aproximadas la relación por mes del volumen total de vuelos autorizados para la empresa Nationair, y de haber demostrado en los mapas anteriores el desarrollo de sus rutas separando los puntos de origen, consideramos necesaria la elaboración del Cuadro 2, que a su vez demuestra la cantidad de vuelos autorizados por puntos de origen y destino, para llegar a saber la distribución de los vuelos del Cuadro 1.

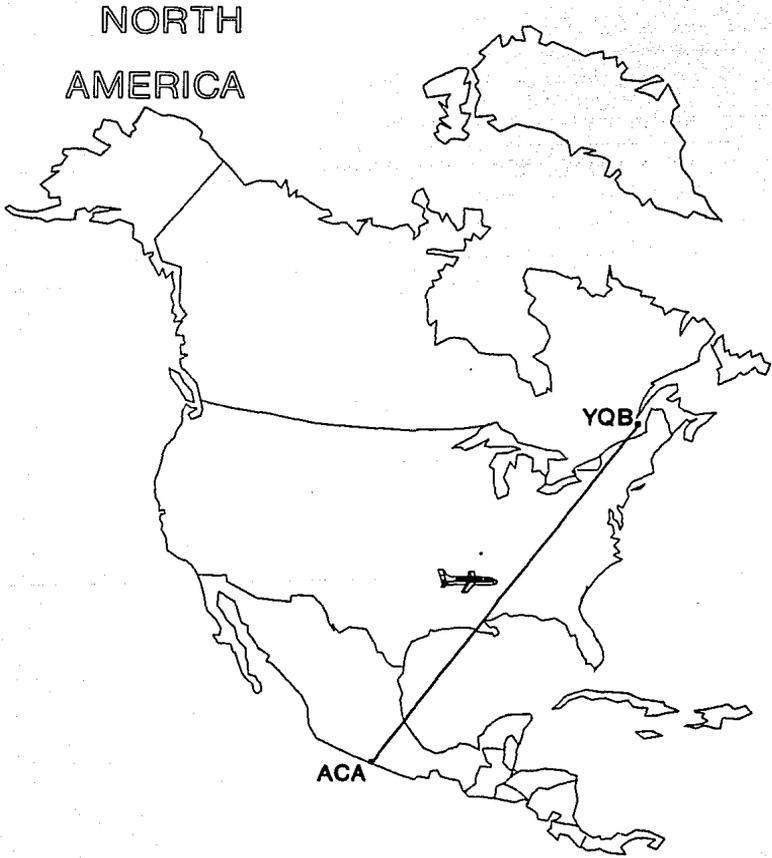
MAPA 4



MAPA 5



MAPA 6



CUADRO 2

	CUN	HUX	ACA	ZIH	ZLO	PVR	SJD	HUX ZLO	MZT PVR	ZLO PVR	HUX PVR	SJD-PVR ZLO-CUN
YYZ	82		85		50	14	47	12		14	10	2
YUL	92		136	32	58	74	4					
YMX	100	32	151	16		4						
YAB			48									
YEA			32									
YVR	3								2			

Vuelos autorizados para la empresa
 Nationair en 1990 por origen y destino.

Este Cuadro 2 expone claramente que para 1990, la empresa que nos ocupa operó los siguientes vuelos:

Hacia:

ACA=452

CUN=277

ZLO=108

PVR= 92

SJD= 51

ZIH= 48

HUX= 32

ZLO-PVR= 14

HUX-ZLO= 12

HUX-PVR= 10

SJD-PVR-ZLO-CUN= 2

MZT-PVR= 2

Claramente se ve que los lugares más visitados en nuestro país fueron ACA, CUN y que es relativo el tercer lugar para ZLO, ya que si se consideran los vuelos autorizados para PVR, MZT y SJD, superaría el número de vuelos que se autorizaron a ZLO.

El total de estos vuelos fue de 1100.

3.3 CANADIAN AIRLINES INTERNATIONAL.

Para Canadian Airlines International el punto canadiense que tuvo mayores operaciones aéreas para nuestro país en 1990 fue YYZ, ya que del mapa 7 se desprende que ese punto se relacionó con los siguientes en México:

YYZ-PVR

SJD

ACA

CZM

CUN

Que formaron las rutas siguientes:

YYZ-CZM-YYZ

YYZ-CUN-YYZ

YYZ-ACA-YYZ

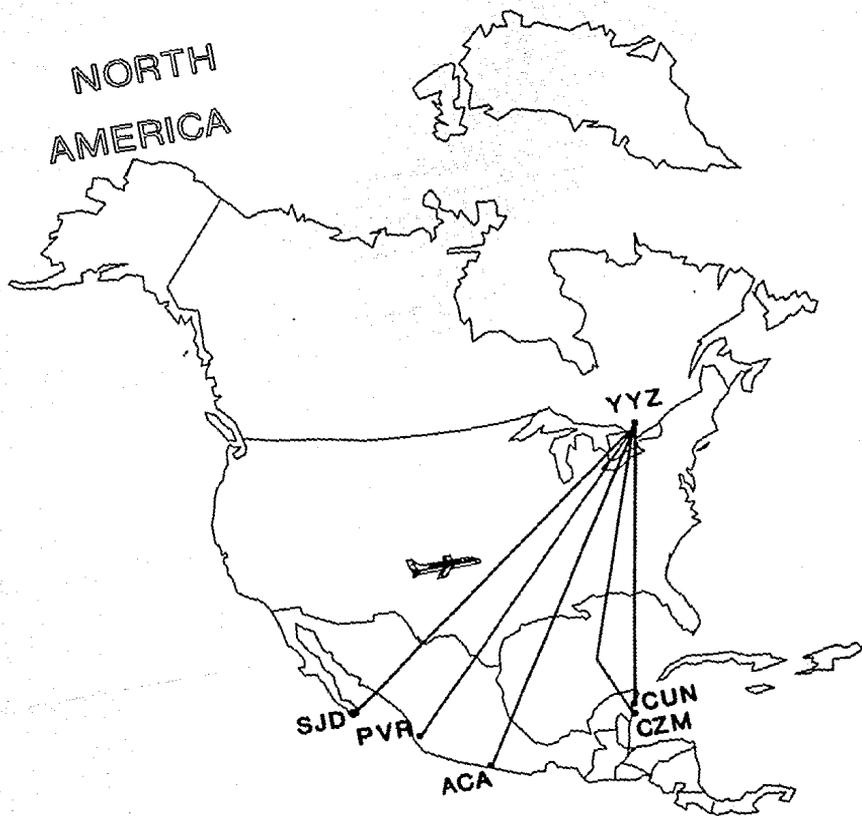
YYZ-PVR-YYZ

YYZ-SJD-YYZ

Las operaciones aéreas que esta empresa realizó con caracter de fletamento hacia nuestro país durante 1990, se muestran en el Cuadro 3 ⁽¹⁴⁹⁾:

Las cifras son aproximadas.

MAPA 7

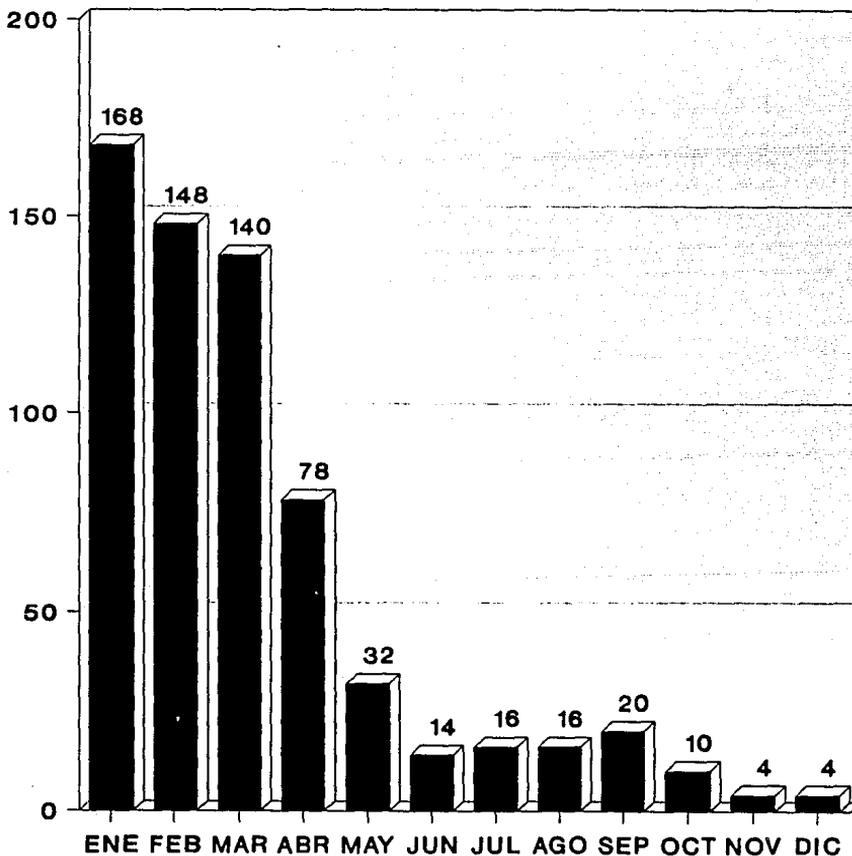


CANADIAN AIRLINES INTERNATIONAL

OPERACIONES AUTORIZADAS EN 1990

CUADRO 3

No. de Vuelos



Estas rutas a pesar de ser directas, tuvieron el mayor volumen de vuelos para esta empresa en comparación con las rutas que a continuación se verán.

Otra ruta que operó la empresa Canadian en 1990 tuvo como punto de origen YVR como se muestra en el mapa 8 y los puntos de conexión con México fueron los siguientes:

YVR-CUN

PXM

PVR

MZT

SJD

Las rutas que se formaron fueron:

YVR-LAS-PVR-YVR

YVR-PVR-YVR

YVR-SJD-LAS-YVR

YVR-MZT-PXM-YVR

YVR-SJD-PVR-YVR

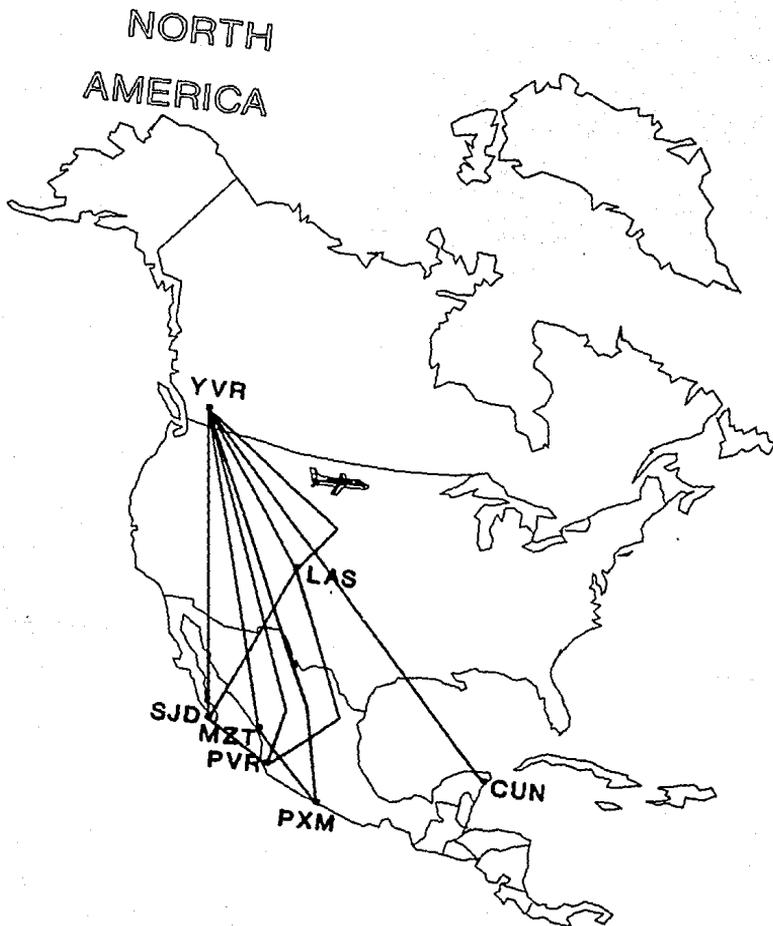
YVR-MZT-PVR-YVR

YVR-MZT-YVR

YVR-CUN-YVR

Como se puede observar, fueron 5 los puntos mexicanos que se operaron para formar 8 rutas desde YVR.

MAPA 8



Aquí se prefirió, tal vez para hacer rentables las rutas, anexar en algunas de ellas dos puntos en Territorio Mexicano, e inclusive en dos de estas rutas se operó en LAS (siglas que corresponde a la ciudad de Las Vegas) como escala técnica. Ya anotamos antes que la escala técnica es para reestablecer de combustible o por algún aspecto técnico.

El mapa 9 muestra las rutas que fueron operadas desde YYC y que formaron pares de ciudades con las siguientes ciudades mexicanas:

YYC-CUN

PVR

MZT

Desarrollando las siguientes rutas:

YYC-CUN-YVR

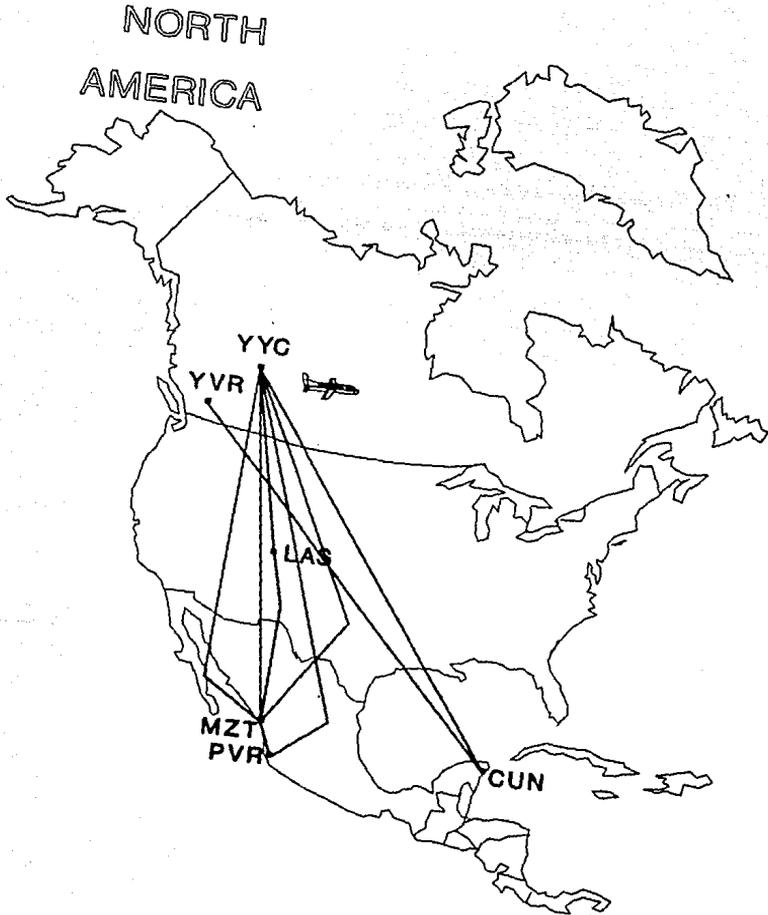
YYC-MZT-PVR-YYC

YYC-PVR-YYC

YYC-LAS-MZT-YYC

Aquí también se usó la fórmula de rutas combinadas, una de ella con dos puntos en México y otra con LAS como escala técnica, inclusive una de esa rutas saliendo de YYC y regresando a YVR.

MAPA 9



La diferencia del número de puntos tocados en Territorio Mexicano es clara, ya que son solamente 3 las ciudades turísticas con las que formó rutas en 1990 esta empresa desde YUC.

Los mapas siguientes, 10 y 11 tienen una situación similar sobre los pocos puntos con los que hacen rutas hacia nuestro territorio.

El mapa 10 con YWG como punto de origen y destino:

YWG-CUN

MZT

PVR

Con los que forman las rutas:

YWG-MZT-PVR-YWG

YWG-CUN-YWG

El mapa 11 con YQR como punto de origen y de destino.

YQR-MZT

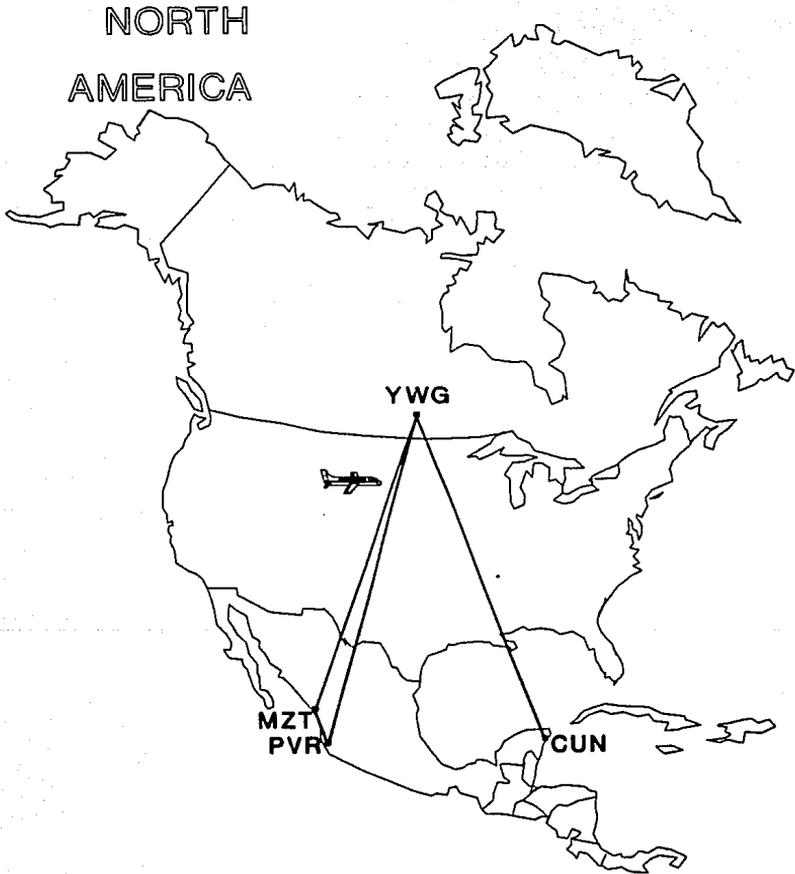
PVR

Con los que forman las rutas:

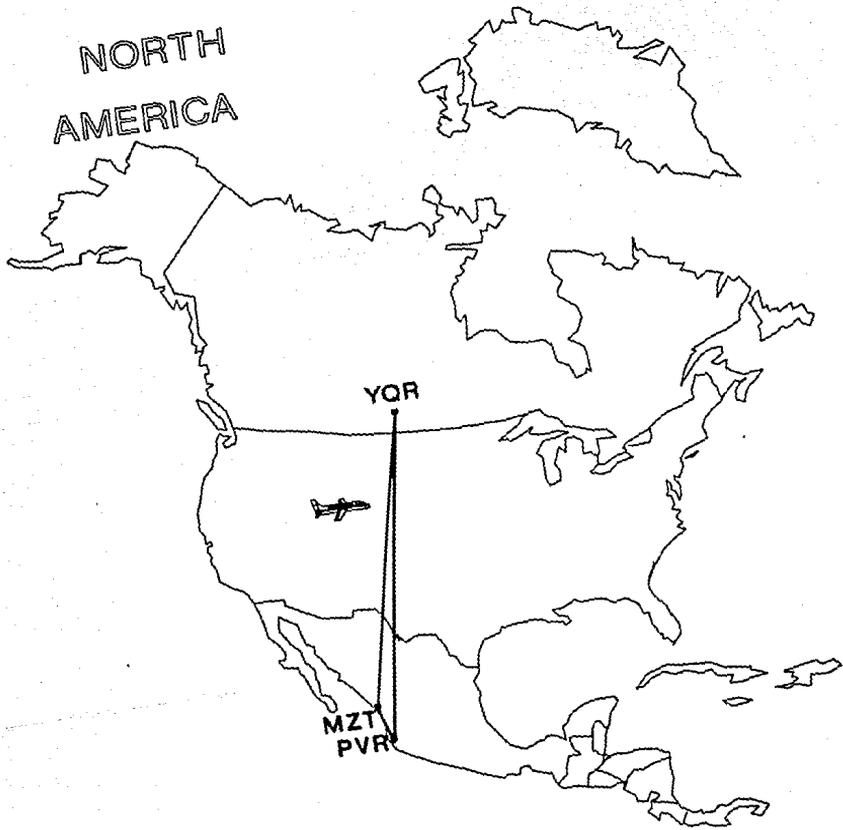
YQR-MZT-YQR

YQR-PVR-MZT-YQR

MAP A 10



MAPA 11



Como se hizo al final del anterior subtema, para la empresa Canadian Airlines International, también se elaboró un cuadro, el número 4, para visualizar las cantidades de los vuelos autorizados de esta empresa, en esta ocasión por puntos de destino y por supuesto de origen, para quedar como a continuación se muestra:

CUADRO 4

	CUN	ACA	PVR	SJD	MZT	MZT PVT	SJD PXM	SJD PVR	CZM
YYZ	98	56	42	11					38
YUR	6		63	40	8	42	16	2	
YYC	22		58		2	34			
YWG	4					28			
YQR					12	38			

Vuelos autorizados para la empresa
Canadian Airlines International
en 1990 por origen-destino.

De esto se desprende que el número de vuelos autorizados para esta empresa hacia Territorio Mexicano fue el siguiente:

Hacia:

PVR=163

MZT-PVR=142

CUN=130

ACA= 56

SJD= 51

CZM= 38

MZT= 22

MZT-PXM= 16

SJD-PVR= 2

Queda claro que para Canadian Airlines International el punto más operado fue PVR, tanto en forma directa como al combinarse con las ciudades de MZT y SJD.

Los otros puntos de más interés para los turistas que se transportaron en esta línea aérea, fueron MZT y CUN.

El total de vuelos del Cuadro 4 es de 620.

3.4 CANADA 3000

Por lo que respecta a esta línea aérea, sus operaciones hacia ciudades en Territorio Mexicano, se visualizan en el Cuadro 5, también durante 1990 ⁽¹⁵⁰⁾.

En lo que respecta a las rutas operadas por la empresa CANADA hacia puntos en Territorio Mexicano, se tiene de acuerdo al mapa 12 que muestra las rutas desarrolladas con YYZ como punto de origen y los siguientes puntos de destino:

YYZ-PVR

ZLO

ZIH

ACA

HUX

CUN

Se formaron las siguientes rutas:

YYZ-ACA-ZLO-YYZ

YYZ-HUX-ZLO-YYZ

YYZ-CUN-YYZ

YYZ-ACA-YYZ

YYZ-ZLO-YYZ

YYZ-HUX-YYZ

YYZ-PVR-YYZ

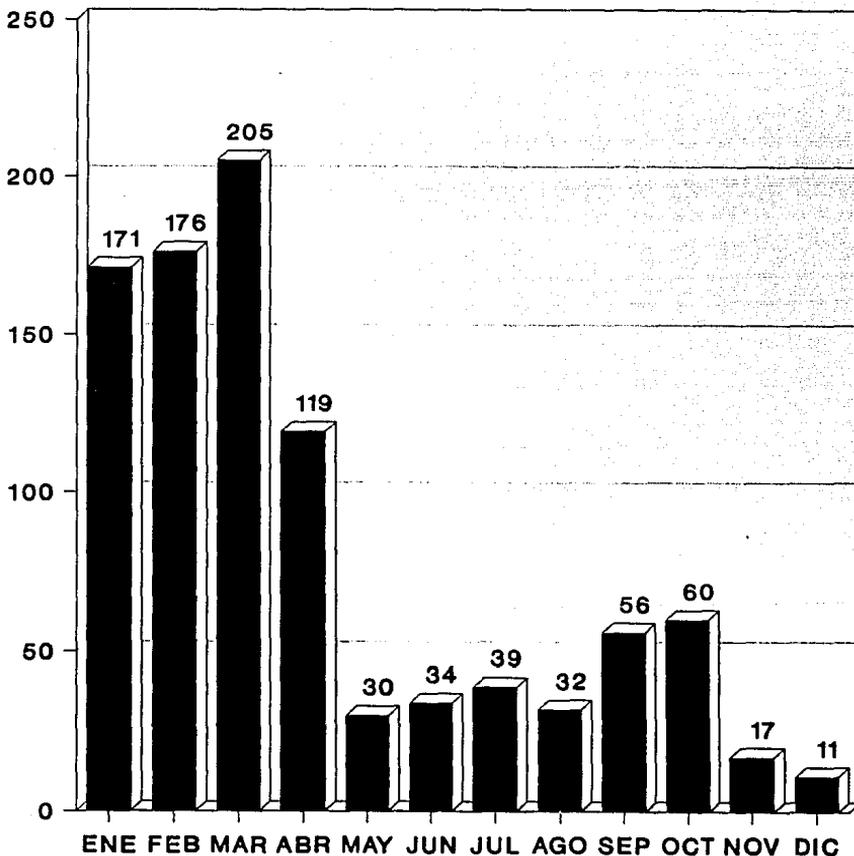
(150) Como en los casos anteriores, las cifras son aproximadas ya que las reales son consideradas confidenciales.

CANADA 3000

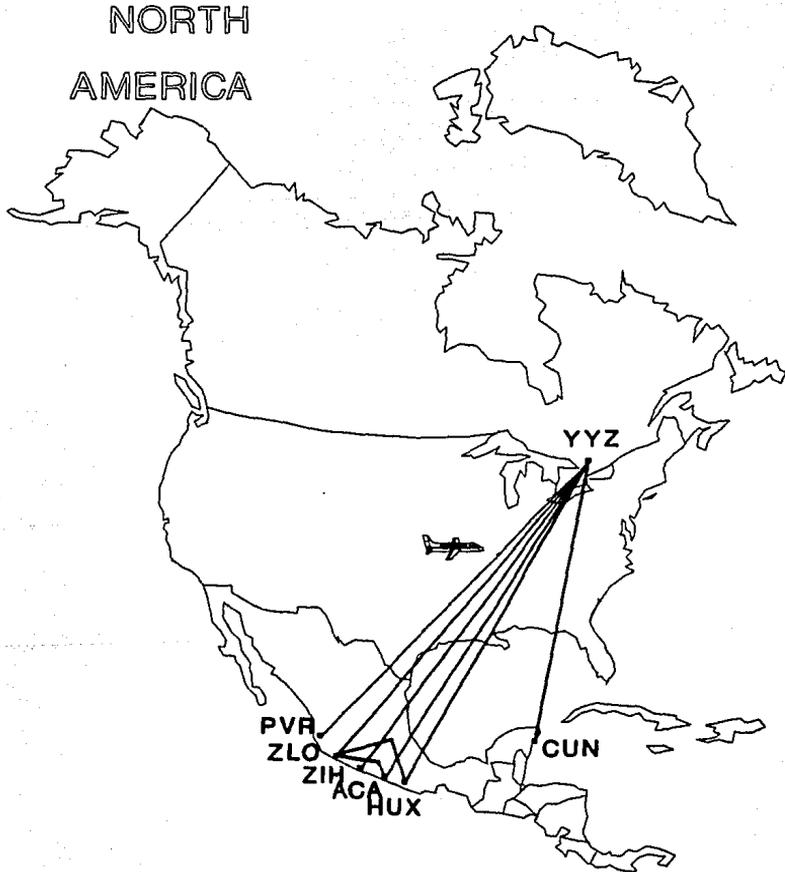
OPERACIONES AUTORIZADAS EN 1990

CUADRO 5

No. de Vuelos



MAPA 12



YYZ-ZIH-YYZ

YYZ-ZLO-ACA-YYZ

Una vez más tenemos que desde YYZ una línea aérea canadiense forma un número grande de rutas hacia la mayoría de ciudades turísticas con playa en México.

El mapa 13 visualiza las rutas que CANADA 3000 operó desde YVR, teniendo como puntos de destino en nuestro territorio:

YVR-CUN

ZIH

ZLO

PVR

MZT

SJD

Para formar las rutas siguientes:

YVR-MZT-PVR-MZT-YVR

YVR-CUN-YVR

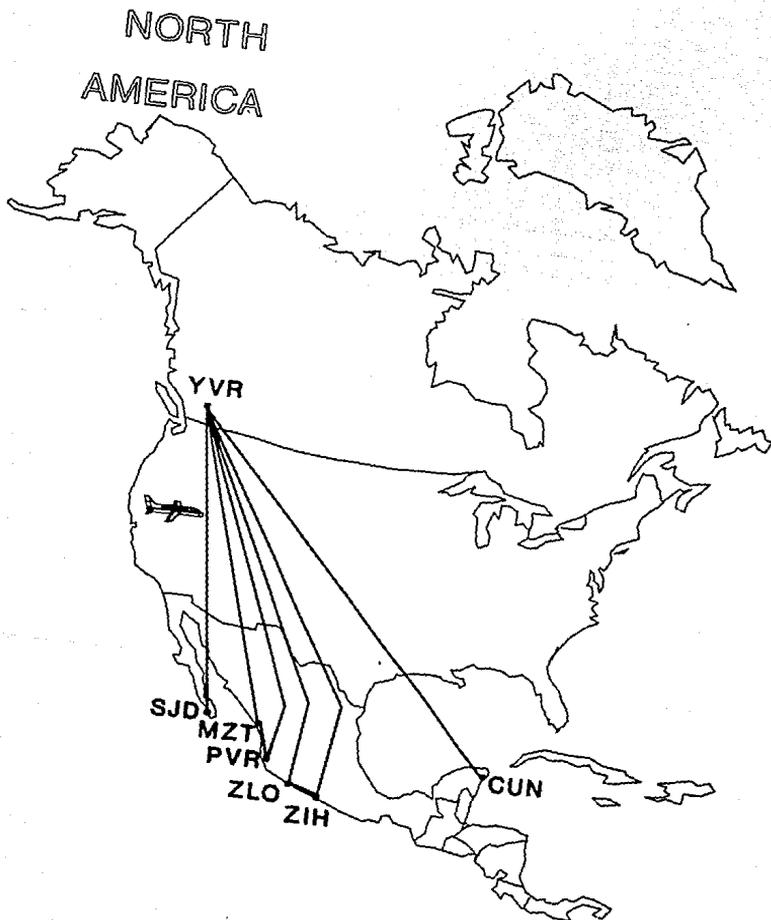
YVR-PVR-YVR

YVR-SJD-YVR

YVR-ZLO-ZIH-YVR

También fue importante el número de ciudades que se

MAP A 13



operaron en México desde YVR, formando como otras de las líneas aéreas ya mencionadas, rutas directas y también con dos escalas en Territorio Mexicano.

El mapa 14 se dirige a las rutas que partieron de YWG y que tuvieron a las siguientes ciudades mexicanas como punto de destino:

YWG-CUN

ACA

MZT

PVR

Haciendo las siguientes rutas:

YWG-ACA-YWG

YWG-MZT.PAVR-YWG

YWG-CZM-CUN-YWG

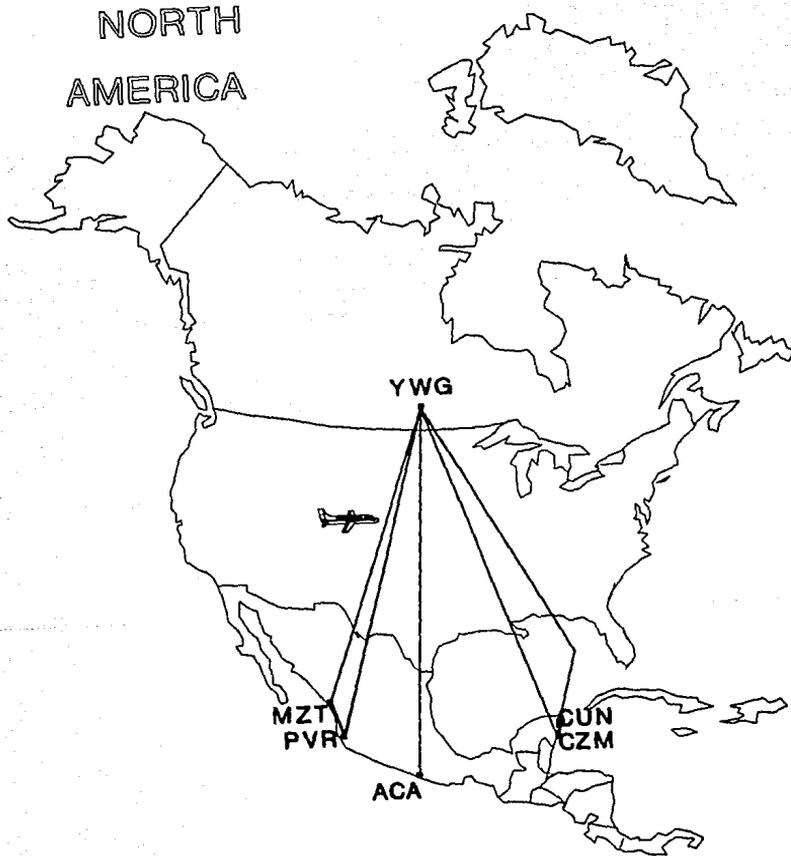
Es lógico suponer que hasta aquí el mayor interés de esta empresa al operar hacia México, se centra en las rutas que tienen como punto de origen YYZ y a YVR, en las que operó 9 y 5 rutas respectivamente, a diferencia de estas rutas que suman tres, con dos de ellas con doble escala en Territorio Mexicano.

El mapa 15 muestra las rutas operadas desde YVL y que forman pares de ciudades con:

YVL-ACA

MID

MAPA 14



Formando las rutas:

YVL-MID-YVL

YVL-ACA-YVL

Esta escasez de rutas coincide con el mapa 16 que describe las rutas operadas desde YVC y que formó pares de ciudades con:

YVC-CUN

SJD

Formando la ruta: YVC-SJD-CUN-YVC

A su vez, el mapa 17 considera las rutas desde YMX y que tuvieron como puntos de destino en México, solamente a:

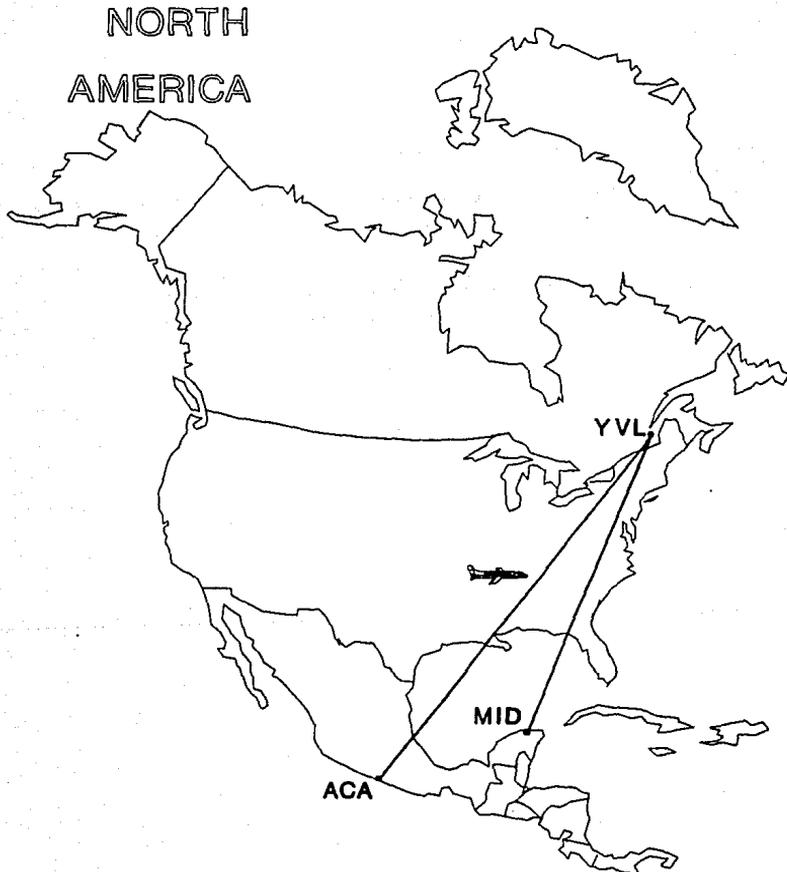
YMX-CUN

Haciendo la ruta: YMX-CUN-YMX

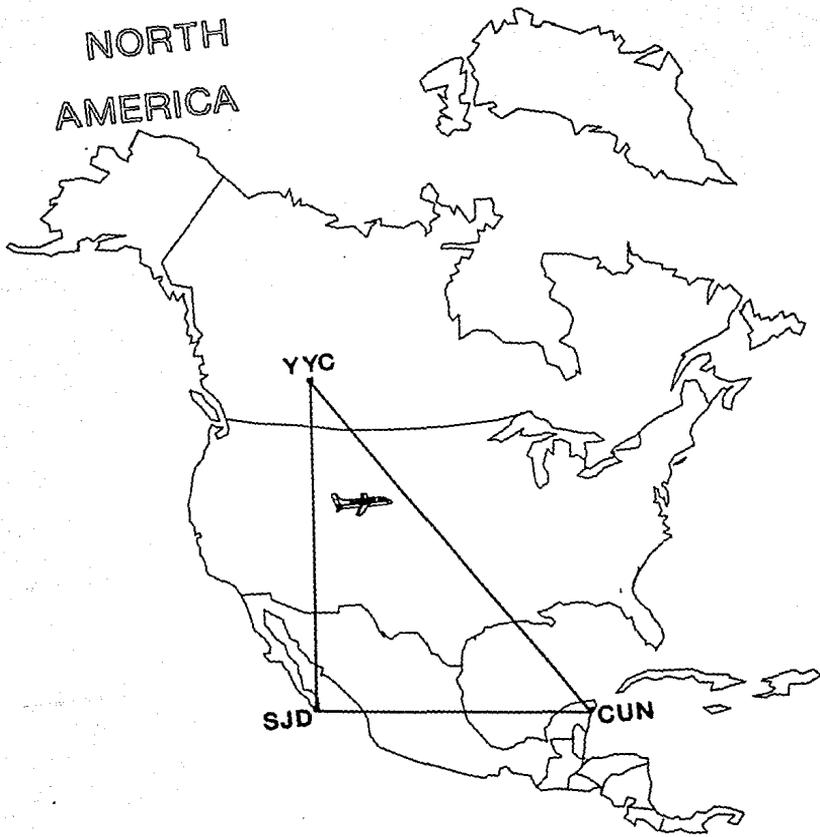
Los mapas 16, 16 y 17 se encuentran en las hojas siguientes.

Al igual que para los dos anteriores subtemas, aquí también elaboramos un cuadro con cifras del número de vuelos autorizados, en esta ocasión para la empresa CANADA 3000, también con el objeto de que el lector tenga claro el comportamiento de las rutas operadas por esta última empre-

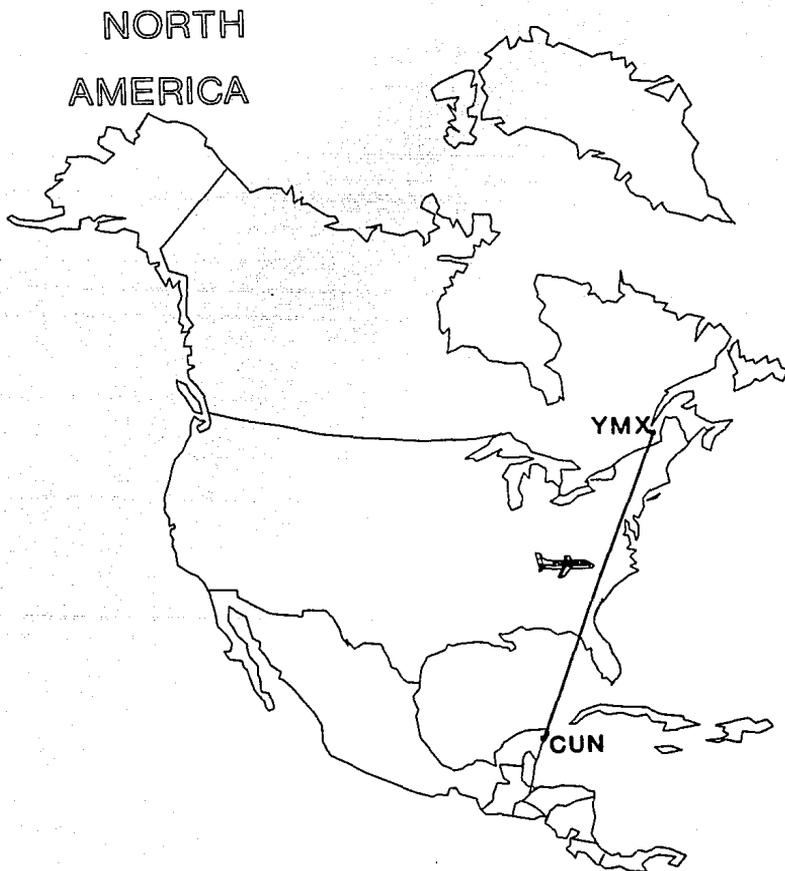
MAP A 15



MAPA 16



MAPA 17



sa, por puntos de origen y destino, veamos el Cuadro 6, que además y como lo hicieron los otros cuadros, contribuye a demostrar la hipótesis de este trabajo:

CUADRO 6

	CUN	HUX	ACA	ZIH	ZLO	PVR	SJD	HUX ZLO	ZLO ACA	MZT PVR	ZLO ZIH	CZM CUN	SJD CUN	MID
YYZ	160	35	100	34	104	65		83	1					
YVR	69					35	30			18	30			
YGW			27							18		31		
YMX	52													
YYC													34	
YVL			32											2

Vuelos autorizados para la empresa CANADA 3000
en 1990 por origen-destino.

Para la empresa CANADA 3000, se presentan las siguientes ciudades mexicanas que fueron de la preferencia de los turistas canadienses que utilizaron sus servicios:

Hacia:

CUN=281
ACA=159
ZLO=104
PVR=100
HUX-ZLO= 83
MZT-PVR= 36
HUX= 35
ZIH= 34
SJD-CUN= 34
CZM-CUN= 31
SJD= 30
ZLO-ZIH= 30
MID= 2
ZLO-ACA= 1

Como se puede apreciar, los principales sitios operados fueron: CUN, ACA y ZLO lugar este último que en realidad fue visitado en más ocasiones, al tomar en cuenta las rutas en que combinó con HUX, ZIH y ACA.

El total de estos vuelos fue de 960.

"CONCLUSIONES"

Para una visión global de lo que se investigó en este trabajo de tesis sobre tres empresas canadienses que efectúan vuelos "charter" hacia nuestro país y que las tomamos como casos muestra para observar su comportamiento en cuanto al número de vuelos que se les autorizó por el Gobierno de México, y por supuesto también por las rutas que operaron, elaboramos el Cuadro 7 en el que conjuntamos los cuadros anteriores para saber cuáles ciudades mexicanas prefieren los turistas canadienses.

CUN =	688	VUELOS
ACA =	667	VUELOS
PVR =	355	VUELOS
ZLO =	212	VUELOS
MZT-PVR =	180	VUELOS
SJD =	132	VUELOS
HUX-ZLO =	95	VUELOS
ZIH =	82	VUELOS
HUX =	67	VUELOS
CZM =	38	VUELOS
CUN-SJD =	34	VUELOS
CUN-CZM =	31	VUELOS
ZLO-ZIH =	30	VUELOS

MZT =	22	VUELOS
MZT-PXM =	16	VUELOS
ZLO-PVR =	14	VUELOS
HUX-PVT =	10	VUELOS
MID =	2	VUELOS
SJD-PVR =	2	VUELOS
SJD-PVR-ZLO-CUN =	2	VUELOS
ACA-ZLO =	1	VUELOS

El total de vuelos autorizados para esas empresas fue de 2680.

De éstos, las ciudades más visitadas fueron: CUN, ACA, PVR y ZLO, quedando demostrada la afirmación que se hizo en el Capítulo 3 de las ciudades que más turistas recibieron.

Quedan demostradas entonces las afirmaciones que se hicieron, cuando se decía que el tráfico de las líneas aéreas de fletamento que se analizaron se origina en Canadá durante los meses de invierno, como queda plasmado en los cuadros 1, 3 y 5.

Comprobando también, que los puntos donde se origina mayor tráfico hacia nuestro país desde Canadá, son: Toronto, Montreal y Vancouver, ya que del mismo Cuadro 7 tenemos que el número de vuelos autorizado considerando el lugar de origen en Canadá fue el siguiente:

OPERACIONES "CHARTER" POR PUNTOS DE ORIGEN Y DESTINO
 AUTORIZADOS EN 1990 PARA NATIONAIR CANADA, CANADIAN AIR-
 LINES INTERNATIONAL Y CANADA 3000.

CUADRO 7

	ACA	CUN	CZM	HUX	MID	MZT	PVR	SJD	ZIH	ZLO	ACA	CUN	CUN	HUX	HUX	MZT	MZT	SJD	SJD-PVR	ZLO/ZLO	
										ZLO	ZLO	CZM	SJD	PVT	ZLO	PVR	PXM	PVT	ZLO-CUN	PVT/ZIH	
YEQ	32									50											
YMX	151	152		32			4		16												
YQB	48																				
YQR						12										38					
YVL	168	92			2		74	4	32	58											
YVR		78				8	98	70								60	16	2			30
YWG	27	4										31				46					
YYC		22				2	58						34			34					
YYZ	241	340	38	35			121	58	34	104	1			10	95	2			2	14	

YYZ =	1095	VUELOS
YVL =	430	VUELOS
YVR =	362	VUELOS
YMX =	355	VUELOS
YYC =	150	VUELOS
YWG =	108	VUELOS
YEQ =	82	VUELOS
YQR =	50	VUELOS
YQB =	48	VUELOS

Como se comprenderá, estas cifras se relacionan con los mapas mostrados de las rutas de fletamento por puntos de origen, que desarrollamos para los tres casos muestra.

Definitivamente, consideramos que todos esos vuelos (2680) no hubieran sido solicitados a la Dirección General de Aeronáutica Civil si la reglamentación y los requisitos que impone el Gobierno de México fueran difíciles de cumplir.

Es decir, si la reglamentación que en la actualidad aplica el Gobierno Federal para permitir que se efectúen vuelos "charter" internacionales hacia nuestro país no afecta el volúmen de operaciones aéreas de ese tipo, la hipótesis del presente trabajo ha sido comprobada.

La normatividad que se utiliza para regir la actividad aérea en nuestro país, no es obstáculo para las relaciones aéreas de su "otro" socio en el Tratado de Libre Comercio

del que también forma parte el Gobierno Estadounidense, pero sí es, como cualquier otra reglamentación, perfectible; ya que desde el inicio de la década de los 90's se ha presentado la "política de cielos abiertos" o desregulación, lo que hace necesario un ajuste en el orden jurídico, es decir que, sin volver a una reglamentación estricta y excesiva, se sugiere que las autoridades establezcan reglas mínimas que garanticen la igualdad y permitan la libre competencia de forma prioritaria y en términos de equidad, para que no se permita la entrada a oportunistas y las autorizaciones para los vuelos "charter" no se den indiscriminadamente, evitando que las compañías extranjeras estén mucho más aventajadas que las nacionales.

De esta forma, el gobierno podrá proteger a las líneas aéreas mexicanas de los grandes riesgos que implica tener una "política de cielos abiertos" tan liberal.

Como es lógico suponer el sector aéreo, como al igual que cualquier otro dentro del ramo económico de servicios, debe avanzar según las adaptaciones exigidas por el mismo ambiente económico del país, por eso la Administración Gubernamental actual ha efectuado reformas positivas para el desarrollo del sector turismo como la privatización de empresas y la apertura en las compañías aéreas.

El Tratado de Libre Comercio proporcionará sin duda un mayor número de visitantes que llegarán a nuestro país en

plan turístico y de negocios, por lo que el sector aéreo es una parte más de toda una estructura a tomar en cuenta y donde los vuelos "charter" desempeñan una función especial, a pesar de que el servicio aéreo no se contempla como parte del mencionado tratado.

Es un hecho el que nuestra reglamentación será más flexible conforme se avance en la integración comercial con nuestros países vecinos del Norte y deberá considerarse que si bien los viajes de negocios ofrecen flujos estables de ocupación a las aereolíneas y los aereopuertos, mientras que los de turismo, como ha sido el caso representado en este trabajo, presentan grandes variaciones según temporada. Recuerdense aquí los cuadros 1, 3 y 5.

Son precisamente esas variaciones las que ofrecen la posibilidad de grandes ganancias pero también de pérdidas repentinas.

Es aquí donde tenemos que recordar lo que en alguna parte de este trabajo se hizo en forma ambiciosa pero con un sentido de análisis, es decir, el relacionar la estructura de las relaciones aéreas comerciales con Canadá pensando en la función estructural que podría tenerse en un momento dado al aprovechar posibles puntos en territorio canadiense para llegar a otras estructuras comerciales que junto con el Acuerdo de Libre Comercio serán los bloques económicos dominantes en la década de los noventas: La Comunidad Económica Europea y la Cuenca del Pacífico.

La reducción que se espera en la rigidez de nuestros próximos socios comerciales en sus políticas aéreas, en el sentido de su reglamentación, hará que se multipliquen los viajes de negocio y de paseo, con lo que se pueden a su vez aumentar los negocios de México con Asia, Europa y Oceanía siempre y cuando no se tengan obstáculos en el Acuerdo de Libre Comercio para negociar con los sectores económicos de aquellos bloques comerciales.

Nuestro país puede tener más ventajas de su integración comercial, formando un mercado libre con Estados Unidos y Canadá, si desarrolla una estructura y un ambiente legal que satisfaga sus propias necesidades al tener acceso a un mercado de 360 millones de personas, lo que convierte a ese mercado en el más grande del mundo y por supuesto en el que la función desarrollada por la aviación comercial es un punto muy importante para el libre intercambio de personas, bienes y servicios.

El mercado económico de América del Norte hace que México sea un objetivo renovado para las líneas aéreas, por lo que a pesar de la importancia de la aviación no se harán logros más importantes en la creación de infraestructura turística y creación de empleos en ese sector mientras no se tenga una mayor desregulación del servicio aéreo en relación a rutas, capacidad y tarifas, así como en la eventual privatización de los aeropuertos para que sean las mismas compañías aéreas las que efectúen las inversiones

pertinentes para la mejor función de la estructura aeroportuaria.

Lógico es suponer que las obras de ampliación y remodelación aeroportuarias en el país son medidas urgentes y deberán estar acordes con la modernización y la capacidad operativa de los aeropuertos que conforman la Red Aeroportuaria Nacional.

En caso de retrasarse la apertura aérea de Canadá en relación a sus vuelos charter; aquí se considera que mientras nuestro Gobierno tiene unas relaciones aéreas tan amplias y tan abiertas con el Gobierno Canadiense como las que sostiene con los Estados Unidos de América, nuestro Gobierno puede ganar oportunidades al diversificar los puntos turísticos y reforzar los que ya se tienen con puntos de origen en Canadá para los vuelos de fletamento.

Debemos considerar que para nuestra visión estructuralista es de esperar que las negociaciones para un Acuerdo de Libre Comercio hayan estimulado el interés de los empresarios canadienses en el mercado mexicano.

Durante la década de los noventas la aviación tendrá una función especial para el intercambio con el resto del mundo, por lo que los vuelos no regulares de fletamento o "charter", así como el resto de la aviación comercial deberá considerarse como uno de los instrumentos para el mejor desarrollo económico nacional.

G L O S A R I O .

- 1.- Servicio aéreo.- Es todo servicio aéreo regular o no regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.
- 2.- Servicio aéreo internacional.- Es el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo de dos o más Estados de la Comunidad Internacional.
- 3.- Línea aérea.- Es toda empresa de transporte aéreo que ofrece y explota un servicio aéreo internacional.
- 4.- Escala para fines no comerciales.- También conocida como escala técnica, es el aterrizaje con fines diferentes al embarque o desembarque de pasajeros, carga y correo.
- 5.- Norma.- Es cualquier especificación con características físicas, actuaciones, procedimiento o personal a la que es necesario que se ajusten los Estados contratantes del Convenio de Chicago y cuya aplicación uniforme es considerada como necesaria para la seguridad, regularidad y eficacia de la Aviación Civil Internacional.
- 6.- Método recomendado.- Es cualquier serie de pasos que se considera conveniente seguir por parte de un Estado contratante del Convenio de Chicago para lograr los objetivos de éste.

7.- Convención de Chicago.-

Es la convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a firma en Chicago el 7 de Diciembre de 1944.

8.- Autoridades Aeronáuticas.-

En el caso de los Estados Unidos Mexicanos, significa la Secretaria de Comunicaciones y Transportes y específicamente dentro de ésta, la Dirección General de Aeronáutica Civil.

9.- Aerolínea designada.-

Una línea aérea que ha sido designada para operar conforme lo estipule un Convenio Bilateral.

10.- Tarifa.-

El precio que se paga por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplica dicha cantidad.

11.- Capacidad de una Aeronave.-

Es la carga comercial de una aeronave expresada en relación al número de asientos para pasajeros y del peso disponible para carga y correo.

12.- Capacidad Ofrecida.-

Es el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios aéreos acordados, multiplicado por la frecuencia.

BIBLIOGRAFIA

SEARA Vázquez, Modesto.
Derecho Internacional Público
Porrúa
México, 1981

TIMASCHEFF, Nicholas.
La Teoría Sociológica
Fondo de Cultura Económica
México, 1981

YOUNG, Oran R.
Sistemas de Ciencia Política
F.C.E.
México, 1982

SEARA Vázquez, Modesto.
Tratado General de la Organización Internacional
México, 1981

MEDINA, Manuel.
Las Organizaciones Internacionales
Alianza Universidad
España,

TRUYOL Y SERRA, Antonio.
La Sociedad Internacional
Alianza Universidad
España, 1984

LLANES Torres, Oscar B.
Derecho Internacional Público
Instrumento de las Relaciones Internacionales
O.C. Editor
México, 1984

ARCHIVOGRAFIA

C. DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL/ SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Permiso

Autorización a Texas National Airlines, Inc. para operar con equipo Merlin Express, Inc.
México, D.F., Dic. 18 de 1990.

Oficio-Circular

Cuotas para los servicios que proporcionan la D.G.A.C. según la S.H.C.P. en base a la Ley Federal de Derechos.
México, D.F., Mar. 14 de 1991.

Oficio

Autorización para Key Airlines.
(Se utiliza el formato con 19 cláusulas más la hoja con el programa de vuelos).
México, D.F., Ene. 11 de 1990.

Oficio-Solicitud

Fast Air solicita aprobación para efectuar operaciones charter hacia y desde México.
Santiago de Chile, Jul. 24 de 1990.

Oficio

Las operaciones exclusivas de carga deben programarse al Aeropuerto de Toluca.
México, D.F., Feb. 19 de 1988.

Oficio-Solicitud

Solicitud de Martinair Holland Schiphol Airport,
May. 22 de 1991.

Permiso

El Paso-Juárez International Ballon Festival
México, D.F., Abr. 18 de 1991.

Permiso 10344

Autorización para TAESA para explotar el servicio público de transporte aéreo.

México, D.F., Nov. 27 de 1989.

Permiso 23052

Autorización a CANADA 3000, en la ruta Toronto-Cancún-Toronto.

México, D.F. Ene. 3 de 1991.

Permiso 23255

Autorización a Amenjet International para 16 vuelos de fletamento de carga.

México, D.F., Ene. 14 de 1991.

Permiso 23772

Autorización a Connie Kalitta para 196 vuelos.

México, D.F., Feb. 26 de 1991.

Permiso 23830

Autorización para America West.

(Transporta el Club de Baseball Cerveceros de Milwaukee).

México, D.F., Mar. 7 de 1991.

Permiso 23896

Autorización a Nationair en la ruta Toronto-Manzanillo-Zihuatanejo-Toronto.

México, D.F., Mar. 12 de 1991.

Permiso 23931

Autorización a Nationair para 2 vuelos de fletamento de pasajeros.

México, D.F., Mar. 8 de 1991.

Permiso 23954

Autorización a ACES con certificado para matrícula HF-3483-X para un 13727.

México, D.F., Mar. 15 de 1991.

Permiso 24087

Autorización a America West para 74 vuelos.

México, D.F., Abr. 1 de 1991.

Permiso 24215

Autorización a Carnival Airlines para efectuar 2 vuelos de fletamento de pasajeros.

México, D.F., Abr. 8 de 1991.

Permiso 24311

Autorización a Canadian Airlines Int. para efectuar 9 vuelos de fletamento de pasajeros

México, D.F., Abr. 18 de 1991.

Permiso 24327

Autorización a Canadian Airlines International, hace escala técnica en Los Angeles y anexa el "Charter Transportation Agreement", con Canadian Holidays, LTD.

México, D.F., Abr. 18 de 1991.

Permiso 34343

Autorización a Aero-Cancún para 2 vuelos.

México, D.F., Abr. 18 de 1991.

Permiso 24348

Autorización a Aero-Cancún para 2 vuelos.

México, D.F., Abr. 17 de 1991.

Permiso 24352

Autorización a Canadá 3000 para transportación gratuita

México, D.F., Abr. 23 de 1991.

Permiso 24360

Autorización a Express One para 2 vuelos.

México, D.F., Abr. 22 de 1991.

Permiso 24395

Autorización a Express One para operar con equipo B727-100.

México, D.F., Abr. 26 de 1991.

Permiso 24407

Autorización a Aero-Cancún para 2 vuelos de fletamento de pasajeros contratados por Sun Trips.

México, D.F., Abr. 26 de 1991.

Permiso 24408

Autorización a Sierra Pacific para operar 2 vuelos de fletamento para pasajeros.

México, D.F., Abr. 26 de 1991.

Permiso 24433

Autorización a AVIACSA, S.A. de C.V. para iniciar vuelos de fletamento internacionales.

México, D.F., May. 2 de 1991.

Permiso 24445

Autorización a Air Transat cancela 4 vuelos.

México, D.F. Abr. 30 de 1991.

Permiso 24480

Autorización a Latur para 6 vuelos.

México, D.F., May. 3 de 1991.

Permiso 24531

Autorización a Key Airlines para 52 vuelos.

México, D.F., May. 7 de 1991.

Permiso 27512

Autorización a Aerocharter S.A. para vuelos de fletamento de carga.

(Menciona la forma de carga y balance).

México, D.F., Ago. 15 de 1990.

Permiso 28255

Autorización a Leo López para establecer un servicio público aéreo de fletamento exclusivo de carga con carácter internacional.

México, D.F., Oct. 15 de 1990.

Permiso 28278

Autorización a First Air para 40 vuelos.

México, D.F., Oct. 26 de 1990.

Permiso 28362

Autorización para CANADA 3000 para efectuar operaciones conjuntas con Air Canada en la temporada invierno-90/91.

México, D.F., Oct. 29 de 1990.

Permiso 28394

Autorización a TAESA para 2 vuelos de fletamento de carga.
México, D.F., Oct. 29 de 1990.

Permiso 28503

Autorización para Intercontinental de Aviación para efectuar 34 vuelos de pasajeros y con certificado de aeronavegabilidad para el equipo DC-9-15, matrícula HK-3564-X.
México, D.F., Nov. 21 de 1990.

Permiso 28884

Autorización a Florida West para 1 vuelo de carga.
México, D.F., Ene. 2 de 1991.

CONVENIOS BILATERALES AEREOS

Acuerdo entre los gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América que modifica y prorroga el Convenio sobre Transportes Aéreos del 15 de agosto de 1960.
México, D.F., Sep. 23 de 1988.

Convenio Bilateral sobre Transportes Aéreos entre México y Alemania, firmado el 8 de Mar. de 1967 y modificado el 29 de Ago. de 1989.

Convenio Bilateral sobre Transportes Aéreos entre México y Canadá, firmado el 21 de Dic. de 1961 y modificado el 29 de Ago. de 1989.

Convenio Bilateral sobre Transportes Aéreos entre México y Corea, firmado el 21 de Jul. de 1988.

Convenio Bilateral sobre Transportes Aéreos entre México y España firmado el 21 de Nov. de 1978.

Convenio Bilateral sobre Transportes Aéreos entre México y Francia firmado el 17 de Abr. de 1952 y modificado el 23 de Oct. de 1987.

Convenio Bilateral sobre Transportes Aéreos entre México y los Países Bajos firmado el 6 de Dic. de 1971.

DOCUMENTOS DE LA OACI

OACI

Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

OACI, Montreal, 1980.

OACI

"Criterios referentes al Transporte Aéreo Internacional no regular", Circular OACI 136-AT/42.

Res. A27-12

Función de la OACI en la suspensión del transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea. Doc. 9551, A 27-RES OACI, pp. 81-82.

(Asamblea, 27° período de sesiones).

OACI

Ref. AN 13/4 3.2-90/88.

Aeronaves de la Kuwait Airways.

Sep. 14 de 1990.

OACI

Repertorio guía del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

OACI, Doc. 8900/2, 1977.

Resolución A15-7

Condena a la política de Apartheid y de discriminación de Sudáfrica.

Resolución A16-11

Participación de OACI en los programas de exploración y utilización del espacio exterior.

Resolución A18-4

Medidas que se deben tomar para dar cumplimiento a las Res. 2555 y 2704 de la Asamblea General de la ONU en relación con Sudáfrica.

Resolución A19-1

Menciona el peligro de los actos contra la seguridad de la Aviación Civil Internacional.

Resolución A27-5

Condena de la política de Apartheid y discriminación racial de Sudáfrica y medidas que deben tomarse en cumplimiento de las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas a este respecto.

Doc. 9551, A 27-RES, OACI p.37.

Resolución 262

Consejo de Seguridad de la ONU.

Condena las acciones de Israel contra el Aeropuerto Civil de Beirut.

LEYES, REGLAMENTOS Y PROGRAMAS

Código Civil para el D.F.

Diario oficial de la Federación.

México, D.F., Ene. 10 de 1986.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Porrúa

México, 1991.

Instructivo para solicitar permisos a fin de realizar vuelos internacionales de fletamento de pasajeros o de carga, hacia Territorio Mexicano.

DGAC/SCT.

México, D.F.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

"Programa de acción inmediata para fomento del turismo"

Excélsior, México.

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

México, Diario Oficial de la Federación, Nov. 17 de 1989, p. 49.

NOTAS INFORMATIVAS

Nota Informativa

Derregulación y Cabotaje

Del Lic. Gustavo Ibarra al Lic. Carlos Hernández.
México, D.F., Ago. 16 de 1989.

Nota Informativa

Interés de la Compañía Air Transat para comercializar el 20% de su capacidad

México, D.F., May. 6 de 1991.

Nota Informativa

Relación Bilateral México-Canadá.

México, D.F., Ene. 16 de 1991.

Nota Informativa

Relación de empresas estadounidenses que operan vuelos de fletamentos exclusivamente de pasajeros.

México, D.F., Nov. 30 de 1990.

Nota Informativa

Repreñiones en México de la inclusión del Transporte Aéreo en el Tratado de Libre Comercio México, Estados Unidos y Canadá.

México, D.F., May. de 1991.

HEMEROGRAFIA

BERDEJO, Alejandro

"México desea ser socio importante de la Comunidad Económica Europea"

Excélsior México, Dic. 27 de 1989, Sec. A pp. 4 y 42.

CERDA, Patricia

"Requiere de ajustes el sector turismo para el ingreso en el TLC: "Canaco".

Excélsior México, Mar. 2 de 1991, p. 5-A.

DURAN, Jaime

"Facilidades a dueños de aviones de E.U. y Canadá para que visiten a México".

Excélsior, México, Feb. 9 de 1989, Sec. A, pp. 5 y 9.

DURAN, Jaime

"Hay total seguridad en los 58 aeropuertos, señala ASA".

Excélsior, México, Dic. 27 de 1989, pp. 5 y 33.

DURAN, Jaime

"Inició el éxodo de capitalinos; salieron cerca de 90 mil personas del aeropuerto".

Excélsior, México, Dic. 15 de 1990, Sec. A p. 15.

DURAN, Jaime

"La aduana del aeropuerto recaudó \$244,671 millones, en noviembre.

Excélsior, México, Dic. 15 de 1990, Sec. A pp. 5 y 30.

FELDAM, Joan

"Despegue forzoso"

América Economía

México, N° 30, Ago. de 1990, pp. 10-15.

DURAN, Jaime

"Está garantizada la seguridad para la navegación aérea"

Excélsior, México, Dic. 30 de 1990, pp. 5 y 22.

GARCIA, Pedro

"Vigilancia militar en 1600 pistas aéreas contra narcotraficantes".

Excélsior, México, Mar. 18 de 1989, Sec. en los Estados, p.1.

MUÑOZ, Víctor Manuel

"Mercado Común México-E.U.

Excélsior, Sec. Financiera, México, May. 3 de 1990, pp. 2 y 11.

RACHMAN, Joyce

"Growth is the key"

Janes Airport Review

Reino Unido, Mar. de 1990, p. 24.

REJON, Nelly

"Autorizan \$1200 millones para ampliar el Aeropuerto de Mazatlán".

Excélsior, Sec. E. México, Feb. 22 de 1989, p. 2.

SAAD, Patricia

"Saturadas las líneas aéreas nacionales".

Excélsior, Sec. A., México, Dic. 27 de 1989, pp. 5 y 22.

SCHULZE, David

"Reducir el ruido de los aviones, pedirá la OIAC a las empresas".

Excélsior, Sec. Financiera, México, Ago. 24 de 1989 p. 11.

SUGASTI, Carlos

"Perspectivas del Turismo Latinoamericano".

Visión, México, Vol. 74 N° 12, Jun. 11 de 1990, pp. 6-12.

WITKIN, Richard

"El misterio envuelve aún el derribamiento del avión coreano KAL 007 por parte de un avión militar soviético".

Excélsior, 4a. parte, Sec. A, México, pp. 1 y 2.

"Aeroméxico y Lufthansa firman convenio".

Excélsior, Sec. Financiera, México, Mar. 5 de 1991, p. 3.

"En este sexenio duplicará México la afluencia de turismo extranjero".

En Toda América, México, Núm. 254-255.

"Other major players in the global airline wars".

Business Week, Jun. 21 de 1991, pp. 38 y 39.