

15
2ij



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

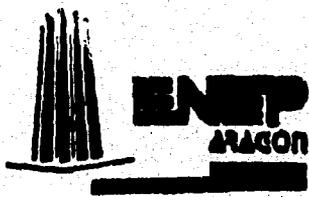
**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
ARAGON**

**"ANALISIS Y PERSPECTIVAS DEL PROGRAMA
NACIONAL DE MODERNIZACION DEL
TRANSPORTE CASO CONCRETO: LA CARGA
AEREA INTERNACIONAL"**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A :
ANGELICA GARCIA ACOSTA

ASESOR: CARLOS LEVY VAZQUEZ



SN. JUAN DE ARAGON, EDO. DE MEXICO.

1996

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

TESIS

COMPLETA

DEDICATORIAS:

A MIS PADRES:

Jesús García Beiza

Bonfilia Acosta Carbajal

Por su amor, cariño y comprensión; y,
por haber depositado en mi la absoluta
confianza para el logro de este objetivo.

A MIS HERMANOS:

Por haber ejercido presión en la realiza-
ción y termino de este proyecto.

A:

Israel G. Colmenares García

Porque con su cariño y confianza me ha
motivado día a día.

A MIS AMIGOS:

M. Lucía Martínez Vera
Fabiola Valadez Ibarez
D. Estela Angel Mendez
Ivonne Mora Herrera
Gabriel García Luna
Víctor H. Ruíz Velázquez
Saúl Estrada S.
Antonio Saucedo Sánchez

Por su amistad incondicional

AGRADECIMIENTOS:

Agradezco al Lic. José Luis Almanza (Aeromexpress), al Ing. Arturo Manríquez M. (Aeromexpress), al Ing. Daniel Morales (DGAC), al Ing. Gustavo Acevedo (DGAC) y a la Srta. Rosy García por sus valiosas aportaciones a este trabajo.

Al Lic. Carlos Levy Vázquez, al Lic. Roberto Díaz, al Lic. Fernando Ceja G. y a la Lic. Raquel Osorio por sus comentarios y sugerencias.

A todos mis profesores, por su contribución para mi formación académica.

Y a todos mis compañeros y amigos que de alguna manera motivaron la elaboración de este proyecto.

"ANÁLISIS Y PERSPECTIVAS DEL PROGRAMA
NACIONAL DE MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE.
CASO CONCRETO: LA CARGA AEREA
INTERNACIONAL"

INDICE

INTRODUCCION

	Página
1. Antecedentes de la Aviación (Visión General)	1
1.1 Transporte Aéreo	3
1.2 La Aviación Contemporánea	4
1.2.1 La Aviación Militar y Naval	4
1.2.2 La Aviación Privada	8
1.2.3 La Aviación Comercial	9
1.3 Jurisdicción del espacio aéreo y las aeronaves	11
1.4 Libertades del aire	13
1.5 Servicios de Transporte Aéreo	14
2. La Carga y los Organismos Internacionales	16
2.1 El Transporte Aéreo Internacional	17
2.2 La Carga y los Instrumentos Internacionales que la regulan	19
2.3 La Responsabilidad en el Transporte de Carga Aérea	27
2.3.1 Los Accidentes Aéreos	32
2.4 La I.A.T.A. y la carga	35
3. La Carga Internacional	37
3.1 Características del servicio y operación	38
3.2 Comparaciones del transporte aéreo de carga con respecto a otros medios de transporte (Terrestre, marítimo, etc.)	41
3.3 Regulaciones, fletes y cargos	45
3.4 La función de las agencias de carga y reexpedidoras (Trám. Adm.)	54
3.5 El Contrato de Transporte Aéreo y obligaciones de las partes	55
3.6 La Guía Aérea	58

4. El Desarrollo de la Carga en México (Evolución)	61
4.1 Las Líneas Aéreas Nacionales y su relación con el comercio exterior	63
4.2 Desarrollo del servicio aéreo de carga frente a la adhesión de México al GATT	74
4.3 Problemática a la que se enfrenta el servicio aéreo de carga en México (a un año de la firma del TLC)	76
5. Conclusiones (Propuestas para el perfeccionamiento del servicio aéreo de carga en México)	80
Glosario	85
Bibliografía	86
Hemerografía	88
Otros documentos	90

INTRODUCCION

Hoy en día, aunque la problemática que enfrenta el servicio de carga por vía aérea no es nuevo, no se le ha dado la suficiente importancia para frenarlo; es por ello que, considero necesario que el tema sea difundido y abordado por todos aquellos especialistas e interesados en la industria de la aviación.

Como ya sabemos la utilización de la aeronave como medio de transporte nos ha permitido eliminar los factores de tiempo y distancia obteniendo así el rápido desplazamiento de las personas y, por supuesto, de las mercancías a través de las grandes distancias. Como consecuencia de ello, la aviación ha sido y seguirá siendo un factor importantísimo en el incremento del comercio, así como en el intercambio de ideas entre naciones.

Sin embargo, la escasa eficacia que el transporte ha mostrado en apoyo a la producción de materias primas y productos terminados señala como problema central la falta de fuerza estructurante entre las técnicas y la infraestructura en sí.

La importancia del transporte aéreo radica en que es factor determinante de integración del territorio nacional y es elemento impulsor de actividades productivas, en especial de las exportaciones que dan soporte a la economía de cualquier país.

Los principales problemas a los que se enfrenta el transporte aéreo en general para la distribución de carga entre aeropuertos son los siguientes:

- a) Creciente desequilibrio en la distribución de transporte aéreo;
- b) Fuerte incremento de costos de operación;
- c) Inexistencia de una política clara y consistente de subsidios y mecanismos de financiamiento;
- d) Deterioro progresivo en las instalaciones, necesarias para llevar a cabo la operación;
- e) Inadecuación de reglamentos;
- f) Fallas inherentes a otros sectores, como son: la baja capacidad de almacenamiento, las prácticas especulativas comerciales, la insuficiente producción de equipo de transporte; el acceso oportuno y eficiente al abastecimiento de insumos y materias primas, etc.
- g) Problemas financieros
 - fluctuación
 - capacitación del personal (no hay especialistas en la industria de la aviación)
 - crisis financiera (devaluación de la moneda)

- h) Falta de inversionistas
- i) Desleal competencia (guerra de tarifas)
- j) Falta de tecnología (sistemas computarizados)

Estas son trabas que realmente obstaculizan el desarrollo del transporte y que se califican en su crecimiento cuantitativo y cualitativo carente de una proyección adecuada y oportuna del servicio.

El problema es serio pues se registra un alto encarecimiento del transporte en términos reales, deterioro de los medios materiales de transporte, cambio en los requerimientos de los flujos de carga, pésima calidad del servicio de transporte, cobro de tarifas no autorizadas, falta de instalaciones adecuadas, falsas maniobras, entre otras.

Como todos los países en desarrollo, México se encuentra ante una situación que debe atender con atención: la calidad de servicio. Así mismo, la necesidad de mantener la presencia de sus productos en los mercados del exterior obliga a los usuarios a ser mucho más exigentes en cuanto a confiabilidad, oportunidad, costo y tiempos de duración.

De ahí, la teoría de la interdependencia, donde basándose en este modelo nos atrevemos a decir que, uno funciona necesariamente con ayuda del otro. El transporte depende directamente de la actividad comercial, al mismo tiempo la actividad comercial depende de la calidad del servicio de transportación. Por tal motivo, es necesario coordinar la demanda que requiere de servicio, analizar la capacidad e imponer medidas que faciliten con mayor rapidez la agilización de mercancías, sin que se le de mal uso a la infraestructura con que se cuenta, y mucho menos se incrementen los costos de operación.

Es por ello que considero necesario analizar la evolución y el desarrollo de la carga aérea internacional para voltear la cara hacia México, pues es menester señalar los objetivos que se lograron durante el periodo Salinista, y en el caso de los no obtenidos, proponer alternativas que conduzcan al mejoramiento del servicio nacional de carga aérea.

A lo largo de este estudio podremos darnos cuenta que es necesario abrir las puertas a la Iniciativa privada y a los inversionistas en el sentido de sanear la infraestructura y poder crear una línea exclusivamente de carga (similar al servicio que presta Aeromexpress) que ponga fin a la problemática actual.

Es tanta la importancia de este medio que consideré necesario hacer un estudio dividido en 4 capítulos, los cuales contienen los aspectos más relevantes por analizar:

El Capítulo 1 contiene la reseña histórica de la aviación desde la aparición del avión en 1903 hasta la consagración de la misma en 1908, marcando su importancia en la Primera y Segunda Guerra Mundial pues queda establecido el régimen del espacio aéreo. Finalmente en 1944 la Conferencia de Chicago da las bases para la creación de un Organismo (OACI) que controle y regule las actividades del transporte aéreo.

Los instrumentos internacionales que regulan a la carga y en general a la aviación serán abordados en el Capítulo 2.

Desde los inicios de la Organización de Aviación Civil Internacional, se percato la necesidad de dar facilidades al transporte aéreo internacional, suprimiendo los obstáculos que se oponen al paso libre y rápido de las aeronaves, sus pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga y correo a través de las fronteras. Por lo tanto se analizan minuciosamente los fines y objetivos de la OACI que se encuentran plasmados en el artículo 44 del Convenio de Aviación Civil, así como las partes que conforman a la Organización.

El Capítulo 3 hace mención del servicio, operación y manejo que se le da a la carga desde que llega al aeropuerto de partida hasta que es desembarcada en el aeropuerto de destino. Haciendo incapié en el tipo de embalaje que requiere cada mercancía y al tipo de etiquetado que le corresponde.

Es de suma importancia este capítulo pues se hace una gran comparación de las ventajas que posee la transportación de mercancías por vía aérea con respecto a otros medios.

La Guía Aérea (AWB) es parte determinante del proceso de traslado de mercancías, pues en ella se establecen los detalles necesarios para su operación. Es el contrato de transporte entre la línea aérea transportista y el embarcador o usuario.

Posteriormente se aborda el desarrollo del servicio de carga en México y su importante impulso en la década actual; desde el nacimiento de la Compañía Mexicana de Aviación en 1924, (año en el que queda legalmente constituida a través de notario público y dato que coincide con el inicio de la aviación comercial en América) hasta la conformación de Aeromexpress en 1989, pasando por la integración de pequeñas empresas no rentables que fueron tomadas por Aeroméxico en 1940; así como características de la flota nacional e internacional y limitaciones a la misma; en el Capítulo 4.

En este último se analiza con mayor detalle la problemática a la que se enfrenta el servicio de carga en México después de la firma del TLC.

Finalmente este trabajo de investigación concluye con un pequeño resumen del desarrollo que ha sufrido la carga por vía aérea desde sus inicios hasta nuestra década, haciendo énfasis en algunos puntos que se considerarán de sumo interés para una mejor comprensión; manejando así alternativas que en buena medida ayudarán a mejorar el servicio de carga aérea y pondrá fin a la problemática que vive nuestro país, proporcionando crecimiento nacional que más tarde puede convertirse en modelo para el exterior.

"ANÁLISIS Y PERSPECTIVAS DEL PROGRAMA NACIONAL DE MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE. CASO CONCRETO: LA CARGA AEREA INTERNACIONAL".

CAPITULO 1

1. Antecedentes de la Aviación (Visión General)

Desde los más remotos tiempos las ansias de poder volar, de contar con unas alas o un aparato cualquiera que permitiera al hombre, al igual que a las aves, poder elevarse y mantenerse en el aire, fue el deseo más ferviente que pudo sentir la humanidad. La rapidez y facilidad con que los pájaros vencen los obstáculos tanto naturales como artificiales, es decir, mares, rios, cadenas montañosas, precipicios, murallas, etc. fue contemplado por el hombre primitivo en todo su esplendor, tanto desde el punto de vista militar para sus luchas con los demás hombres, como desde el punto de vista de la caza y de la defensa contra los animales salvajes.

Y así, después de tantos esfuerzos, el 21 de noviembre de 1783 tuvo cita la primer realización efectuada por los franceses Pilatre de Rozier y el *márques D'Arlandes*, con un globo inventado y construido por los hermanos Montgolfier, se elevan por vez primera en la atmósfera con un aparato menos pesado que el aire. Pudiendo con ello vencer el problema de flotar y de navegar en sentido vertical.

Después de un largo siglo, se da la segunda realización; el 17 de diciembre de 1903: los hermanos Wright, de origen norteamericano vuelan en un avión construido por ellos mismos y el cual era más pesado que el aire (a diferencia del anterior ya mencionado) sobre las Dunas de Kitty Hawk (Carolina del Norte, U.S.A.) resolviendo definitivamente el problema de viajar y de navegar en cualquier sentido.

Por lo que se refiere a los adelantos de los aviones actuales no hay que olvidar que la propulsión con reactores se extendió a la aviación comercial a partir de 1950, hecho que dió lugar a tres generaciones de aeronaves subsónicas. Las dos primeras de fuselaje estrecho o sea el Boeing 767, los DC-10-30, el Lockheed L-1011 y los Airbus A-300 y A-310, hoy más perfeccionados con la pronta instalación de computadoras a bordo, que permiten, a través de microprocesadoras y la aplicación de semiconductores, avanzar rápidamente en las esferas de navegación, guía, control e indicación.

Los aviones comerciales supersónicos han sido una verdadera realidad desde el año de 1968 en que iniciaron las pruebas con el BAC-Concorde y el BAC-One Eleven, así como también los Tupolev Tu-134, 144 y 154 y el Yakolev YAK-40, ya que en la actualidad prestan servicio normal y serán mucho mejores en el futuro (algunos ya son utilizados, otros lo serán a pesar de su alto costo).

Los objetivos técnicos actuales de la aviación civil internacional son el ahorro de energía, la utilización de las radiofrecuencias sobre nuevas bases, una contaminación sonora y química más baja, la mejor utilización de las aeronaves y la mayor comodidad y seguridad para los usuarios.

La utilización de la aeronave como medio de comunicación nos ha permitido eliminar los factores de tiempo y distancia obteniendo así el rápido desplazamiento de las personas y, por supuesto, de las mercancías a través de las grandes distancias. Como consecuencia de ello, la aviación ha sido y seguirá siendo un factor importantísimo en el incremento del comercio, así como en el intercambio de ideas entre naciones.

1.1 Transporte Aéreo

La palabra transporte en esencia, significa, traslado de personas, animales o cosas.

Con la aparición del globo en 1880, del avión en 1903 y del helicóptero en 1940, se consolidó la aeronáutica, una de cuyas principales manifestaciones es el transporte de pasajeros y carga.

La participación del transporte en el desarrollo a nivel mundial se puede apreciar desde diferentes puntos de vista.

- Se tiene en base como movilidad y cumple diferentes funciones: desarrollo de los modos de transporte que trae consigo la integración de los diversos grupos sociales, impulso a la actividad económica, es decir enlace entre producción y consumo, distribución de los bienes elaborados, integración de las actividades humanas en espacios urbanos y regionales.
- Tanto en México como en cualquier otro punto del mundo está enfocado precisamente a la expansión comercial como primer término y después a la unión y comunicación de la sociedad, así como al uso y transformación del espacio.
- El transporte es definido en términos de historia como el cambio en la movilidad, es decir, la necesidad cambiante de satisfacción social.

El transporte por aire es una de las máximas ventajas con las que la humanidad puede contar pues, además de traspasar fronteras, grandes océanos e inmensos bosques y desiertos, ha logrado introducir la inmensa masa que es el turismo, tanto nacional como internacional y, con ello, la urgente necesidad de trasladar mercancías de un lugar tan distante de otro, y por último, también el correo.

1.2 La Aviación Contemporánea

A partir de 1908 la aviación queda consagrada definitivamente, pues ya nadie duda de su efectividad y, por supuesto de sus grandes logros y sus perspectivas a futuro.

La numerosa escuela de pilotos franceses y la formada por los hermanos Wright durante su estancia en Europa, se van propagando por todos los países, a tal grado que de 1908 a 1910 la aviación pasa a ser la más grande creación y maravilla de moda en todo el mundo, y con ello, la ilusión de miles de seres humanos por desplazarse de un lugar a otro.

Así, la aviación pasa a ser la etapa más importante del hombre en la vida moderna. La adquisición de aeronaves aumenta, a medida que la demanda se incrementa.

1.2.1 La Aviación Militar y Naval

En mayo del año de 1908 se dan los primeros vuelos en Roma, Italia por el francés Delagrangé, y en el año siguiente tienen lugar los primeros vuelos con pilotos italianos, siendo el primero de ellos Calderara, quien fuera alumno los tan famosos hermanos Wright.

Dinamarca cuenta con la notable figura de J. C. H. Ellehammer, el cual ya en 1904 y 1906 realizó los primeros vuelos con un aparato compuesto por hélice tractora y un motor de 16 HP, el cual fue construido por él mismo. En 1908, Ellehammer realizó varios vuelos públicos de enorme trascendencia.

El primer vuelo en tierras alemanas fue también realizado por él mismo, el 18 de junio del mismo año en Kiel, ante numerosos espectadores. Así el primer avión alemán pilotado por alguien de la misma nacionalidad, fue un triplano construido por Grade, cuyos vuelos tuvieron lugar en 1909.

En abril y mayo del año de 1909 en Inglaterra se da el primer vuelo y lo realiza el inglés Moore Brabazon, en el mismo año aparecen hombres importantes como los pilotos A. V. Roe y C. F. Cody.

También en abril de ese mismo año fueron realizados los primeros vuelos en Austria por el francés Legagneux, sobre un avión Voisin. Es él mismo piloto quien realiza los primeros vuelos en Suecia, en julio de ese año.

En 1909 es en donde se empiezan a gestar los primeros inicios de la aviación en Rusia con los vuelos de Van der Schknouff, en Oesa, y los de Cattaneo y Legagneux, en Moscú.

En España los primeros vuelos tienen lugar en marzo y abril de 1910, por los franceses Gaudart y Poillot en Barcelona y Mamet, en Madrid.

En el caso de América del Sur, los primeros vuelos fueron realizados por los franceses Henri Bregé y A. Valetón, que tuvieron lugar en Buenos Aires, a bordo de un biplano Voisin durante los primeros meses de 1910.

Una vez reconocida la posibilidad del vuelo mediante máquinas más pesadas que el aire y en vista de los éxitos que iban obteniéndose, tanto en duración de vuelo como en distancia recorrida y capacidad de carga, se empezaron a organizar concursos y a ofrecer variados premios para estimular y propagar la aviación como un deporte de reconocimiento mundial. Se fundaron asociaciones internacionales para reglamentar y controlar los concursos, con el objetivo de que los resultados obtenidos fueran reconocidos universalmente.

Pronto el vencer el cielo se convertiría en un juego sin límites. Se dan los primeros vuelos acrobáticos realizados por el francés Adolfo Pégoud, en septiembre de 1913 quien fue el primero en volar sobre un monoplano Bleriot en vuelo invertido y ejecutar algunas figuras acrobáticas como el tonel. "Realizó también el rizo o looping, pero la prioridad para esta figura le corresponde al ruso Nesterov, por haberla realizado unos días antes con un avión Nieuport".¹

Es necesario destacar la importancia que tuvo la acrobacia para el desarrollo de la aviación militar pero sobre todo durante la guerra de 1914 a 1918 pues fue una necesidad en los combates aéreos.

La acrobacia exigió cada vez más aumento en la resistencia de los aviones, puesto que en determinadas posiciones el avión queda sometido a esfuerzos muy superiores a los normales.

La acrobacia se enseñaría más tarde a todos los pilotos, pues hasta en los viajes ordinarios es necesario tener cierta práctica en ella, por si se llegará a presentar la urgencia de sacar el avión de alguna posición difícil a la que puede ser llevado por una racha de aire o un descuido momentáneo de pilotaje.

La gran fuerza que adquiere la aviación viene a demostrarse durante la gran Guerra Mundial de 1914 a 1919 pues fue la primera vez en la que se le utiliza a gran escala y por ambos lados combatientes; así, funge como una nueva arma de combate.

¹ Santalo, Sors Luis. Historia de la Aeronáutica. p. 125

Era tanta la necesidad de utilizar este medio que durante los años de hostilidades experimenta un desarrollo extraordinario, ningún país desea quedarse atrás.

Hasta antes de 1914 la aviación no podía ser considerada más allá de un deporte emocionante y de alto riesgo, pero para 1918 aparece ya como símbolo de indiscutible valor, tanto desde el punto de vista comercial como por supuesto bélico. Y así empiezan a establecerse las primeras líneas aéreas cada vez más importantes que cubrían grandes distancias, al mismo tiempo que en todos los ejércitos se va introduciendo como arma cooperadora al principio y más tarde como arma independiente, la aviación militar

La aviación militar para su estudio se divide en.

- AVIACION TACTICA. Integrada por aviones bombarderos livianos, lanza cohetes, caza bombarderos y aviones de reconocimiento.

- AVIACION ESTRATEGICA. Es aquella que cuenta con unidades de bombarderos pesados enfocados al ataque y destrucción de puntos estratégicos, como el caso de los centros industriales, fuentes de materias primas, vías de comunicación; y también cuenta con unidades de reconocimiento fotográfico.

- AVIACION DE DEFENSA. Es aquella que posee aviones caza de poco radio de acción, pero de gran velocidad y poder de ascenso, especialmente de retropropulsión y actualmente de despegue vertical.

- AVIACION DE TRANSPORTE. Es la encargada del transporte de la movilización de tropas con equipo especial de paracaidistas, tales como los planeadores.

- AVIACION ORGANICA DEL EJERCITO. "Comprende los helicópteros y los aviones de comunicaciones, de reglaje de tiro, también los hay encargados de chequear las condiciones meteorológicas".²

"La aviación de cooperación con la Marina puede ser costera o de escuadra, la primera tiene por misión la vigilancia de las costas; la segunda, la escolta de convoyes y el descubrimiento de submarinos. Desempeña también misiones de exploración estratégica, observación táctica, bombardeo y torpedeamiento de los buques enemigos y observación del tiro."³

² Nuevo Diccionario Enciclopédico Quillet "Aviación" p

³ Sopena, Ramón. Enciclopedia Universal Sopena. Tomo I. p. 883

1.2.2 La Aviación Privada

La aviación privada es la que rompe con la dependencia del servicio público; es la que es utilizada por particulares del servicio público; es la que es utilizada por particulares o por empresas que tienen objetivos específicos en beneficio de los mismos.

Uno de los principales hechos para el avance de la aviación privada, fue el establecimiento de la industria estadounidense de aviones livianos Cessna por dos pilotos, Clyde Cessna y Walter Beech, quienes emprendieron la venta de destacados monoplanos y, a partir de ello, surgieron muchas compañías que continuaron la misma línea de construcción.

Para 1960, el estado primario de la aviación privada se limitaba a una flota de la aviación general. En el caso de Estados Unidos, al término de la Segunda Guerra Mundial tenía en existencia un total de 70,000 aviones que tuvieron que ser tripulados con objetivos particulares y en muchas ocasiones para reconocimiento agrícola.

En el Artículo 340, del Libro Cuarto, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece que son aeronaves del servicio privado:

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

Hoy en día son muchos los particulares y empresas que tienen uso exclusivo de aeronaves. Sin embargo, sólo podrán operar cuando hayan cumplido con las reglas que establece la Ley de Vías Generales de Comunicación en su capítulo XII del Libro Cuarto.

1.2.3 La Aviación Comercial

El transporte aéreo es una parte integral de una nación moderna, la cual no puede prescindir de él.

Al mismo tiempo lo es el comercio que, si no fuera trasladado por este medio, presentaría grandes retrasos; pues, al no haber medio que agilice el traslado de mercancías, se obstaculiza la llegada al mercado y por consiguiente a manos de los consumidores.

La historia de la aviación, así como su desarrollo, ha sufrido grandes cambios importantísimos para el comercio de las grandes naciones y, en general, de todo el mundo.

En 1873 se manifiestan las ansias de volar en globos.

En 1906 se da la utilización de aparatos más pesados que el aire.

En 1908 queda consagrada como tal la "aviación" por medio de Orville y Wilbur Wright. Viene la utilización de monoplanos, biplanos y triplanos.

Pronto surgirían los hidroaviones (botes voladores) que servirían de mucho en su momento.

Al término de la Primera Guerra Mundial se establece el primer servicio aerpostal París-Saint Nazaire (puerto francés del Loira inferior, a 64 km. de Nantes).

Al mismo tiempo se inaugura el primer servicio aerpostal entre Washington y Nueva York.

También se establece el primer servicio aerpostal internacional entre Francia y España (Toulouse-Barcelona).

En el año de 1911 se establece la primer línea aérea comercial en Alemania y en 1919 se da la línea Berlín-Friedrichshafen.

En el año de 1939 se inaugura el primer servicio trasatlántico regular de pasajeros entre Nueva York y Southampton.

Cabe señalar que, cuando se restableció la paz, los aviones militares comenzaron a ser habilitados para el transporte de pasajeros y mercancías, sustituyéndose el espacio destinado para la carga de guerra y el transporte de tropas por cómodos salones para pasajeros.

Al pasar de los años el comercio cobraría auge, a tal grado que se empezaron a utilizar aviones para el uso exclusivo de las mercancías, estableciéndose para ello importantes líneas aéreas en los diferentes países del mundo.

En el año de 1952 se da el primer servicio de pasajeros en aviones de retropropulsión

La preocupación por la seguridad de los aviones empieza a manifestarse y los aviones comerciales empiezan a dotarse de elementos para contribuir a aumentar la seguridad de los vuelos, por ejemplo: los planos de la cola, que hacen posible el vuelo a través de la nieve por calentadores internos de las alas, de las que eliminan el riesgo de que se formen capas de hielo que pongan en peligro a la nave.

A nivel mundial la vía aérea fué la solución para enlazar puntos de producción con puntos de distribución en menor costo y en menor tiempo.

1.3 Jurisdicción del espacio aéreo y las aeronaves

Tan luego como el espacio aéreo fué sobrevolado, éste necesitó de un reglamento que controlara la navegación, pues los conflictos entre Estados empezaban a manifestarse. Entonces, quedó establecido el régimen del espacio aéreo sobre el territorio y el mar territorial formando parte del territorio del estado y quedando bajo *jurisdicción exclusiva del estado subyacente*. *Queda así, el espacio aéreo determinado por la legislación del Estado subyacente, que se encuentra en plena libertad de permitir o no el vuelo de aeronaves de otro estado sobre él.*

En 1913 se firma el primer acuerdo sobre navegación aérea en Francia y Alemania, confirmando así la soberanía de estos Estados sobre su espacio aéreo.

Poco después del término de la Primera Guerra Mundial, hubo reconocimiento general de la soberanía de Estados sobre el espacio aéreo (véase la Convención de París de Navegación Aérea, del 13 de octubre de 1919, II LNTS, 173).

En el año de 1919 en París se celebra la Primera Convención Multipartita de Navegación Aérea. "Esta Convención que fue revisada y adicionada en 1920, 1922 y 1923; ratificada por unos 30 países, constituyó la base del régimen de la Navegación Aérea Internacional".⁴

Es de notable importancia, pues reconoció la soberanía de cada Estado sobre su espacio aéreo, así como límites al transporte aéreo civil.

Cabe señalar que también la Convención de París estableció la Comisión Internacional para la Navegación Aérea (CINA), cuyo objetivo fue crear los instrumentos para poner en vigor a la Convención.

Casi al término de la Segunda Guerra Mundial se creó un nuevo régimen para la navegación aérea con la Conferencia de Chicago (7 de diciembre de 1944), la cual adoptó cinco acuerdos especiales. Dentro de ellos el más importante fué la Convención de Aviación Civil Internacional que reemplazó a la Convención de París (1919).

En el caso de nuestro país el Artículo 306 del Libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación estipula que el espacio situado sobre el territorio mexicano es sujeto a la soberanía nacional.

⁴ Sorensen, Max. Manual de Derecho Internacional Público. p. 342

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

El Artículo 307 de la misma ley aclara que la navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los *Tratados y Convenciones Internacionales* que el gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables.

Y para los efectos de inspección, vigilancia y control de la navegación aérea civil, toda aeronave civil que se encuentre en territorio mexicano o vuele sobre el mismo, así como su tripulación, pasajeros y efectos transportados quedan sujetos exclusivamente a jurisdicción y competencia del Ejecutivo Federal, según lo establece el Libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Por otro lado, en lo que se refiere a las aeronaves, deben tener la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas y ninguna aeronave puede tener más de una matrícula.

Según el Artículo 315 del Libro Cuarto de la misma ley establece que toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula.

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves mexicanas están clasificadas de la siguiente forma:

- XA para las de servicio público
- XB para las de servicio privado
- XC para las del Estado

Cabe hacer mención que la encargada de otorgar la matrícula es la propia *Secretaría de Comunicaciones y Transportes* quien a su juicio, evalúa las condiciones en las que se encuentra la aeronave y los requisitos que debe cubrir para que se le otorgue y se le permita volar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias.

1.4 Libertades del Aire

El hecho de que una aeronave sobrevolara algún Estado originó manifestaciones de inconformidad, es decir, múltiples problemas de carácter político, jurídico, técnico y comerciales, que fueron generalmente resueltos por medio de acuerdos entre las partes en conflicto, procurando beneficiar a ambas partes involucradas

Así pues, con el objetivo de dar fin a diversas situaciones que pudieran poner en peligro a los Estados, se establecieron las cinco libertades del aire, las cuales se encuentran en el Acuerdo de Tránsito Aéreo:

1. Cruzar por el territorio de otro Estado
2. Derecho de aterrizar sin fines comerciales
3. Derecho de desembarcar mercancías, pasajeros y correo provenientes del estado matriculador
4. Derecho de embarcar mercancías, pasajeros y correo destinados al Estado cuya nacionalidad posee la aeronave
5. Derecho de embarcar mercancías, pasajeros y correo destinados al territorio de cualquier otro Estado contratante

Las dos primeras libertades permiten a los Estados el sobrevuelo por el territorio de otros Estados y la escala técnica sin fines comerciales.

La tercera libertad es aquella por la cual una aeronave de un Estado (A) puede desembarcar carga, pasajeros y correo en el territorio de otro Estado (B).

Por ejemplo:

X línea aérea de México desembarca carga, pasajeros y correo en E.U.

La cuarta libertad es por medio de la cual la aeronave del Estado (A) puede tomar carga, pasajeros y correo en el territorio del Estado (B) para llevarlos al Estado de su matrícula.

Por ejemplo:

X Línea aérea de México embarca en E.U. a la carga, pasajeros y correo para traerlos a nuestro país (nacionalidad de la aeronave).

La tercera y cuarta libertad constituyen la base de las negociaciones bilaterales.

Por último, la quinta libertad es aquella por la cual da derecho al Estado para que una aeronave (Estado A) tome carga, pasajeros y correo en otro territorio (Estado B) y los lleve a un tercer territorio (Estado C).

Por ejemplo:

México embarca carga, pasajeros y correo en E.U. para llevarlos a Canadá.

1.5 Servicios del Transporte Aéreo

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

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

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

Para solicitar esta autorización, se deberá cumplir con una serie de requisitos, entre los cuales se encuentra el efectuar la solicitud con 30 días de anticipación a la fecha de operación o inicio del programa de operación; además de describir:

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

A su vez se presentarán documentos tales como:

- Certificado del operador aéreo
- Certificado del registro de las aeronaves
- Certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves
- Poder notarial o consular que acredite la personalidad jurídica del representante
- Comprobante de que posee la información aeronáutica como el "Manual PIA de México" en el cual aparecen las cartas aeronáuticas y rutas autorizadas, así como especificaciones regionales especiales.
- Poliza de seguros que garantice el pago de indemnizaciones por daños que se pudieran causar a los pasajeros, equipaje o carga con motivo del transporte aéreo internacional.

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

CAPITULO 2

LA CARGA Y LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES

Después de la Primera Guerra Mundial, la mayoría de países participantes comprendieron la importancia no desmentida por los hechos, que el tráfico aéreo habría de cobrar de inmediato dando pie a continuas reuniones (que culminarían con la importante Conferencia Internacional de Aviación Civil de Chicago, firmada en 1944). La primera de ellas fué la de París en el año de 1919, la cual celebró una convención multilateral de navegación aérea. La importancia histórica de esta convención se debe al hecho de haber reconocido el principio de la soberanía nacional en el espacio aéreo sobre el territorio del estado.

También se estableció una Comisión Internacional de Navegación Aérea como *órgano permanente de cooperación en materia técnica de aviación* entre los estados contratantes, la mayoría de los cuales eran europeos.

Poco tiempo después en el año de 1928 se celebra la Convención Panamericana de Aviación Comercial, la cual fué firmada en la ciudad de La Habana (132 UNTS, 223). Su principal característica fué la de acordar libertad de circulación al transporte aéreo comercial; desgraciadamente la Segunda Guerra Mundial puso fin a esta comisión y se tuvieron que seguir buscando alternativas viables que permitieran crear una legislación aplicable para todos los estados.

2.1 EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

Para una mejor comprensión de los términos utilizados el Artículo 96 del Convenio de Aviación Civil aclara que se entiende por:

A) "Servicio aéreo", todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.

B) "Servicio aéreo internacional", el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un estado.

Cabe señalar que dentro del Transporte Aéreo Internacional así como hay reglas para el servicio aéreo regular, lo hay también para el irregular.

El Artículo 5 del Convenio de Aviación Civil Internacional aclara que:

"Cada estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones innaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a poner las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes".

Así se distingue el Artículo 6:

"Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho estado en conformidad con las condiciones de dicho permiso u autorización".

Tanto el servicio aéreo regular como el irregular debe solicitar autorización para realizar un servicio, es decir, para explotar determinada ruta.

En 1944, la Conferencia de Aviación Civil Internacional (que creara más tarde la Organización de Aviación Civil Internacional) reconoció la importancia de lograr un acuerdo multilateral que regulara los derechos aéreos comerciales

entre los estados *en vez de una gran diversidad de convenios bilaterales pero, al no poder llegar a un acuerdo aceptable, es decir, conveniente para todos los estados contratantes, las negociaciones se dieron en el plano bilateral.*

Dichos acuerdos resultantes se refieren a cuestiones básicas de acceso al mercado y a la reglamentación gubernamental de la capacidad y las tarifas de las líneas aéreas. Así como también al otorgamiento de licencias a las líneas aéreas, su propiedad y control, exenciones de aduanas y de impuestos, etc.

Desde los inicios de la Organización de Aviación Civil Internacional, se percato la necesidad de dar facilidades al transporte aéreo internacional, suprimiendo los obstáculos que se oponen al *paso libre y rápido de las aeronaves, sus pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga y correo, a través de las fronteras*

Por tal motivo, "la OACI (ICAO en inglés) ha instituido un amplio programa de facilitación, que se ha traducido en las normas y métodos recomendados del Anexo 9 al Convenio, resoluciones de la Asamblea, así como recomendaciones y declaraciones del Consejo y del Departamento de Facilitación. En las líneas generales, el programa FAL tiene por objeto: i) eliminar la presentación de documentación que no sea esencial, ii) simplificar y normalizar los formularios que aún existen, iii) proporcionar determinados servicios mínimos en los aeropuertos internacionales, iv) simplificar las formalidades aduaneras y el despacho, etc. Se trata de liberalizar la exigencia del visado y las formalidades de entrada para los visitantes en general, extender el uso de pasaportes y visados de lectura mecánica, *acelerar los procedimientos para el manejo y despacho de carga, correo y equipaje, eliminar, en la medida posible, los requisitos relativos a la documentación o inspección con respecto al tráfico en el tránsito, etc.*"⁵

Son varios los organismos y comités que en materia de transporte aéreo hacen constantes estudios, como el caso del Comité de Transporte Aéreo de la OACI, algunos organismos regionales o el caso de la IATA (de la cual hablaremos más adelante).

⁵ Memoria sobre la OACI P. 27

2.2 LA CARGA Y LOS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES QUE LA REGULAN

El rápido crecimiento de la aviación civil y comercial y la importancia de la aeronave como nuevo medio de transporte fueron dos factores que jugaron un papel determinante para crear un orden internacional que regulara esta actividad. Así pues, finalizada la Primera Guerra Mundial, se celebró la Convención de París de 1919 que, por vez primera, regula los aspectos públicos de la actividad aérea.

El 7 de diciembre de 1944 se lleva a cabo la Conferencia sobre Aviación Civil Internacional el cual incluía parte esencial (de la que fuera en su momento tan importante) de la Convención de París arriba mencionada.

Dicho Convenio estipulaba que la Organización como tal, no quedaría constituida hasta que 26 estados lo hubieran ratificado. Teniendo presente que la ratificación de un acuerdo internacional requiere que se dicten normas por parte de los diversos órganos legislativos interesados, lo que supone normalmente mucho tiempo, los delegados de los países dispusieron la creación de un organismo provisional (OPACI) sólo con facultades consultivas y debía funcionar hasta que se creara la organización permanente. La OPACI funcionó durante 20 meses hasta que el 4 de abril de 1947, se crea oficialmente la OACI, eligiéndose Montreal como sede de la organización por invitación del gobierno de Canadá.

Los fines y los objetivos de la OACI se encuentran plasmados en el Artículo 44 del Convenio de Aviación Civil Internacional y dice lo siguiente:

“Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para:

- a) Lograr el 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 e 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 estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.

g) Evitar discriminación entre estados contratantes,

h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;

i) Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.⁶

* La OACI incluye a más de 160 estados soberanos entre los que se encuentran:

- Afganistán
- Albania
- Alemania
- Angola
- Antigua y Barbuda
- Arabia Saudita
- Argelia
- Argentina
- Australia
- Austria
- Bahamas
- Bahrein
- Bangladesh
- Barbados
- Bélgica
- Belice
- Benin
- Boután
- Bolivia
- Botswana
- Brasil
- Brunei Darussalam
- Bulgaria
- Burkina Faso
- Burundi
- Cabo Verde
- Costa Rica
- Cote d' Ivoire
- Cuba
- Chad
- Checoslovaquia
- Chile
- China
- Chipre
- Dinamarca
- Djibouti
- Ecuador
- Egipto
- El Salvador
- Emiratos Arabes Unidos
- España
- Estados Unidos
- Estonia
- Etiopia
- Federación de Rusia
- Fiji
- Filipinas
- Finlandia
- Francia
- Gabón
- Gambia
- Ghana

⁶ Ibidem

- Camboya
- Camerun
- Canadá
- Colombia
- Comoras
- Congo
- Guyana
- Haití
- Honduras
- Hungría
- India
- Indonesia
- Irán, República Islámica del
- Iraq
- Irlanda
- Islandia
- Islas Cook
- Islas Marshall
- Islas Salomón
- Israel
- Italia
- Jamahiriya Árabe L.
- Jamaica
- Japón
- Jordania
- Kenia
- Kiribati
- Kuwait
- Lesotho
- Líbano
- Liberia
- Lituania
- Luxemburgo
- Madagascar
- Malasia
- Malawi
- Maldivas
- Mali
- Malta
- Marruecos
- Mauricio
- Mauritania
- México
- Micronesia, Estados F.
- Granada
- Grecia
- Guatemala
- Guinea
- Guinea Bissau
- Guinea Ecuatorial
- Níger
- Nigeria
- Noruega
- Nueva Zelanda
- Omán
- Países Bajos, Reino de
- Pakistán
- Panamá
- Papúa Nueva Guinea
- Paraguay
- Perú
- Polonia
- Portugal
- Qatar
- Reino Unido
- República Árabe Siria
- República Centroafricana
- República de Corea
- República Popular Democrática
Corea
- República Unida de Tanzania
- Rumania
- Rwanda
- San Marino
- Santa Lucía
- Santo Tomé y Príncipe
- San Vicente y las Granadinas
- Senegal
- Seychelles
- Sierra Leona
- Singapur
- Somalia
- Sri Lanka
- Sudáfrica
- Sudán
- Suecia
- Suiza
- Suriname

- Mónaco
- Mongolia
- Mozambique
- Myanmar
- Namibia
- Nauru
- Nepal
- Nicaragua
- Swazilandia
- Tailandia
- Togo
- Tonga
- Trinidad y Tobago
- Túnez
- Turquía
- Uganda

- Uruguay
- Vanuatu
- Venezuela
- Vietnam
- Yemén
- Yugoslavia
- Zaire
- Zimbabue

* Cada Estado miembro tiene derecho a un voto.

Desde 1947 es un organismo especializado vinculado a las Naciones Unidas. Su sede esta en Montreal, Canadá y cuenta con 7 oficinas regionales (cada una está acreditada ante un grupo de estados) Bangkok, El Cairo, Lima, México, Nairobi y París.

La Organización de Aviación Civil Internacional se compone:

*Asamblea. Es el órgano supremo y se reúne 1 vez cada tres años. Está integrada por cada uno de los estados contratantes.

*Consejo. Es el órgano ejecutivo y permanente de la OACI. Está compuesto por 33 estados miembros elegidos por la asamblea para un periodo de funciones de 3 años, y un presidente el cual puede ser reelegido pero no tendrá derecho al voto. (1989-1992) Presidente: Assad Kotaite

Secretario General: Shivinder Singh Sidhu

Se escogen bajo tres categorías:

- Estados de importancia principal en el transporte aéreo
- Estados que hacen la mayor aportación a la provisión de instalaciones y servicios para la navegación aérea y
- Estados cuya designación asegure que todas las áreas principales esten representadas.

El Consejo cuenta con una comisión y 6 comités encargados de las siguientes áreas:

- La Comisión de Aeronavegación: integrada por 15 miembros nombrados por el Consejo

- El Comité de Transporte Aéreo: sus miembros son designados por el Consejo de entre los representantes de los estados designados en el Consejo.

- El Comité Jurídico: establecido de conformidad con la resolución A 1-46 de la Asamblea. Todos los estados contratante pueden ser miembros.

"El Comité Jurídico reemplazó al Comité Internacional de Technique d' Experts Juridique Aériens (CITEJA), encargado de codificar el derecho aéreo internacional privado desde 1926. Durante sus 48 años de actuación, el Comité Jurídico ha preparado los proyectos de 14 instrumentos internacionales, de los cuales el primero fué adoptado por la Asamblea de la OACI y los últimos 13 por conferencia diplomáticas".⁷

CITEJA tuvo una intervención muy positiva en todos los estudios de los aspectos privados de la importante disciplina jurídica que es el derecho aéreo. La labor más importante de este grupo fué la elaboración de las disposiciones que más tarde serían retomadas en la Convención de Varsovia de 1929.

- El Comité de Ayuda Colectiva para los servicios de Navegación Aérea: Está integrado por un máximo de 11 y un mínimo de 9 representantes de los estados miembros del Consejo, elegidos por éste.

- El Comité de Personal: Está integrado por un máximo de 15 y un mínimo de 13 miembros elegidos por el Consejo de entre los representantes de los estados miembros del Consejo.

- El Comité de Finanzas: Está compuesto por un máximo de 13 y un mínimo de 9 representantes de estados miembros del Consejo elegidos por éste.

- El Comité sobre Interferencia Ilícita: Se encuentra integrado por 15 representantes de estados miembros del Consejo, elegidos por éste.

* Secretaría General. Compuesta por 5 Departamentos y está dirigida por un secretario general designado por el Consejo.

⁷ Memoria de la OACI. Oficina de Información de la OACI. Montreal, 1990. p. 40

Las Direcciones son las siguientes:

- Dirección de Navegación Aérea
- Dirección de Transporte Aéreo
- Dirección de Asistencia Técnica
- Dirección de Asuntos Jurídicos
- Dirección de Administración y Servicios

Entre las principales actividades de la OACI se encuentra la normalización, es decir, la redacción de normas y métodos recomendados y procedimientos internacionales que abarcan los aspectos técnicos de la aviación: reglamento del aire, licencias al personal, cartas aeronáuticas, unidades de medida, operación de aeronaves, marcas de nacionalidad y de matrícula, aeronavegabilidad, meteorología aeronáutica, telecomunicaciones aeronáuticas, servicio de tránsito aéreo, búsqueda y salvamento, investigación de accidentes de aviación, aeródromos, servicios de información aeronáutica, ruido producido por las aeronaves, seguridad y transporte de mercancías peligrosas. A parte de reducir las formalidades reglamentarias, sus esfuerzos tienen por objeto proporcionar edificios terminales aeroportuarios adecuados para los pasajeros y su equipaje así como la carga aérea, con todas las instalaciones y servicios correspondientes.

Las normas son de suma importancia para el buen funcionamiento de la aviación.

SARPS. La norma es una especificación cuya observancia en común se considera indispensable para la seguridad o regularidad de la aviación civil internacional, mientras que el método recomendado se considera como una meta conveniente aunque no esencial. Hoy en día existen 18 conjuntos de normas y métodos recomendados internacionalmente, de los cuales 17 se refieren a cuestiones técnicas.

La OACI formula los procedimientos para los servicios de navegación aérea PANS que no tienen la misma importancia que los SARPS.

Los PANS son preparados por la Comisión de Aeronavegación, generalmente por recomendación de reuniones de navegación aérea de tipo departamental.

Los procedimientos comprenden métodos operacionales y disposiciones que se consideran demasiado detalladas para incluirlas en los SARPS.

Por otro lado, cabe hacer mención de la importancia que tienen los 18 Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, pues son temas de sumo interés para la aviación en general. Destacando para nuestro estudio las 7 enmiendas que se han publicado del anexo 17. Pues entre ellas se encuentran controles de seguridad sobre los servicios comerciales de mensajerías y controles sobre la

carga y el correo en determinadas situaciones. Otro de estos anexos es el 9, pues se refiere a acelerar los procedimientos para el manejo y despacho de carga, correo y equipaje

Para su estudio, la OACI reconoce 9 regiones geográficas en donde es necesario un análisis cuidadoso al elaborar la red de instalaciones y servicios para la navegación aérea de la que dependen los aviones, las miles de instalaciones que se han de establecer y hacer funcionar, los servicios que han de prestar.

En tres regiones los estados han creado organismos regionales autónomos de aviación civil que operan en estrecha relación con la OACI y a los que ésta les presta asistencia cuando lo solicitan. En Europa 25 estados son miembros de la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC) establecida en 1956; se crea en 1969 la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) a la que pueden incorporarse los estados del Caribe, Sur y Centro de América, ésta se creó en 1973 y hoy cuenta con 20 estados miembros.

La OACI actúa de organismo de ejecución del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo y por lo que corresponde a los proyectos de asistencia técnica se pueden agrupar 4 categorías principales:

- 1) "Los destinados a fomentar el desarrollo de la red interna del transporte aéreo del país, especialmente cuando la geografía o la falta de capital no permite la construcción inmediata de una amplia red de carreteras o de ferrocarriles;
- 2) Los destinados a fomentar el desarrollo del servicio aéreo internacional del país incluso la ayuda al transportista aéreo nacional;
- 3) Los destinados a reforzar la infraestructura técnica de los países, para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas en cada país;
- 4) Los destinados a mejorar el mecanismo técnico administrativo de los departamentos de aviación civil".⁸

Todos estos puntos son importantes a tal grado que influyen en el desarrollo y nivel de cada país.

⁸ *Ibidem*, p. 48

La OACI trabaja en colaboración con otros miembros pertenecientes a las Naciones Unidas como es el caso de la Organización Mundial Meteorológica, la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la Unión Postal Universal, la Organización Mundial de la Salud y la Organización Marítima Internacional. Y entre los miembros no gubernamentales que también participan se encuentra la IATA, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas y el Consejo Internacional de Asociaciones de Pilotos y Propietarios de Aeronaves.

2.3 LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE DE CARGA AEREA

En 1925 se celebró en París una Conferencia, en la cual se discutió un proyecto francés sobre responsabilidad del transportados aéreo internacional, era necesario legislar una serie de problemas o asuntos (que no podían esperar) y se propuso la creación de un comité de expertos que tenía por objeto preparar los proyectos sobre algunos aspectos privados de Derecho Aéreo que debían discutir los estados. Entonces se creó CITEJA el cual elaboraría algunas disposiciones que mas tarde serían retomadas en la Convención de Varsovia de 1929. Es la que rige actualmente sólo que con algunas modificaciones.

Esta Convención es de suma importancia, pues aunque no regula todos los aspectos relacionados con el contrato de transporte aéreo internacional, se encarga de la responsabilidad del porteador de transporte aéreo internacional.

El capítulo II de esta Convención "Reglamenta los títulos de transporte que son el billete de pasaje, el talón de equipaje y la carta de porte aéreo. Es obligación del porteador entregar a cada viajero su billete de pasaje, un talón de boletín o equipaje por los efectos del viajero que son transportados por el porteador bajo su custodia y una carta de porte aéreo que se refiere a las mercancías transportadas; dichos documentos deben tener también indicaciones que se encuentran específicamente reglamentadas"⁹

La falta o extravío de estos documentos no afecta en lo absoluto en la validez del contrato de transporte. El cual de cualquier forma sigue rigiendose por lo que establece la Convención.

También se hace mención de los derechos y obligaciones que tienen los porteadores, expedidores y destinatarios de la carga. Por ejemplo el derecho que tiene el expedidor o cargador de disponer de la carga durante el viaje, siempre y cuando no perjudique al porteador o a otros expedidores, y su derecho a negociar la carga de porte aéreo para determinar la responsabilidad del porteador aéreo es necesario hacer una distinción entre el transporte de pasajeros, de equipaje y de mercancías, este último importante para nuestro estudio.

⁹ Pino, Muñoz Jacinto. H. Legislación aérea de México y Centroamérica, p. 19

En el transporte de mercancías, el período durante el cual responde el porteador es un aeródromo o a bordo de una aeronave o en lugar cualquiera, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, según así lo establece el Artículo 18 de la Convención de Varsovia.

"Martínez indica que también hay responsabilidad del porteador si en una esluca el pasajero ha entregado estos efectos al porteador y éste los tiene a su cuidado, fuera de la aeronave, en una de sus oficinas".¹⁰

Por otro lado, el porteador puede carecer de responsabilidad por la destrucción, pérdida o avería de las mercancías si comprueba que el daño se ha debido a las faltas de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación; o bien, en su defecto acredita el hecho de que él y sus dependientes tomaron todas las medidas concernientes para evitar el daño, según lo establece el Artículo 20 de la Convención.

El artículo 22 establece que cuando haya destrucción, pérdida o avería de la carga se responde hasta la suma de 250 francos poincaré por kilo. **

Es limitada la responsabilidad del porteador por que no responde por el monto real y total de los daños y perjuicios que haya ocasionado, sino que sólo responde hasta los montos máximos que establece esta Convención.

Sin embargo, cabe señalar que se permiten los convenios entre porteador y pasajero o cargador para determinar límites más altos de responsabilidad. El beneficio del límite puede perderse cuando el porteador no ha expedido los títulos de transporte o cuando se comprueba que hay dolo ya sea del porteador o de sus dependientes.

Para que los tribunales de justicia puedan hacer valer su autoridad debe existir una protesta. Si no existe tal al recibo de la mercancía existe una presunción a favor del porteador en el sentido de que los efectos han sido entregados en buen estado y de conformidad al contrato de transporte.

En el caso de averías en la carga, cuenta con 7 días para hacer el reclamo, y si hay retraso, la protesta debe hacerse en un plazo no mayor de 14 días, contados a partir de que la mercancía fue puesta en manos del destinatario.

¹⁰ Pino, Muñoz Jacinto, H. Legislación Aérea de México y Centroamérica, p. 19

** El franco poincaré es una moneda integrada por 65.5 miligramos de oro con una ley de novecientas milésimas de fino. Artículo 22, número 4 de la Convención de Varsovia de 1929.

La Convención exige que la denuncia se ponga a disposición de un tribunal de alguna de las partes contratantes. Entre ellos se encuentran algunos de los cuales puede elegir el demandante:

- a) El tribunal del domicilio del porteador, que es lo que comúnmente se conoce como domicilio social de una sociedad o compañía que figura en el contrato constitutivo.
- b) El tribunal del domicilio principal de la explotación del porteador, el cual puede no coincidir con el anterior.
- c) El tribunal de lugar donde el porteador posea un establecimiento por cuyo conducto se haya celebrado el contrato.
- d) El tribunal del lugar de destino del pasajero, del equipaje o de las mercancías".¹¹

Cualquiera que sea el tribunal elegido deberá llevar el caso con seriedad.

En el año de 1955, la Convención de Varsovia sufrió algunas modificaciones por proposición del entonces CITEJA, la IATA y la OACI.

En el año de 1947 CITEJA es disuelto y toma su lugar el Comité Jurídico de la OACI, quien finalmente elabora las enmiendas, modificando 15 artículos y agregando 2 nuevas disposiciones. Este Protocolo entró en vigor el 1º de Agosto de 1963. Así pues, se elimina la exención que permitía al porteador no responder por los daños causados al equipaje o a las mercancías cuando había fallas de pilotaje, conducción o navegación, según el Artículo 20 párrafo 2.

También fué modificado el Artículo 25 donde el porteador aéreo pierde el beneficio de la limitación de la responsabilidad, si éste o sus dependientes actúan con dolo.

Al entrar en vigencia el Protocolo de La Haya en 1955 seguía existiendo diferentes legislaciones en materia de responsabilidad, es decir, no existía uniformidad legislativa.

En el año de 1966 se pacta el convenio conocido como Acuerdo de Montreal, sin embargo, por no haber sido firmado por estados sino compañías no tiene más relevancia que su mención, a pesar de que en la actualidad son 420 compañías de diferentes estados las que lo han aceptado.

Se siguió buscando algo que pusiera fin a la diversidad de normas que regulaban la responsabilidad del transportador aéreo y se convocó a una conferencia diplomática que se llevó a cabo en la ciudad de Guatemala en el año de 1971.

¹¹ Pino, Muñoz Jacinto Héctor. Op. Cit. p 24

Su principal objetivo era elevar los montos máximos de responsabilidad (aunque en el transporte de mercancías se conserva el monto máximo plasmado en la Convención de Varsovia de 250 francos poincaré por kilo); se permite que el expedidor o cargador puede declarar un valor real mayor por sus efectos transportados, mediante el pago de una tasa suplementaria.

Para establecer el monto a indemnizar por cada bulto o paquete retrasado, averiado o extraviado y si ese paquete afecta el valor de otros efectos establecidos en el porte aéreo se debe tomar en cuenta el peso total de toda la mercancía para establecer el pago de indemnización.

Por medio del Artículo XII del Protocolo se amplía el número de tribunales que pueden tener competencia para resolver cualquier problema y este se puede llevar ante el tribunal del demandante (en territorio de uno de los estados contratantes).

Por otro lado, ante el problema que presentaba la convertibilidad del franco poincaré se vió la necesidad de reemplazarlo (establecido en la Convención de Varsovia) por otra moneda que tuviera mayor estabilidad. Así pues, la moneda que se adopta son los derechos especiales de giro "cuyo valor corresponde al término medio de algunas monedas nacionales que en conjunto gozan de cierta estabilidad".¹²

De acuerdo a los Protocolos 1, 2 y 3 suscritos en Montreal en el año de 1975 el nuevo límite máximo de responsabilidad es de: 17 derechos especiales de giro por kilo de carga.

El Protocolo número 4 simplifica la documentación pertinente al contrato de transporte de carga y mejora en un tanto el sistema de responsabilidad. El expedidor tiene derecho a exigir del transportista que le entregue un recibo por las mercancías que ha recibido.

La Carta de Porte Aéreo debe otorgarse en 3 ejemplares: el
1º para el transportista,
2º al destinatario y debe acompañar a los efectos transportados
3º debe ser remitido por el transportista al expedidor al aceptar las mercancías.

"Si el transportista no otorga documento alguno o éstos no contienen las menciones pertinentes, ello no afecta la existencia ni la validez del contrato, el cual sigue rigiéndose por la Convención".¹³

¹² Ibidem, p.38

¹³ Ibidem, p.40

El contrato existe por el simple hecho de tener mención en la Convención.

El porteador debe responder por el daño causado a las mercancías por el simple hecho de que se hayan producido durante el transporte aéreo; pero, puede eximirse (Artículo 18) bajo ciertas circunstancias:

- a) Naturaleza o vicio de la propia mercancía;
- b) Embalaje defectuoso de la mercancía: hecho por una persona que no tenga nada que ver con el transportista o sus dependientes;
- c) Un acto de guerra o un conflicto armado;
- d) Un acto de autoridad ejecutado en relación con la entrada, salida o trayecto de la mercancía.

Siempre y cuando pueda probar que la persona que ha sido perjudicada ha causado el daño o contribuido a él, puede quedar parcial o totalmente exento de responsabilidad.

Así pues, en la República de Argentina rige actualmente el Código de mayo de 1967; en Brasil el del 18 de noviembre de 1966; el de Uruguay del 3 de diciembre de 1942; en Cuba, el Reglamento General de Navegación Aérea Civil del 2 de mayo de 1928; en Italia, el Código de la Navegación del 30 de marzo de 1942 (cuenta con 1,331 artículos); en España, la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea del 24 de diciembre de 1964; en Polonia, la Ley de Aviación Civil del 31 de mayo de 1962; en Bulgaria, la del 4 de enero de 1963 y en México, el Libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación del 30 de diciembre de 1949 (cuenta con 67 artículos, del 306 al 373; correspondientes al transporte aéreo).

A pesar de que el Convenio de Varsovia y por supuesto el de Chicago han tratado de legislar un sistema único, aplicable a la mayoría de países del mundo, esto no ha sido posible debido a los diversos intereses que mueven a los países y se ha dado el desarrollo de la navegación aérea internacional un tanto desequilibrada, pues en algunos casos prevalece la legislación interna por encima de la internacional.

2.3.1 LOS ACCIDENTES AEREOS

La frecuencia con que se producían los accidentes, debido a las deficiencias técnicas de la aeronave, a la falta de experiencia laboral y a la carencia de servicios de infraestructura planteó la necesidad de elaborar un esquema que rigiera sobre estos hechos tan importantes; pues las legislaciones internas no contemplaban normas que dieran pronta solución a estos problemas.

Varios fueron los intentos sin conseguir nada como la Convención de Roma en 1933 o el Protocolo de Bruselas de 1938. Y es hasta el Convenio de Roma de 1952 en donde se empiezan a dar los primeros pasos para el establecimiento de una legislación uniforme.

El Artículo 1 número 2 establece que si la aeronave no se considera en vuelo no puede aplicarse el Convenio; luego, entonces, la regulación de los daños que se causen a los terceros en la superficie se regulará por la legislación aérea del estado en que éstos se produzcan o, a falta de ésta, por el derecho común del mismo.

Cabe señalar también que es necesario que los daños hayan sido causados por aeronaves militares, de aduanas o de policía.

La persona responsable por los daños causados es determinada por el Artículo 2:

- Se considera operador de la aeronave a la persona que está al frente de ésta cuando sucede el accidente.
- "Si una persona confiere a otra el derecho a operar una aeronave y esta última no tiene derecho exclusivo a usarla por un periodo de más de 14 días, la persona que ha conferido el derecho aún cuando no sea operadora al momento de los daños, responde solidariamente con el que efectivamente era el operador".¹⁴
- El que ha hecho uso de la aeronave sin el consentimiento del que tenga derecho al control de su navegación, es considerado operador de la aeronave.
- Existe una responsabilidad solidaria entre todos los operadores de las aeronaves que han intervenido en el accidente en el caso de abordaje o colisión de aeronaves. Esto se puede decir que es una violación, pues obliga a las partes no culpables a cumplir.

La moneda en que se cuantifica la indemnización es el franco poincaré, y la cuantía no puede exceder por aeronave y por accidente de las siguientes cantidades:

¹⁴ *Ibidem*, p. 53

- a) "500.000 francos para las aeronaves cuyo peso no exceda de 1,000 kg.
- b) 50,000 francos, más 250 francos por kg. que pase de los mil, para aeronaves que pesen más de 1,000 kg. y que no se excedan de 6,000.
- c) 2,500,000 francos, más 250 francos por kg. que pase de los 6,000, para aeronaves que pesen más de 6,000 y que no excedan de 20,000 kg.
- d) 6,000,000 francos, más 150 francos por kg. que pase de los 20,000 kg. y que no excedan de 50,000 kg.
- e) 10,500,000 francos, más 100 francos por kg. que pase de los 50,000 para aeronaves que pasen de los 50,000 kg." ¹⁵

No hay responsabilidad del operador, según el Artículo 5, si los daños son consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles, o si ha sido privado del uso de la aeronave por un acto de la autoridad pública.

Por lo que se refiere a exención de responsabilidad el Artículo 6 exime al operador cuando los daños fueron causados por culpa de las personas que los han sufrido o de sus propios dependientes.

Por otro lado, se establece un sistema de seguro obligatorio para las aeronaves que vuelan sobre otros estados contratantes. A este respecto el Artículo 15 "otorga la facultad de los estados para poder exigir el seguro a las aeronaves extranjeras, en atención a las dificultades de orden económico que la implantación del seguro obligatorio produciría y en consideración a que había un gran número de estados que ni siquiera requerían esta garantía a las aeronaves matriculadas en su propio país". ¹⁶

El Artículo 16 establece que el asegurador o las otras personas (de conformidad con el Convenio) que hayan asegurado la responsabilidad del operador sólo podrán oponer las siguientes excepciones:

- a) "Cuando ha sido privado del uso de la aeronave por un acto de autoridad pública, o bien por las excepciones de falsedad.
- b) Que el daño ha ocurrido con posterioridad a la expiración del seguro o de la garantía que lo ha sustituido.
- c) Que el daño se ha producido fuera de los límites territoriales previstos en el seguro o en la garantía respectiva. Cabe aclarar que se entiende subsistente el seguro o la garantía prestada, si el vuelo fuera de esos límites se ha presentado por una emergencia, una asistencia justificada o una falta de pilotaje, de conducción o navegación".

Las personas perjudicadas por una aeronave en vuelo o por una persona o cosa caída de la misma tiene un plazo de 6 meses, contados a partir de la fecha de la

¹⁵ Ibidem. p 55

¹⁶ Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado, Roma Sept.-Oct. de 1952. OACI. doc. 7379-LC/134, p 25

causa que originó el daño, para reclamar ante el operador o para entablar juicio en su contra. El plazo de prescripción es de 2 años, contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio lugar a los daños.

El Tribunal competente es del lugar correspondiente al estado contratante donde ocurrieron los daños.

2.4 LA I. A. T. A. Y LA CARGA

La IATA (Asociación del Transporte Aéreo Internacional) es un organismo con Sede en Montreal, creado en La Haya el 28 de agosto de 1929, reúne a más de 100 empresas de aeronavegación, tanto estatales como privadas, con la finalidad de coordinar y armonizar esfuerzos entre las mismas, a través de sus diversos comités.

La influencia beneficiosa de este organismo se ha hecho sentir en materia de unificación de normas de tipo comercial para el transporte aéreo, logrando la coordinación y armonía de las empresas y la unificación de tarifas, que tanto importa a éstas.

La IATA, junto con la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea, envían representantes a muchas de las reuniones de la OACI en calidad de observadores; otras entidades, como el Consejo Coordinador de Asociaciones de Aeropuertos y la Organización Mundial del Turismo, también participan.

Se estudian constantemente los acontecimientos mundiales relacionados con las tarifas de transporte aéreo internacional (he aquí su mayor importancia) y los miembros de la Secretaría asisten e informan regularmente sobre ciertas reuniones de negociación de tarifas de esta asociación.

Además se publican anualmente los estudios practicados sobre estas tarifas internacionales de carga, así como sobre las diferencias regionales de las mismas y sus costes. Estos estudios proporcionan una fuente exclusiva y fundamental de datos que, además de utilizarse para evaluar el mecanismo de fijación de tarifas y sus acuerdos, se emplean cada vez más en el seno de los organismos internacionales gubernamentales y de las líneas aéreas.

En fechas recientes, la IATA se dirigió a todas las compañías aéreas insertas en su asociación, con la finalidad de que realicen las gestiones necesarias para que los gobiernos de estos estados que aún no se han adherido al Convenio de Varsovia se percaten de los beneficios que reporta, al tráfico aéreo, la uniformidad y codificación de las normas legales que lo regulan.

Si bien es cierto que muchas de las normas están siendo cada vez más uniformes, en el sentido de ser aplicadas a un número cada vez mayor de países, también es cierto que falta mucho por hacer, y mientras no se hayan adherido todos los países, seguirán existiendo inconformidades, pues los intereses varían de un extremo a otro.

Los fines de la IATA son los siguientes:

- A) "Promover el transporte aéreo en forma segura, regular y económica, estimular el comercio y estudiar los problemas que se relacionan con esta actividad;
- B) Crear los medios de colaboración entre las empresas de transporte aéreo internacional;
- C) Cooperar con la OACI y con los demás organismos internacionales".¹⁷

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

- 1ª "Regulaciones y tarifas cuyo origen o destino es un aeropuerto ubicado en Norteamérica".¹⁸
- 2ª Regulaciones y tarifas cuyo origen o destino es un aeropuerto ubicado fuera de Norteamérica.

También se publica un Tact Rules información más importante respecto al transporte de la carga, en la que se incluye la explicación de los términos internacionales en el uso del material IATA:

- Abreviaciones geográficas
- Códigos de las líneas aéreas
- Restricciones a la carga

AREAS DE LA IATA

Para propósitos administrativos, la IATA ha dividido en 3 áreas geográficas el mundo, las cuales son:

- Area 1: El hemisferio Oeste, Groenlandia y las Islas Hawaii
- Area 2: Europa, Africa y Medio Oriente, incluyendo Irán
- Area 3: Extremo Oriente, Australia, Nueva Zelanda e Islas del Pacífico

¹⁷ Artículo 3 del Convenio de La Haya

¹⁸ Se considera dentro de esta sección los puntos ubicados en los E.U.A., Canadá, Puerto Rico, US Islas Virgenes y St. Pierre y Miquelón.

CAPITULO 3

LA CARGA INTERNACIONAL

Tradicionalmente cuando se habla del servicio de transporte aéreo se utiliza el término "carga" o "freight" para nombrarlas, excluyendo así al equipaje de los pasajeros y al correo.

Hasta hace poco tiempo el transporte de carga se había limitado a la capacidad sobrante de los aviones de pasajeros y prácticamente para la mayoría del tráfico internacional. El transporte de pasajeros sigue prevaleciendo por encima del de las mercancías, por lo que se considera a la carga como un relleno en la operación de una aeronave.

A diferencia de México (posee un tipo de aeronave completamente de carga), "en E.U. y algunos otros países se han convencido de la importancia de la rentabilidad de aeronaves exclusivamente de carga, desarrollando así la marcada industria a través de servicios regulares y no regulares demostrando la potencialidad de este servicio a nivel mundial".¹⁹

¹⁹ Existen aerolíneas exclusivamente cargueras, por ejemplo: KLM, las cuales cubren una extensa red en todo el mundo.

- El personal está altamente capacitado para satisfacer la demanda de este servicio.
- Los trámites administrativos son sencillos y rápidos.
De acuerdo al tipo de mercancías será el embalaje:
- Mercancía "No Frágil". Envase de cartón.
- Mercancía "Frágil". Exterior----- envase suficientemente fuerte
Interior----- relleno con aserrín, algodón, estopa; ello con la finalidad de evitar se golpee durante el trayecto.
- Instrumentos musicales. Envase de cartón.
- Bebidas alcohólicas. Envase de cartón o caja de madera.
- Carne fresca. Es transportada en doble bolsa de polietileno y ésta a su vez dentro de cajas de unicel debidamente flejadas.
- Mariscos, pescados y productos del mar. Es enviada en doble bolsa de polietileno cerrada herméticamente y dentro de cajas de unicel, evitando el escurrimiento que produce el descongelamiento serán utilizadas lonas ahuladas en el piso de los compartimentos de carga del equipo de vuelo, al transportar mariscos y productos del mar congelados.
- Flores naturales, plantas vivas, legumbres y frutas. Son empaquetadas en diversos tipos de material como cartón, caja o reja, etc.
- Animales vivos. Son comúnmente transportados en rejillas. La transportación aérea proporciona el servicio más seguro y rápido para el transporte de animales vivos. El servicio aéreo es rápido y disminuye el tiempo en el que el animal pasa enjaulado o en condiciones restringidas. Las aeronaves modernas proporcionan un medio ambiente adecuado para el transporte de animales.

Las aerolíneas pueden transportar:

- + Animales domésticos
- + Animales de granjas o criaderos
- + Animales de zoológicos
- + Animales de laboratorio
- + Animales para exhibiciones o competencias
- + Animales para alimento

- Mercancías peligrosas

CLASE	TIPO	DIVISIONES
1	Explosivos	5
2	Gases comprimidos	0
3	Líquidos inflamables	0
4	Sólidos inflamables	3
5	Sustancias comburentes	2
6	Sustancias venenosas	2
7	Materiales radioactivos	0
8	Corrosivos	0
9	Mercancías peligrosas	0

Cabe señalar que la transportación de estas mercancías suele ser por vía terrestre, pues el simple movimiento del avión podría ocasionar fricciones entre ellas, provocando la explosión inmediata en los compartimentos exclusivos de carga y amenazando su propagación al resto del avión.

3.2 COMPARACIONES DEL TRANSPORTE AEREO DE CARGA CON RESPECTO A OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE (terrestre, marítimo, etc.)

La principal importancia del transporte aéreo es la rapidez con que se mueve la carga.

Con el fin de facilitar y mejorar el manejo de grandes volúmenes de carga a transportar es necesario agrupar partidas en unidades tales como pallets, containers e igloos, usualmente llamados (ULD'S) elementos de carga.

El uso de estas unidades reduce considerablemente el tiempo necesario para la carga y descarga del avión; y consecuentemente, reduce el tiempo en tierra del avión. Logrando a su vez más pronto la llegada de mercancías.

Descripción del equipo:

- EL PALLET es una plataforma metálica rectangular con aberturas alrededor para el anclaje en la red.
- EL IGLOO está compuesto por tres partes, una plataforma metálica, una concha de fibra de vidrio ó metálica y una puerta de lona.
- EL CONTENEDOR es un recipiente metálico o de fibra de vidrio para equipaje o carga.

Los elementos de carga (ULD'S) son cargados al avión con equipo terrestre especial, una vez introducidos, éstos son colocados automáticamente a sus posiciones por un sistema propio del avión y cada unidad es anclada con cerrojos.

Estos elementos están diseñados para moverlos sobre el piso de los compartimentos del avión, en los cargadores hidráulicos (loaders), sobre plataformas transportadas (dollies) y plataformas para depósito (racks).

Ventajas en el uso de los elementos de carga (ULD'S)

- a) Tarifas más favorables al embarcador con el uso de ULD'S.
- b) Más protección contra los elementos climatológicos, robos, etc.
- c) Ahorro en tiempo: los elementos de carga (ULD'S) permiten un manejo más rápido.

- d) Costo de empaque más bajo.
- e) Protección al avión en las paredes de los compartimentos de carga.
- f) Utilización máxima del volumen de los compartimentos del avión.

El inconveniente de la mayoría de transportes es que tardan demasiado para llegar a su destino.

El caso de perecederos y flores, por vía marítima tardan para llegar a puerto de 13 a 15 días en promedio, a ello hay que agregar el tiempo de descarga y traslado a las grandes ciudades, para de ahí ser distribuido a las zonas de consumo.

Por ejemplo: Japón es importador de pescado, atún fresco y camarones, la vía utilizada es marítima.

Estados Unidos y Argentina son grandes exportadores de carnes rojas, que introducen volúmenes cada vez mayores al mercado europeo; son transportadas también por vía marítima.

En el caso de metales preciosos y joyas de considerable valor no podemos hablar de la aplicación del mismo medio como vía de traslado pues no pueden ser arriesgados a sufrir percances como el extravío o robo en su totalidad.

MEXICO	4 Horas en avión 4 Días en camión 7 Días en tren 7 Días en barco	N.Y.
--------	---	------

El transporte aéreo no está destinado a los productos a granel, como el petróleo, la sal, el carbón, etc. Ni a cantidades inmensas de café, algodón, fertilizantes, minerales, azúcar, pues por lo regular estos productos no revisten ni la urgencia, ni un valor por unidad de peso (kg.) que amerite este transporte. En estos casos es transportada por vía marítima no importando el factor tiempo.

El transporte aéreo, de no contar con buenas instalaciones y operadoras en tierra, simplemente no sería posible. Aunque cabe señalar que a veces en condiciones extremas se han llegado a transportar cantidades considerables de productos de un lugar a otro.

El servicio marítimo es bueno, sin embargo es demasiado tardado; lo cual arruinaría totalmente a un exportador de flores.

*** Es necesario que determinada cantidad de fresas lleguen a Londres, sería imposible que llegaran en buenas condiciones debido a la distancia que tardan en recorrer (no contando inclemencias del tiempo), al embalaje y al tiempo de descarga y traslado del puerto a la ciudad).

Si tomamos en cuenta la tarifa que es aplicada es mucho menor que la aérea pero, tomando en cuenta las desventajas que presenta, prácticamente viene siendo lo mismo, pues el ahorro que se hace en el transporte lo va a perder en el momento de que la mercancía no sea colocada a tiempo en el mercado o dicho de otra forma que el cliente al ver que la mercancía no llega compre a otro exportador, pues la demanda esta presionando.

Por vía marítima son transportadas grandes toneladas de limón y toronja, pues el proceso de maduración no es tan rápido como en otras frutas.

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

El servicio terrestre presenta otro tipo de características:

+++ Un exportador desea que determinada cantidad de carnes frías lleguen a x lugar pero son varios los factores que impiden llegar a su destino...

1. No cubren la capacidad requerida, ni el equipo.
2. Es víctima de constantes robos, lo cual significa en ocasiones la pérdida total del envío.
3. El personal no esta altamente capacitado.
4. Esta sujeto a determinado horario.
5. La tarifa no es muy baja.

En este caso, la principal desventaja es que no cuentan con equipo de refrigeración y por tal motivo la carga es expuesta a la descomposición.

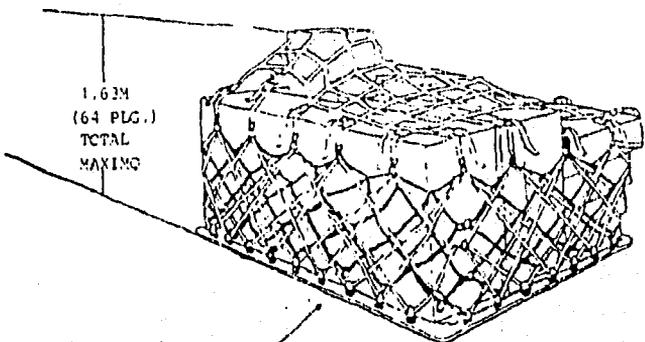
Si bien es cierto que la mayoría de agencias de autotransporte están implementando medidas efectivas para trasladar la carga, muy pocos cuentan con "Thermo king" o sistema para refrigerar.

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

El caso del tren sólo merece mención pues como ya sabemos es el medio más atrasado, por lo tanto ineficaz para el traslado de artículos que por su importancia es necesario introducir con frecuencia al mercado.

"El inconveniente fundamental del transporte aéreo de mercancías en relación con otras modalidades del transporte, es su elevado costo, así como las limitaciones impuestas al tamaño de la unidad de las mercancías embarcadas por las dimensiones de las puertas de carga de las aeronaves de carga ..." ²⁰

²⁰ Amador, Trapala. *Aspectos Jurídicos del Transporte Aéreo de Carga Internacional*. UNAM, Mex., 1972.

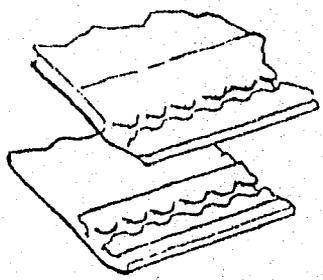


1.63M
(64 PLG.)
TOTAL
MAXIMO

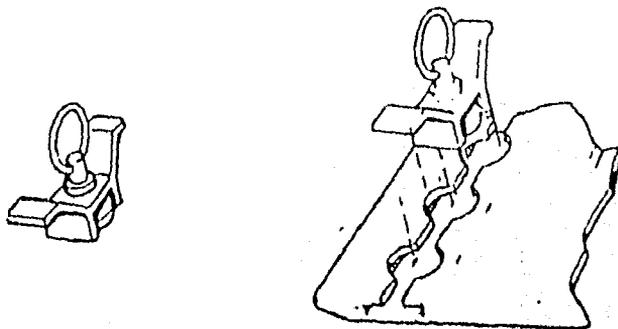
2.24 x 3.18M (88 x 125 PLG.)
SOLAMENTE PALLET

CARACTERISTICAS DE LOS PALLETS	
CAPACIDAD MAXIMA DE CARGA	4725 KG (10412 LB)
PESO DEL PALLET (CON RED)	110 KG (242 LB)
VOLUMEN	10.70 m ³ (378 PIES ³)

EJEMPLO DE LAS ABERTURAS Y SEGUROS PARA EL ANCLADO DE LA RED.



EJEMPLO DE LAS ARGOLLAS DE PISO PARA ANCLAR LA RED AL PALLET.



REDES.

Existen dos tipos de redes para los Pallets; la primera - que consiste en tres piezas, dos para los laterales y una para la parte superior; y la segunda, que consiste en una sólo pieza, ajustándose ambas con tensores localizados en los ángulos superiores.

PESO MAXIMO POR PALLET.

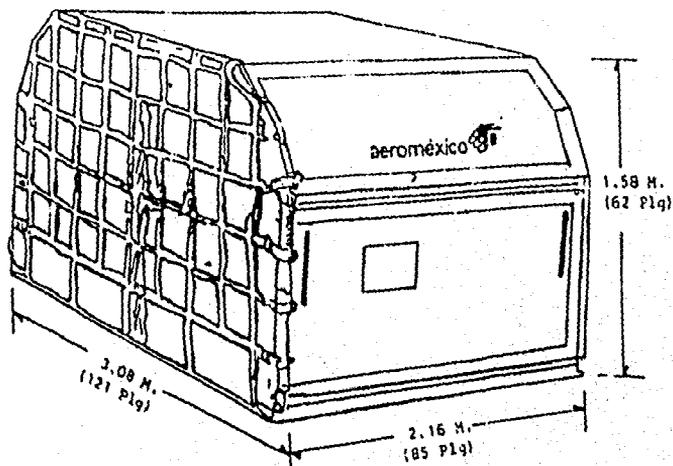
Los Pallets están diseñados para soportar un máximo de -- 1465 Kgs. por Metro Cuadrado; este peso es sólo para indicar la resistencia del Pallet, para la resistencia -- del piso del DC-10; ésta es de 732 Kg. por M².

MOLDEADO DE LA FIGURA DEL PALLET.

Cuando se carga un Pallet, hay que tener en cuenta el máximo de altura permisible (1.63 M) y se debe observar que ningún paquete sobresalga del área del Pallet.

TUCCO7 CLAVE IATA-DA, CLASIFICACION TECNICA A64, CLAVE ATA LD7.

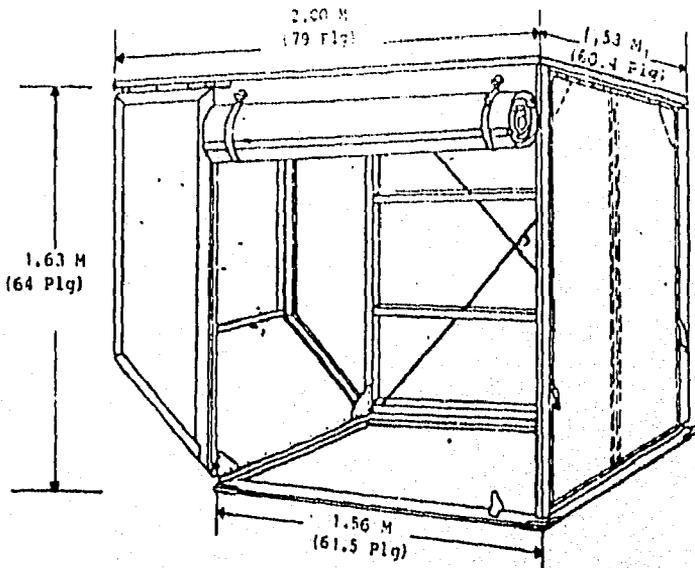
El Igloo está compuesto por tres partes, un pallet, una concha de fibra de vidrio o metálica y una puerta de lona.



CARACTERISTICAS DE LOS IGLOOS	
CAPACIDAD MAXIMA DE CARGA	4720 KG (10412 LB)
PESO DEL IGLOO (COMPLETO)	220 KG (485 LB)
VOLUMEN	10.25 M ³ (362 PIES ³)

CONTENEDOR CLAVE IATA AV, CLASIFICACION TECNICA V-64,
CLAVE ATA LD3.

El Contenedor es un recipiente metálico o de fibra de vidrio para equipaje o carga.



CARACTERISTICAS DE LOS CONTAINERS LD3	
CAPACIDAD MAXIMA DE CARGA DEL MEDIO CONTAINER	1588 KG (3500 LB)
PESO DEL MEDIO CONTAINER	95 KG (209 LB)
VOLUMEN DEL MEDIO CONTAINER	4.47 m ³ (159 PIES ³)

3.3 REGULACIONES, FLETES Y CARGOS.

El caso de las regulaciones son emitidas por la IATA quien a su vez bajo dirección y supervisión de OACI y las Naciones Unidas implanta las medidas a tomar.

Es utilizada la unificación de códigos y términos con el objetivo de que el transporte sea más eficiente.

-Para señalar un destino es utilizado el código de ciudad.

Ejemplo:

Los Angeles	LAX
Madrid	MAD

-En el caso de País, también es utilizado el código.

Ejemplo:

México	MX
--------	----

-Código por Línea Aérea.

Ejemplo:

American Airlines	AA
Aerolíneas Argentinas	AR

-El Código Numérico de Línea Aérea se localiza en el boleto o guía aérea.

La documentación que debe presentar el embarcador es la siguiente:

"A. Instrucciones para el transporte. Las instrucciones del embarcador pueden ser dadas verbalmente o por escrito usando preferentemente la Carta de Instrucciones la cual se puede solicitar en las oficinas del transportista.

B. Carta de instrucciones del embarcador. La carta de instrucciones es una forma designada a determinar las instrucciones del embarcador al transportista para la expedición de guía (AWB) en su nombre.

Las formas contienen todos los detalles necesarios para su expedición y autoriza al transportista a firmar el AWB en nombre del embarcador o "Shipper".

C. Información necesaria.

1. Embarcador/ Shipper. Se debe mostrar en el AWB, el nombre completo y domicilio, ciudad, país y número telefónico o de telex.
2. Consignatario/ Consignee. Los mismos datos del embarcador.
3. Aeropuerto de salida/ Airport of departure. Se debe anotar el nombre completo del aeropuerto.
4. Aeropuerto de destino/ Airport of destination. Debe aparecer nombre completo del aeropuerto o de la ciudad si es desconocido. En casos donde el nombre de la misma ciudad es usado en más países, se debe agregar el nombre del país, por ejemplo:
Londres, Reino Unido
Londres, Ontario
5. Ruta y reservación solicitadas/ Requested Routing-Requested Booking. Las rutas que la línea aérea aplica a menos que el embarcador inserte una ruta y reservación específica.
6. Marcas y números/ Marks and numbers. El AWB debe mostrar las marcas y numeraciones hechas por el embarcador tal como aparecen en los paquetes.
7. Número y tipo de paquetes/ Number and Kind of Packages. Se anota el número total de piezas y comprende el envío, así como las características de empaque, cartón, caja, reja, bolsa, rollo, etc. Y si las piezas van sueltas, describirlas como "loose".
8. Descripción de los bienes/ Description of goods. Cada artículo contenido debe ser descrito separado y suficientemente detallado en el AWB, misma que debe declararse conforme a las descritas en la documentación que acompaña al embarque tales como la declaración de exportación del embarcador, facturas comerciales o consulares y licencias de importación.
Los artículos peligrosos, deben mostrar su nombre correcto y definido así como su tipo de etiquetas aplicadas al empaque si es requerido.

9. **Peso bruto/ Gross Weight.** Exacto en kg. o en libras.
- 10 **Dimensiones/ Measurement.** Longitud, ancho y altura anotando la unidad de medición.
- 11 **Cargos por flete/ Air Freight Charges.** Se debe anotar si son prepagados-prepaid o por cobrar-collect.
12. **Valor declarado para transporte/ Declared Value for Carriage.** La cantidad declarada para responsabilidad del transportista. Si no hay valor declarado, el embarcador deberá insertar la abreviación N.V.D.
13. **Valor declarado para aduana/ Declared Value for Customs.** Ya que los embarques internacionales son inspeccionados por aduanas del país de destino, se debe hacer esta anotación para la aplicación de los impuestos de importación que se basan en el valor declarado.
14. **Monto que se desea asegurar/ Insurance amount requested.** A menos que esta anotación, se haga, el embarque se viajará asegurado. El seguro llegará a ser efectivo sobre la cantidad declarada en el momento en que el embarcador llene la carta de instrucciones.
15. **Información para el manejo y observaciones/ Handling Information and remarks.** Cualquier otra anotación como notificaciones que deben hacerse a la llegada del embarque".²¹

Otros documentos:

- Certificado de artículos peligrosos.
- Certificado de animales vivos.
- Una copia de la *factura comercial para las consignaciones* embarcadas bajo una tarifa específica.²²

²¹ Carta de instrucciones para la expedición de AWB.

²² Tarifa mejor conocida como SCR (Specific Commodity Rate) que se aplica a determinadas mercancías entre puntos determinados y son más bajas que las normales.

Restricciones a la carga:

- Dimensión. Limitación de acuerdo al tipo de avión.
- Peso. Limitada de acuerdo al tipo de pallets.
- Valor. Consignaciones cuyo valor rebasa 100,000.00 USD o equivalente, no serán aceptados si no existe algún acuerdo previo entre usuario y transportista.

* Embargo. Significa rechazo por parte de un transportista a aceptar la carga para su movimiento en alguna ruta o mercancía

Por naturaleza de los bienes.

* Animales vivos. Su transportación es regulada por la IATA.

- requiere de un certificado que compruebe la salud del animal.
- debe presentar empaque limpio y a prueba de escape.
- debe llevar comida adecuada.
- no debe mezclarse con otra carga.

* Armas y municiones. Debe presentar cierto tipo de información:

- tipo
- calibre
- peso neto y bruto
- valor, etc.
- nombre del embarcador y consignatario

* Artículos peligrosos. Es reglamentado por la IATA, Anexo 18 del Convenio Internacional de Aviación Civil.

- Para su transportación es necesario que se especifique la clase y la división a la que pertenece.
- Debe presentar un embalaje 100% seguro.

Clases de mercancías peligrosas:

1. Explosivos.
2. Gases comprimidos, licuados, disueltos a presión o intensamente refrigerados.
3. Líquidos inflamables, sustancias que presenten el riesgo de combustión espontánea, sustancias que en contacto con el agua despidan gases inflamables.

4. Sólidos inflamables, sustancias que presenten el riesgo de combustión espontánea, sustancias que en contacto con el agua despiden gases inflamables.
5. Sustancias comburentes, peróxidos orgánicos.
6. Sustancias venenosas (tóxicas) e infecciosas.
7. Materiales radioactivos.
8. Corrosivos.
9. Mercancías peligrosas varias.

Grupo de embalaje:

- Gran peligro
- Peligro medio
- Menor peligro

La transportación de dichas mercancías son también regidas por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas sobre transporte de mercancías peligrosas y por el "Reglamento" para transporte sin riesgo de materiales radioactivos del Organismo Internacional de Energía Atómica.

El expedidor es el responsable de la identificación y clasificación:

- a) Identificar correcta y totalmente todos los artículos que contengan dichas mercancías.
- b) Clasificar cada unidad considerada como mercancía peligrosa en una de las nueve clases, y cuando sea apropiado, clasificar cualquier riesgo secundario y,
- c) Asignar a cada artículo considerado como mercancía peligrosa a uno de los tres grupos de embalaje de acuerdo a su peligrosidad.
- d) Cerciorarse de que sus responsabilidades respecto a la clasificación las ha llevado a cabo completamente al presentar las mercancías embaladas al transportista para su envío.

* Restos humanos. Pueden ser transportados cremados, embalsamados o no embalsamados, siempre y cuando cumplan con el reglamento de sanidad. (Sólo merece mención pues este medio es poco usual).

* Maquinaria (sin empaque) sujeta a soporte.

* Perecederos. Se aceptarán siempre y cuando se tenga la certeza de que llegarán bien.

* Carga valiosa

Tipo:

- Lingotes de oro
- Documentos cobrables (cheques de viajero, notas bancarias, etc.)
- Diamantes, rubies, esmeraldas, zafiros, ópalos y perlas reales o cultivadas.
- Joyería hecha en oro
- Relojes hechos de oro, plata y platino.

* Vehículos. Para su transportación se tiene que tomar en cuenta a los componentes y sustancias que formen parte de los vehículos o sus accesorios.

* Carga húmeda. Es aceptada todo tipo de carga húmeda pero, aquéllos artículos que presenten posibilidad de gotear o de humedecer su empaque, deberán presentarse en recipientes o embalaje a prueba de ello.

Cargos de Transporte.

Las particularidades del Transporte Aéreo de Carga Internacional han obligado a crear diferentes conceptos tarifarios; entre los conceptos más importantes podemos encontrar los siguientes, que a la vez sirven como una clasificación tarifaria:

- * Cargo Mínimo (m)
- * Tarifa General de Carga (GCR)
- * Tarifa de clasificador

* Cargo Mínimo *

En la transportación de cualquier embarque por pequeño que sea, existen una serie de costos ineludibles. Las Líneas Aéreas, a fin de solventar estos costos, han establecido el concepto de Cargo Mínimo.

El Cargo Mínimo Internacional aparece publicado en cada sector y es diferente de acuerdo al tramo involucrado. Cuando la tarifa en Peso o Volúmen es menor que el Cargo Mínimo, el Cargo Mínimo debe ser aplicado y tiene prioridad sobre cualquier cargo menor que resulte del total de la tarifa aplicable por el peso del embarque.

EJEMPLO: "Un embarque de 12 kgs. con una tarifa de \$ 1.81 USD en la ruta MEX-LAX."

Se multiplica el peso del embarque por la tarifa: $12 \times 1.81 = 21.72$
Se compara la tarifa con el cargo mínimo de \$ 38.00 para ver cual es mayor.

Por lo anterior, en este ejemplo se deberá aplicar el cargo mínimo a E.U.A. de 38.00 USD., ya que es la cantidad superior.

*** Tarifa General de Carga ***

Esta tarifa se aplica a cualquier tipo de mercancía que no sea de naturaleza perecedera, también se le conoce como Tarifa General de Carga.

EJEMPLO: "Máquinas de escribir, libros, computadoras, etc.; la Tarifa General de Carga se publica en varios rangos de peso, los cuales son:

MEX - LAX

- 45 kgs. 1.81

+45 kgs. 1.49

+100 kgs. 1.44

+300 kgs. 1.35

+500 kgs. 1.28

Cabe señalar que es conveniente el envío de mayores volúmenes para la obtención de tarifas más bajas.

*** Tarifa de Comodidad ***

La Tarifa Especial de Comodidad es aplicable a determinados productos y han sido creadas con la finalidad de impulsar el Tráfico de Importación y Exportación.

Estas cuotas son direccionales, debido a que las tarifas promocionales con niveles bajos y considerando que se pretende favorecer a los embarcadores en lo posible, se debe conseguir el contenido del embarque a fin de ver la posibilidad de aplicar una Tarifa Especial de Comodidad en la ruta en cuestión, antes de aplicar una tarifa general de carga; siempre y cuando la carga sea exactamente el producto descrito en la Tarifa de Comodidad.

El Cargo Mínimo de esta Tarifa es el mismo que aplica a la Tarifa General de Carga, a menos que se indique lo contrario.

*** DETERMINACION DEL PESO COBRABLE ***

Para decidir sobre la tarifa aplicable, se debe primero determinar el peso sobre el cual se basará el nivel tarifario correspondiente, para ello existen dos sistemas para determinar el peso cobrable, estos son: (se debe cobrar la cantidad que sea mayor en cualquiera de los dos casos).

-Sistema de Peso Neto: Este se aplica a embarques de gran peso, como el metal, oro, herramientas y maquinarias industriales, etc.

-Sistema de Volúmen: Este se aplica a embarques ligeros pero que son voluminosos, como medicamentos, sillas, cubrecamas, bicicletas, etc.

Para determinar el sistema de volúmen se deberá multiplicar las medidas máximas de largo, ancho y alto del embarque o bullo, dividiendo el resultado entre el factor de 6000 cm³, factor que deberá aplicar para la obtención de los kilogramos.

EJEMPLO: "Si un bullo pesa 3 kg. y sus dimensiones son las siguientes:"

Ancho: 45 cms.	Se procede a multiplicar:	El resultado se divide	Resultados:
Largo: 75 cms.	45 x 75 x 35	entre 6000 cm ³	Peso neto: 3 kgs.
Altura: 35 cms.	=118,125 cms ³	=19.687 kgs.	Peso volúmen: 20 kgs.

Una vez determinado el peso por volúmen se deberá comparar este con el peso real y la cantidad que resulte mayor será la base para cobrar la tarifa correspondiente, que en este ejemplo es de 20 kgs.

Es importante señalar que las fracciones en kilogramos se aumentan al medio o al kilogramo superior; en caso de que los embarques presenten irregularidades con respecto a sus dimensiones, siempre deberá buscarse las medidas máximas del envío.

Así los productos se identifican con un número clasificador, para decifrar el número se deberá consultar las listas de descripción de artículos que a continuación se presentan: (se ha hecho una agrupación de los 10 tipos principales de productos que se transportan, bajo cada uno de ellos se podrá encontrar la categoría específica que se requiere).

*Agrupación numérica	DESCRIPCION
0001 - 0999	Animales comestibles y productos vegetales.
1000 - 1999	Animales vivos, animales no comestibles y productos vegetales.
2000 - 2999	Textiles, fibras y manufacturas.
3000 - 3999	Metales y manufacturas, excluyendo máquinas, vehículos y equipos eléctricos.
4000 - 4999	Maquinaria, vehículos y equipo eléctrico.
5000 - 5999	Materiales no metálicos y manufacturas.
6000 - 6999	Químicos y productos similares.
7000 - 7999	Manufacturas de papel, madera y hule.
8000 - 8999	Instrumentos científicos y profesionales de precisión y provisiones de los mismos.
9000 - 9999	Artículos diversos.

MEX - LAX

Clasificador	Peso mínimo	Importe
0007	500 kg.	0.66 USD
	1000 kg.	0.59 USD
2199	500 kg.	0.76 USD
	1000 kg.	0.65 USD
6001	100 kg.	0.82 USD
8280	100 kg.	0.79 USD
9516	500 kg.	0.70 USD

NOTA: Cuando existen dos clasificadores para transportar el mismo producto, deberá aplicarse la Tarifa que corresponde al producto más específico.

3.4 LA FUNCION DE LAS AGENCIAS DE CARGA Y REEXPEDIDORAS

Las agencias de carga y reexpedidoras son servicios públicos conexos al transporte aéreo y que requieren la intervención de los agentes aduanales.

Las responsabilidades de las agencias de carga son:

- Aceptar embarques del embarcador o hacer arreglos para su aceptación.
- Cobrar y aceptar el pago de fletes pagados en origen.
- Las agencias de carga en el aérea de E.U. y Canadá, deberán reportar sus ventas a la oficina de contabilidad localizada en Miami, Florida; U.S.A.

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

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

3.5 EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES

El contrato es un documento en el cual una de las partes (el transportador) se obliga a conducir a un lugar determinado, por un precio establecido mercancías, tomando a su cargo los riesgos del transporte. El transportador es deudor de una obligación, es decir, la conducción a destino de las mercancías sanas y salvas.

El contrato de transporte se encuentra regido por la Convención de Varsovia de 1929, y para efectos de esta es considerado como el punto de partida y el de destino, exista o no alguna interrupción del transporte o transbordo, éste ubicado en el territorio de dos estados contratantes o en el territorio de un solo estado contratante, si se contempla un punto intermedio (escala) en territorio sometido a la soberanía, dominio, autoridad de otro estado (o algo que se parezca) aún no contratante.

Transporte Sucesivo----- hay varios transportadores en una sola operación.

Transporte Combinado----- hay varios transportadores por aire, mar o tierra.

En el transporte de mercancías se establece la admisión de cláusulas de arbitraje en los límites de la Convención, siempre que el mismo se lleve a cabo en los lugares de competencia de los tribunales establecidos así por el Artículo 28 inc. 1----- domicilio del transportador

----- sede principal de su explotación

----- lugar donde posea un establecimiento por cuyo intermedio se hubiera celebrado contrato o el lugar de destino.

La Carta de Porte. El contrato de transporte de mercancías es un contrato de carácter consensual, que queda perfeccionado mediante el acuerdo de voluntades, sin que sea necesario para tal fin la entrega de los objetos al transportador, y cuya existencia se prueba con esta carta. Sobre este particular dispone la Convención que todo transportador de mercancías tiene derecho a exigir del expedidor la entrega de un documento que lleva por nombre carta de porte aéreo, al mismo tiempo todo expedidor tiene derecho a exigir del transportador la aceptación del mismo.

De acuerdo con la Convención en su Artículo 6, inc. 1 la carta será librada por el expedidor en 3 ejemplares originales y es entregada junto con la mercancía.

- El primer ejemplar es dirigido al transportador y es firmado por el expedidor.
- El segundo ejemplar es dirigida al destinatario y es firmado por el expedidor y el transportador y es la copia que acompaña a la mercancía.
- El tercer ejemplar es firmado por el transportador y luego entregado por él mismo al expedidor, notificando así la aceptación de la mercancía.

El Artículo 8 de la Convención indica los puntos que debe contener la Carta de Porte:

- a) Lugar en que el documento ha sido otorgado y fecha de otorgamiento;
- b) Puntos de partida y de destino;
- c) Las paradas previstas, bajo reserva de la facultad, para el transportador, de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que esta modificación haga perder al transporte su carácter internacional;
- d) Nombre y dirección del expedidor;
- e) Nombre y dirección del transportador;
- f) Nombre y dirección del destinatario, cuando corresponda;
- g) Naturaleza de la mercancía;
- h) Número, modo de embalaje, marcas particulares y número de bultos;
- i) Peso, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía;
- j) Estado aparente de la mercancía y del embalaje;
- k) El precio del transporte, si estuviere estipulado: fecha y lugar del pago y persona que deberá pagar;
- l) Si el envío es hecho contra reembolso, el precio de las mercancías y eventualmente el monto de los gastos;
- m) El importe del valor declarado;
- n) El número de ejemplares de la carta de porte aéreo;
- o) Los documentos entregados al transportador para acompañar la carta de porte aéreo;
- p) El plazo del transporte y la indicación sumaria de la ruta a seguir, si han sido estipulados;
- q) La indicación de que el transporte queda sometido al régimen de responsabilidad".

En cuanto a responsabilidad se refiere, el expedidor será el único que asuma el peso de faltas o alteraciones en las indicaciones y declaraciones concernientes a la mercancía que son estipuladas en la Carta de Porte Aéreo, en el Artículo 10, inciso 1.

De acuerdo con el Artículo 13, inciso 2 el transportador está obligado a avisar al destinatario llegada de los efectos.
Cabe señalar que el destinatario está obligado a:

- a) Retirar los efectos transportados en los plazos previstos en el convenio.
- b) Abonar el flete, gastos y precio de los efectos si así se hubiere estipulado.

Así, el Artículo 13 establece que el destinatario tendrá derecho desde la llegada de la mercancía al punto de destino a solicitar del transportador la entrega de la carta de porte aéreo y de la mercancía contra el pago del importe de los créditos y el cumplimiento de las condiciones de transporte indicadas en la carta de porte aéreo.

El inciso 3 indica que si el transportador reconociera la pérdida de la mercancía o, si contados 7 días desde que la mercancía hubiera debido llegar la misma no ha llegado, el destinatario podrá hacer valer ante el transportador los derechos emergentes del contrato de transporte.

Menciona la Convención que el remitente tiene derecho, bajo condición de cumplir todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la mercancía, ya sea retirándola del aeródromo de partida o destino, sea deteniéndola del aeródromo de partida o de destino, sea deteniéndola en el curso del viaje en oportunidad de un aterrizaje, sea haciéndola entregar en el lugar de destino o en el curso del viaje a persona distinta de la designada en la carta de porte, sea solicitando su retorno al aeródromo de partida siempre que el ejercicio de esos derechos no perjudique al transportador ni a los otros expedidores y con la obligación de reembolsar los gastos que resultaren.

Según el Artículo 16 "El expedidor está obligado a suministrar todos los informes y agregar a la carta de porte aéreo todos los documentos que, antes de la entrega de la mercancía al destinatario, sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de aduana, impuestos o policía. El expedidor será responsable ante el transportador por todos los daños que puedan resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de esos informes y documentos, salvo el caso de culpa por parte del transportador o sus empleados. El transportador no está obligado a comprobar si los informes y documentos son exactos e suficientes".

3.6 LA GUIA AEREA

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

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

DESCRIPCION.

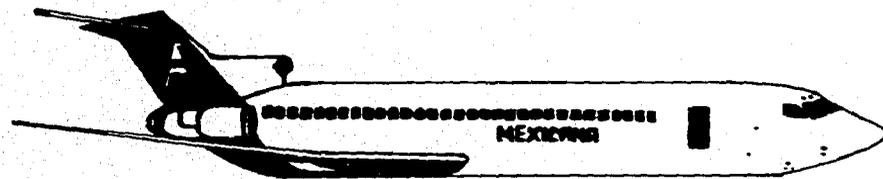
Todos los espacios de la guía han sido numerados con el objeto de ilustrar el uso correcto de cada espacio.

1. Aeropuerto o ciudad de salida utilizando el código IATA de tres letras.
 - 1 A y 1 B. Código numérico de tres dígitos y número de serie de la guía.
 - 1 C . Nombre de la línea aérea y su dirección.
 - 1 D . No debe llenarse.
 - 1 E . Sólo se utiliza cuando la línea aérea tenga que enunciar condiciones especiales o locales.
2. Nombre y dirección del embarcador, incluyendo país, número telefónico o de telex.
3. Número de cuenta del embarcador (opcional).
4. Nombre y dirección del consignatario, incluyendo país, número telefónico o de telex.
5. Número de cuenta del cosignatario (opcional).
6. Agente de carga, nombre y ciudad, al cual se le pagará una comisión; cuando la comisión sea pagable al agente de destino, debe ser especificado en la AWB.
7. Código del agente.
8. Número de cuenta del agente.
9. Aeropuerto de salida (dirección del primer transportador).

10. Información contable, tal como método de pago, tipo de cambio, etc.
11. Ruta y destino.
12. Moneda a utilizar con el código de tres letras.
13. Código de cargos "CC" por cobrar o "PP" prepagados.
14. Cargos de valuación "CC" o "PP".
15. Otros cargos en origen "CC" o "PP".
16. Valor declarado para transporte; cuando no se declare valor, se debe insertar N. V. D. , ningún valor declarado.
17. Valor declarado para propósitos de aduana.
18. Aeropuerto de destino. Si existen puntos conflictivos para su identificación, anotar también el país.
19. Vuelo y fecha de salida. (No constituye constancia de reservación).
20. Monto asegurado por la línea aérea.
21. Información para el manejo.
22. Detalles del embarque.
 - 22 A. Número de bultos y piezas.
 - 22 B. Peso bruto.
 - 22 C. Unidad de peso utilizada. Kilo o Libra.
 - 22 D. Clase de tarifa de acuerdo a los siguientes códigos:
 - M. Cargo mínimo.
 - N. Tarifa normal.
 - Q. Cantidad para más de 45 k.
 - C. Tarifa específica de comodidad.
 - R. Tarifa de clase cuando es menor a la normal.
 - U. Tarifa por pallet o contenedor, "pivot weight".
 - E. Tarifa aplicable al peso extra de un pallet o contenedor, "over pivot weight".
 - S. Tarifa de clase más alta de la normal.
 - X. Tipo de ULD.
 - P. Servicio de paquetería.
 - D. Servicio de puerta a puerta.

- 22 E. Número específico de la mercancía cuando se aplique una tarifa para mercancía específica.
 - 22 F. Peso cobrable, ya sea el peso bruto o el peso calculado por el volúmen.
 - 22 G. Tarifa aplicable por K o por L.
 - 22 H. Total de cargos por flete.
 - 22 I. Naturaleza y cantidad de la mercancía.
 - a) Naturaleza y cantidad. Descripción de la mercancía detallada de la mejor manera posible con el objeto de ser inmediatamente identificable en cuanto a propósitos de aduana y de tarifa. Deberán evitarse delaraciones no comprensibles y poner atención en los artículos restringidos, insertando la frase "dangerous goods" y especificar si es carga que solo se pueda transportar en avión carguero.
 - b) Dimensiones y volúmen.
 - c) Registro IATA del contenedor o pallet.
 - d) Lista de extensión. Cuando haya necesidad de hacer una lista de este tipo, se anota "list" que deberá tener anotado el número de la guía.
 - 22 J. Total de piezas o bultos.
 - 22 K. Total de peso.
 - 22 L. Total de cargos por flete.
23. Descripción de los montos de los cargos individuales, otros cargos que no sean por peso o valuación.²³

²³ Cargo extra cuando el embarcador desea que la línea asuma la responsabilidad por una suma mayor a \$20,00 USD/Kilo. Este debe declarar la cantidad y pagar los cargos de valuación.



BOEING 727-200
CORTO-MEDIANO
ALCANCE

CAPITULO 4

EL DESARROLLO DE LA CARGA EN MEXICO

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

La mayoría del movimiento internacional de carga se lleva a cabo desde y al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) "Benito Juárez". Este es el aeropuerto más grande del país, contando con los medios de facilitación indispensables para el manejo de la carga; también cuenta con el personal y oficinas de gobierno para cumplir con las formalidades de migración, aduana, sanidad, etc.; sin embargo, muestra claras deficiencias en el servicio que presta al tráfico comercial, las cuales señalaré a lo largo del capítulo.

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

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

En términos de exportación, la carga que proviene del interior de la República, se transporta vía terrestre a la Ciudad de México para ser despachada aduanalmente y puesta a bordo en algún vuelo internacional, lo cual ocasiona una pérdida de tiempo considerable.

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

"Los aeropuertos con aduana disponible son los siguientes.

Acapulco, Gro.	Mazatlán, Sin.
Cancún, Q.R.	Mexicali, B.C.
Cd. Juárez, Chih.	México, D.F.
Cd. Reynosa, Tamps.	Monterrey, N. L.
Cozumel, Q.R.	Matamoros, Tamps.
Ensenada, B.C.	Mérida, Yucatán.
Guadalajara, Jal.	Nuevo Laredo, Tamps.
Guaymas, Son.	Tijuana, B.C.
Loreto, B.C.	Torreón Coah.
Hermosillo, Son.	Veracruz, Ver.
Manzanillo, Col.	Zihuatanejo Gro. ²⁴

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

4.1 Las Líneas Aéreas Nacionales y su relación con el Comercio Exterior

El transporte Aéreo Nacional ha sido explotado principalmente por la piedra angular que forman Aeroméxico y Mexicana que sirven a los principales centros de población, comerciales, industriales y turísticos del país.

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

En 1928 se inició el transporte de carga y correo regular, y para 1929 en un Ford Trimotor, ya se podían transportar 180 kilos de carga y correo; lo cual marca desde su inicio la necesidad por utilizar la vía aérea como medio eficaz de transporte.

En 1936, con los Boeing 247, en la ruta México-Los Angeles, Mexicana transportaba 250 kilos de carga y correo por vuelo, posteriormente en los años 40, con la introducción de los DC-4, DC-6 y DC-7 se alcanza la posibilidad de transportar hasta 3,500 kilos, y desde 1967, con la adquisición del Boeing 727-100, se aumentó la capacidad para transportar carga, así como el Boeing 727-200.²⁵ La cantidad de mercancías transportadas marcan una necesidad de transportación pero al mismo tiempo empiezan a manifestar una serie de dificultades pues, las condiciones en las que se encuentra el servicio son escasas.

"El equipo más grande con que cuenta Mexicana es con el Boeing 727-200 con capacidad para 8 618 kgs."²⁶

Definitivamente, los servicios de esta empresa están enfocados al transporte primordialmente de pasajeros, por lo que la carga es de mucho menor importancia, además de que no cuenta con gran equipo para ofrecer este servicio, transportando lo posible en los compartimentos de carga de los aviones para pasajeros o cediendo la carga a Aeroméxico para su transportación.

²⁵ Manual Mexicana Cargo.

²⁶ Manual Mexicana Cargo, p. 109

La prioridad que tiene la carga dentro de la aviación comercial se encuentra nula.

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

Por lo que cuando los vuelos de pasajeros están completamente llenos el espacio que queda disponible para la carga es nulo.

Aeronaes de México S.A. de C.V., fué una empresa que se conformó con la integración desde 1940 hasta el inicio de la década de los 60 de 23 pequeñas empresas aéreas no rentables que para continuar prestando el servicio fueron tomadas por Aeroméxico.

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

A fines de 1989, Aeromexpress inició sus operaciones dedicándose exclusivamente a la tranportación de carga aérea; durante este mismo año alcanzó una gran penetración de mercado, representando una participación del 30% en el mercado nacional.

A fines de 1990, la empresa comienza sus operaciones a Europa y Estados Unidos, iniciando así su despegue a los mercados internacionales.

El año de 1992, marcó el nacimiento de Aeromexpress Mensajería, la cual fué creada para satisfacer las necesidades de tranportación de documentos y paquetes pequeños que requirieran de una entrega inmediata. Asimismo, en este año, se amplían las áreas operativas y administrativas, así como equipo terrestre; de igual modo se logra ampliar la cobertura nacional e internacional con 7 nuevos destinos en México, Estados Unidos y Europa.

El año de 1993 es especialmente importante para Aeromexpress, ya que, a principios de este año "Aeroméxico" adquiere el 51% de las acciones de Aeroperú, por lo que Aeromexpress abre una subsidiaria en el Perú, logrando con ello introducir esta empresa en los mercados de Centro y Sudamérica. En este mismo año, Aeroméxico establece un Convenio Comercial con Mexicana de Aviación, por lo que en el mes de junio, Aeromexpress es designado oficialmente el operador de carga de Mexicana, logrando con ello estar a la vanguardia de la carga aérea en México a nivel nacional e internacional, ofreciendo vuelos a tres continentes.

Finalmente en 1994, Aeromexpress logra obtener la autorización y reconocimiento de I.A.T.A. para poder comenzar sus operaciones como una línea aérea autónoma, para ello se le asigna el código QO con el prefijo 976.

En virtud de su autonomía, actualmente cuenta con sus propios aviones 727 cargueros para servir el mercado nacional e internacional; de esta manera Aeromexpress es la única empresa mexicana en su tipo que ofrece este servicio.

Así que actualmente Aeromexpress se ajusta a las necesidades de los importadores y exportadores.

A) Clases de Servicios

En la actualidad ofrece 7 servicios principales que son:

- Carga Aerea General
- Transporte Doméstico de Carga Pesada
- Tráfico Interlineal
- Operaciones Carguero
- Mensajería
- Valija
- Servicio de Correo

Cuenta con una red de terminales de carga, oficinas y agentes en:

México	Estados Unidos	Holanda	Perú
Japón	Ecuador	Canadá	Panamá
Alemania	Noruega	Brasil	Chile
España	Argentina	Francia	Venezuela
Italia	Suecia	Colombia	Bélgica
Singapore	China	Seoul	Guatemala
Hong Kong	San José, P.R.	Cuba	San José, C. R.

Ofrece servicios de carga en más de:

- 51 destinos para carga en la República Mexicana
- 22 destinos en Estados Unidos
- 6 destinos en Europa
- 21 destinos en Centro y Sudamérica
- 200 destinos nacionales de mensajería

El servicio incluye la transportación de: ropa, calzado, medicamentos, plasma, computadoras, libros, cosméticos, relojes, cerámica, obras de arte, peces, plantas, telas, perros, motores, neumáticos, motocicletas, madera, papelería, radios, mariscos, frutas, verduras, metales, artículos de piel, aparatos de precisión, refacciones de todo tipo etc.

CARACTERISTICAS DE LA FLOTA (NACIONAL)

"Flota B767-200	Capacidad máxima por compartimento: Delantero: 9,796 kg. Central: 8,163 kg. Trasero: 2,925 kg.
B767-300	Delantero: 13,062 kg. Central: 11,429 kg. Trasero: 2,925 kg.

Características de Contenedores:

LD-2	1,255 kg.
LD-8	2,449 kg.
PALLET	4,626 kg.
LD-10	4,626 kg.

Capacidad máxima por compartimento:

B757-200	Delantero: 7,142 kg. Trasero: 9,379 kg.
MD-88	Delantero: 2,952 kg. Central: 2,295 kg. Trasero: 2,218 kg.
MD-87	Delantero: 1,714 kg. Central: 3,411 kg. Trasero: 2,109 kg.
MD-82	Delantero: 3,157 kg. Central: 3,137 kg.

	Trasero: 3,014 kg.
DC9-32 Bulk	Delantero: 3,824 kg. Trasero: 2,265 kg.
B727-200	Delantero: 4,082 kg. Trasero: 4,536 kg.
Fokker 100	Delantero: 600 kg. Trasero: 600 kg.
Air Bus A-320	Peso Bruto: 1,200 kg. ²⁷

CARACTERISTICAS DE LA FLOTA (INTERNACIONAL)

"Douglas DC9-15	Delantero: 2,538 kg. Trasero: 1,544 kg.
Douglas DC9-32	Delantero: 3,824 kg. Trasero: 2,265 kg.
Douglas MD-82	Delantero: 3,157 kg. Central: 3,138 kg. Trasero: 3,014 kg.
Douglas DC8-51	Delantero: 4,700 kg. Trasero: 4,770 kg.
Douglas DC10-15	Delantero: 17,463 kg. Central: 9,072 kg. Trasero: 452 kg.
Douglas DC10-30	Delantero: 25,401 kg. Central: 15,876 kg. Trasero: 3,402 kg. ²⁸

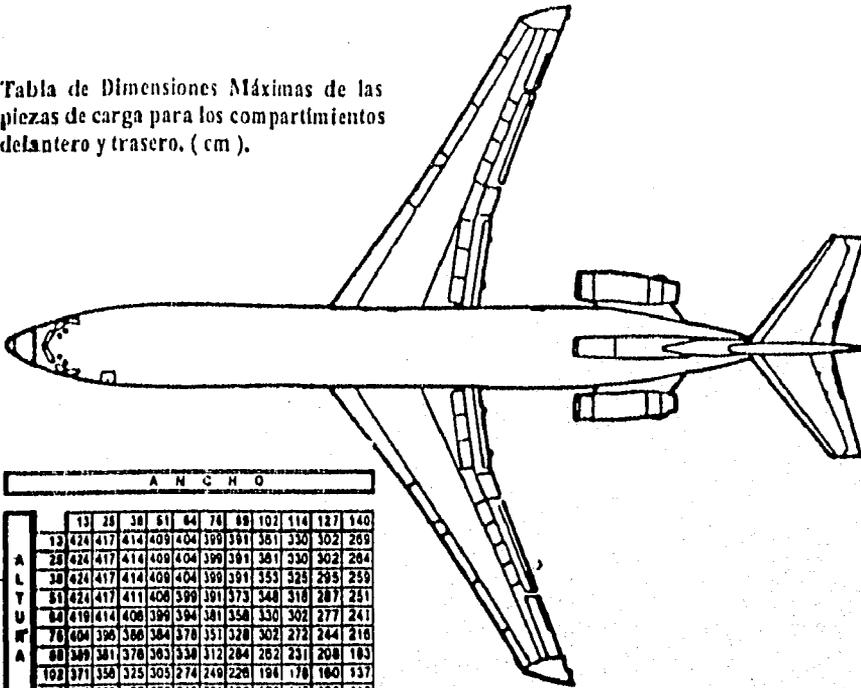
²⁷ Manual de Carga Nacional. Capítulo VIII. Secc. 2. p. 3

²⁸ Manual de Carga Nacional. Capítulo VIII. Secc. 2. p. 4

TIPO DE AERONAVE:

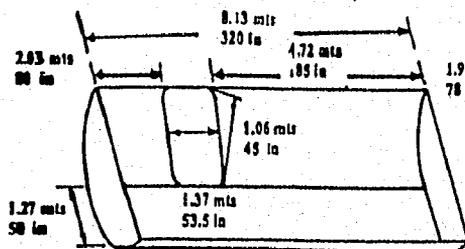
Boeing 727 / 200

Tabla de Dimensiones Máximas de las piezas de carga para los compartimientos delantero y trasero. (cm).

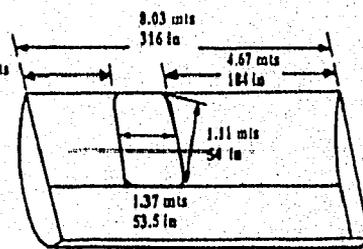


		A N C H O										
A L T U R A	13	28	38	51	64	78	89	102	114	127	140	
	13	424	417	414	409	404	399	391	381	330	302	289
	28	424	417	414	409	404	399	391	381	330	302	284
	38	424	417	414	409	404	399	391	353	325	295	259
	51	424	417	411	408	399	391	373	340	318	287	251
	64	419	414	408	399	394	381	358	330	302	277	241
	78	404	398	388	384	378	351	328	302	272	244	218
	89	389	381	378	383	338	312	284	262	231	208	183
	102	371	358	325	303	274	249	228	194	178	160	137
	114	345	325	27	272	248	221	198	170	147	135	119

MEDIDAS Y CAPACIDADES:



Compartimento Delantero
4082 Kgs.



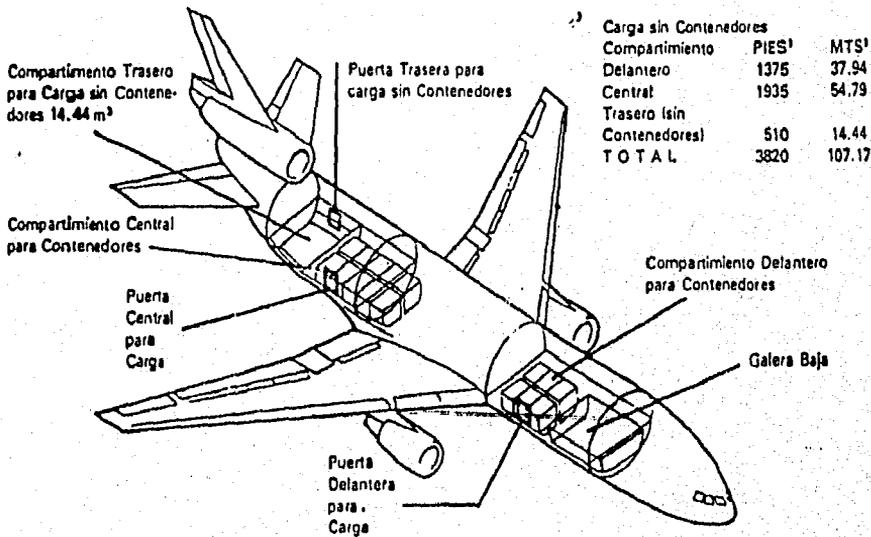
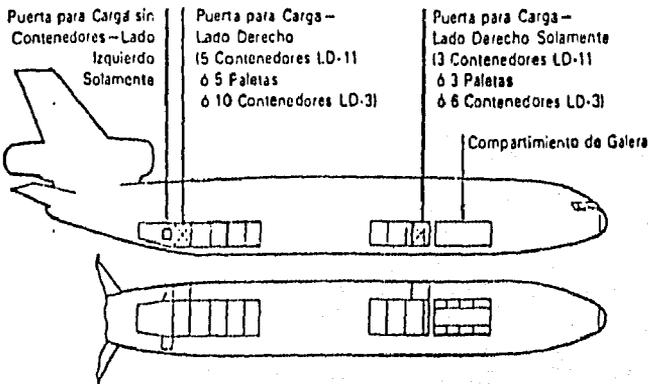
Compartimento Trasero
4536 Kgs.

TIPO DE AERÓNAVE:

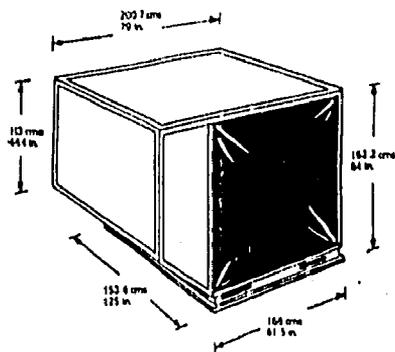
DC - 10

Carga en Contenedores

Compartimiento	PIES ³	MTS ³
Delantero	948	26.24
Central	1580	44.74
Trasero		
TOTAL	2528	71.58

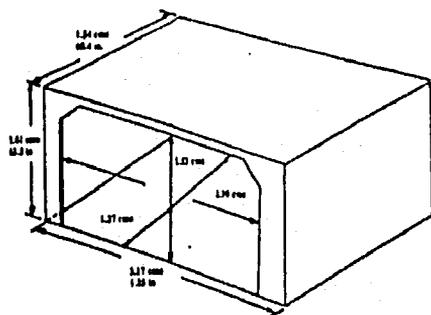


TIPOS DE CONTENEDORES PARA EL DC - 10



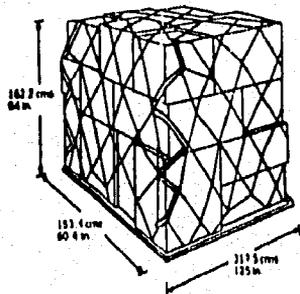
J.D - 3

Tara: 168 Kgs.
Peso Útil: 1463 Kgs.
Peso Bruto: 1588 Kgs.
Vol. Interno: 4.55 M3



LD - 11

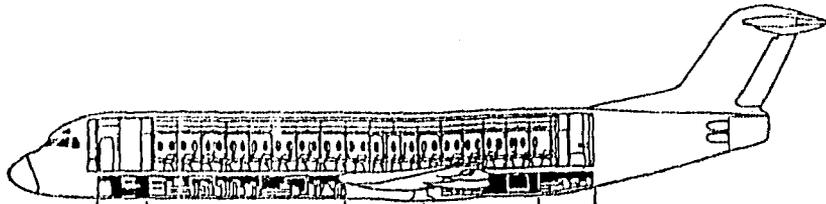
Tara: 208 Kgs.
Peso Útil: 2967 Kgs.
Peso Bruto: 3175 Kgs.
Vol. Interno: 7.30 m3



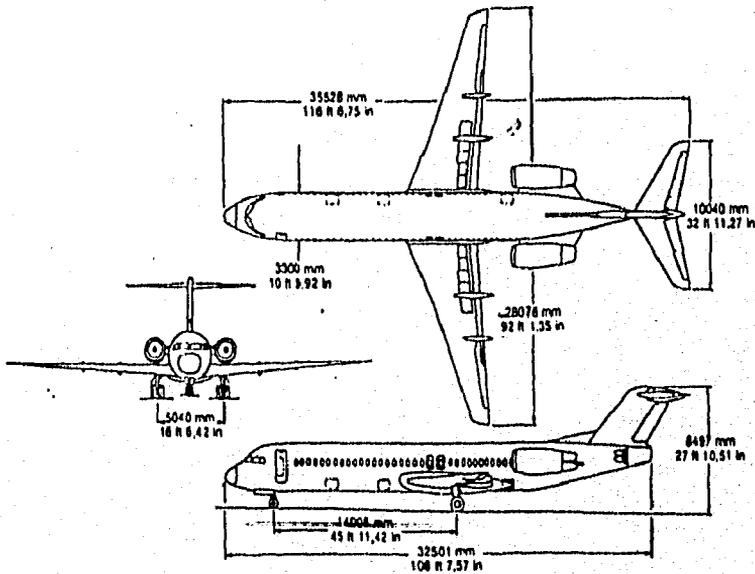
PALLET

Tara: 91 Kgs.
Peso Útil: 3084 Kgs.
Peso Bruto: 3175 Kgs.
Vol. Interno: 7.10 m3

TIPO DE AERONAVE: **Fokker 100**



Compartimientos de Carga.	Delantero	Trasero	
Vol. Interno	9.2 m3	7.3 m3	
Capacidades de Carga	600 Kgs	600 Kgs.	372



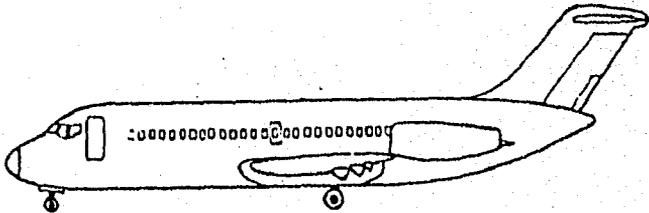
Nota: El compartimiento de Carga del Fokker 100 No esta Presurizado, por lo cual no es posible la transportación de animales vivos, ni restos humanos.

FLOTA DE AEROMEXICO.

"DOUGLAS DC9-15".

Motores: PW-172D-7A/2 motores 6,350 Kg. de empuje/mot.
 Capacidad máx. de combustible (Kg): 11,223
 Peso máx. al despegue (Kg): 41,141
 Carga de paño (Kg): 9,796 (E)*
 = 6,671 (V)*
 Veloc. prom. de crucero (Km/Hr): 477
 Alcance (Km): 1,985 (NM)*
 = 926 (MEX)*
 Tripulación: 2 Pilotos
 = 2 Sobrecargos
 No. de Asientos: 85 Turista

COMPARTIMENTO	CAPACIDAD MAX. DE CARGA (KG)	DIMENSION PUERTAS (M ²)	SUPERFICIE EN PISO (M ²)
Delantero	2,538	10.56	1.35 x 1.29
Trasero	1,544	6.43	1.29 x 0.91



MATRICULA	MODELO	SERIE	NUMERO FUSELAJE	PESO VACIO	NOMBRE
XA-SOA	DC9-15	47059	125	22,753.7	BAJA CALIFORNIA SUR
XA-SOD	DC9-15	47122	224	22,422.8	TAMAULIPAS
XA-SOE	DC9-15	47123	253	22,432.0	NUEVO LEON
XA-SOG	DC9-15	47125	355	22,431.0	CHIHUAHUA
XA-SOH	DC9-15	47126	405	22,431.0	DURANGO
XA-SOI	DC9-15	47127	417	22,572.7	SAN LUIS POTOSI
XA-SOJ	DC9-15	45735	64	23,089.2	OAXACA
XA-SOK	DC9-15	47085	139	22,676.4	SINALOA

* (E) Límite Estructural

* (NM) Nivel del mar

* (V) Límite por volumen

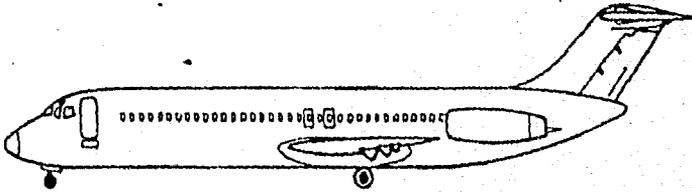
* (MEX) Nivel de México

* Incluye Pasajeros, Equipaje, Correo y Carga.

"DOUGLAS DC9-32".

Motores: PW-JT8D-17/2 motores 7,000 Kg. de empuje/mot.
 Capacidad máx. de combustible (Kg): 11,223
 Peso máx. al despegue (Kg): 48,988
 *Carga de paga (Kg): 11,813
 Veloc. prom. de cruce-ro (Km/Hr): 667
 Alcance: 2,054 (NM)*
 574 (MEX)*
 Tripulación: 2 Pilotos, 4 Sobrecargos
 No. de Asientos: 115 Turista

COMPARTIMENTO	CAPACIDAD MAX. DE CARGA (KG)	DE CARGA (M ²)	DIMENSION PUERTAS	SUPERFICIE EN PISO (M ²)
Delantero	3,824	15.91	1.35 x 1.29	18.49
Trasero	2,265	9.43	1.29 x 3.91	10.96



MATRICULA	MODELO	SERIE	NÚMERO FUSELAJE	PESO VACIO	NOMBRE
XA-AMA	DC9-32	48125	947	26,540.5	CANCUN
XA-AMB	DC9-32	48126	951	26,635.	CULIACAN
XA-AMC	DC9-32	48126	961	26,631.3	MÉRIDA
XA-AMD	DC9-32	48128	964	26,687.5	MONTERREY
XA-AME	DC9-32	48129	968	26,586.4	TAPACHULA
XA-AMF	DC9-32	48139	976	26,531.0	VILLAHERMOSA
N1003P	DC9-32	48150	1013	26,534.6	LEON
N1003U	DC9-32	48151	1017	26,526.9	PCZA RICA
XA-DEI	DC9-32	47650	771	26,555.5	TABASCO
XA-DEJ	DC9-32	47594	717	26,142.0	GUADALAJARA
XA-DEK	DC9-32	47602	718	26,164.1	GUERRERO
XA-DEL	DC9-32	47607	721	26,314.6	CHIAPAS
XA-DEM	DC9-32	47609	723	26,428.3	LA PAZ
XA-IOV	DC9-32	47006	99	26,341.5	MANZANILLO
XA-JEB	DC9-32	47394	458	26,345.0	CIUDAD JUAREZ
XA-JEC	DC9-32	47106	235.	26,469.0	ITAPA

* (NM) Nivel del mar.

* (MEX) Nivel de México.

* Incluye Pasajeros Equinocciales.

"MC DONNELL DOUGLAS MD-82".

Motores: PW-JT8D-217 para los aviones Matricula N1003x,Y,Z y 3/2 motores 9,072 Kg. de empuje/mot.
 PW-JT8D-217A para los aviones Matricula N505MD, XA-AMO, P y 2/2 motores 9,072 Kg. de empuje/mot.

Capacidad máx. de combustible (Kg.): 17,744

Peso máx. al despegue (Kg.): 66,676

Carga de paga (Kil): 18,300 (E)
 18,510 (M)*

Veloc. prom. de crucero (Km/Hr): 859

Alcance (Km): 2,815 (NH)* - JT8D-217
 518 (MEX)* - JT8D-217
 937 (MEX)* - JT8D-217A

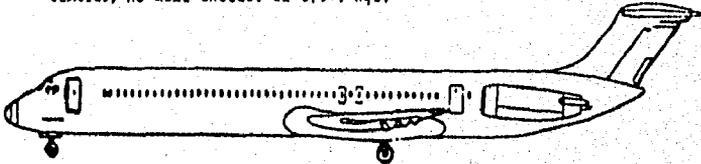
Tripulación: 2 Pilotos, 5 Sobrecargos

No. de Asientos: 155 Turista

*(E) Límite estructural *(NH) Nivel del mar
 *(V) Límite por volumen *(MEX) Nivel de México
 + Incluye pasajeros, equipaje, correo y carga.

COMPARTIMENTO	CAPACIDAD MAX. DE CARGA (KG)	DIMENSION PUERTAS	SUPERFICIE EN PISO (M ²)
Delantero	3,157**	1.34 x 0.76	15.51
Central	3,138**	1.34 x 0.76	11.28
Trasero	3,014	1.34 x 0.76	9.29

** La estiba máxima de carga combinada de los compartimentos delantero y central, no debe exceder de 5,510 Kgs.



MATRÍCULA	MODELO	SERIE	NÚMERO FUSELAJE	MOTORES	PESO**	NOMBRE
N-505 MD	MD-82	49149	1026	-217A	37,032	GUAYMAS
N-1003X	MD-82	48067	1022	-217	37,032	TORPECN
N-1003Y	MD-82	48068	1031	-217	36,939	MATAMOROS
N-1003Z	MD-82	48069	1032	-217	37,047	CD. CERECHN
N-1003J	MD-82	48083	1043	-217	37,036	BAJA CALIFORNIA NORTE
XA-AMO	MD-82	49188	1173	-217A	37,054	CD. VICTORIA
XA-AMP	MD-82	49189	1173	-217A	37,052	AGUASCALIENTES
XA-AMO	MD-82	49190	1180	-217A	37,025	MORELIA

** P.S.O. = PESO SECO DE OPERACION = peso del avión preparado para la operación sin pasajeros, combustible y carga.

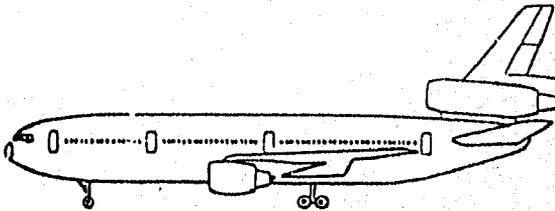
"DOUGLAS DC10-15."

Motores: GE-TPE-5062F/3 motores con 21,092 Kg. de empuje / mot.

Capacidad máx. de combustible (Kg): 66,139
 Peso máx. al despegue (Kg): 206,387
 Carga de paga (Kg): 37,195 (E)*
 Veloc. prom. de crucero (Km/Hr): 911
 Alcance (Km): 6,318 (MM)*
 3,439 (MEX)*

tripulación: 3 Pilotos
 11 Sobrecargos
 No. de Asientos: 201 Turista

COMPARTIMENTO	CAPACIDAD MAX. DE CARGA (KG)	DIMENSION PLANTAS (m ²)	DIMENSION PUERTAS	SUPERFICIE EN PISO (M ²)
Delantero	17,463	53.5	2.642 x 1.676	40.40
Central	9,072	44.7	1.778 x 1.676	25.60
Trasero	454	14.4	0.762 x 0.914	8.80



MATRÍCULA	MODELO	SERIE	NÚMERO FUSELAJE	PESO VUELO	NOMBRE
N10038	DC10-15	48375	358	108,083.6	ANAPAC
N10039	DC10-15	48376	360	107,980.3	INDEPENDENCIA

- * (E) Límite Estructural
- * (MM) Nivel del mar
- * (MEX) Nivel de México
- + Incluye Pasajeros, Equipaje, Correo y Carga.

"BOEING DC10-30."

Motores: 3x J79-107A motores con 21,111 Kg. de empuje por mot.

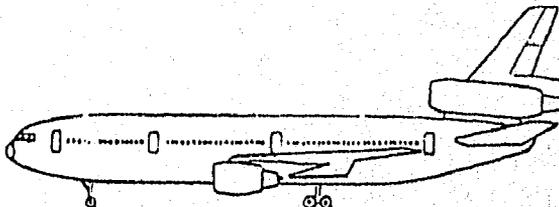
Capacidad máx. de combustible (Kg): 111,111
 Peso máx. al despegue (Kg): 251,745
 Carga de paga (Kg): 44,260 (E)*
 40,260 (V)*

Veloc. gran. de crucero (Km/h): 911
 Alcance (Km): 8,700 (MM)*
 5,371 (MEX)*

Tripulación: 3 Pilotos
 11 Sobrecargos

No. de Asientos: 303 Turista

COMPARTIMENTO	CAPACIDAD MAX. LE CARGA (KG)	LE CARGA (M ³)	DIMENSION PUERTAS	SUPERFICIE EN PISO (M ²)
Delantero	25,421	53.5	2.642 x 1.676	40.40
Central	15,876	44.7	1.778 x 1.676	25.60
Trasero	3,402	14.4	0.762 x 0.914	8.60



MATRÍCULA	MODELO	SERIE	NÚMERO FUSELAGE	PESO VACÍO	NOMBRE
XA-DUG	DC10-30	46936	141	115,404.0	CIUDAD DE MEXICO
XA-DUH	DC10-30	46937	152	115,472.0	CASTILLO DE CHA- PULTEPEC.

* (E) Límite Estructural * (MM) Nivel del mar
 * (V) Límite de Voladura * (MEX) Nivel de México

DIMENSIONES MAXIMAS DE PIEZAS DE CARGA ACEPTABLES POR EQUIPO DE VUELO.

Actualmente, Aeronéxico cuenta con Equipo DC9-15, DC9-32, DC9-82, DC8-51, DC10-15 y DC10-32, debiendo ser la aceptación de envíos de acuerdo a las medidas de los compartimentos de carga.

DIMENSIONES MAXIMAS DE PIEZAS DE CARGA.

El máximo tamaño de piezas que pasa a través de las puertas de carga en los diferentes equipos, se muestra en los cuadros siguientes:

El método internacional para examinar las dimensiones de una pieza es: Largo x Ancho x Alto, o sea, este orden precisamente.

EQUIPO DC9-15:

COMPARTIMENTO DELANTERO DE CARGA EN CENTIMETROS

		ALTO DEL PAQUETE (CM.)														
		8	15	23	30	38	43	48	51	58	64	67	74	77	81	
		LONGITUD DEL PAQUETE (CM.)														
ANCHO DEL PAQUETE (CM.)	6	427	427	424	422	417	419	419	417	411	409	408	404	400	396	
	15	424	424	422	419	417	417	417	411	409	406	404	404	401	397	
	23	419	419	417	417	414	414	414	410	408	401	398	391	381	376	
	30	417	417	414	411	411	411	409	404	398	391	388	379	369	364	
	35	414	414	411	411	408	408	407	401	395	388	385	374	364	359	
	51	409	409	406	404	404	404	404	398	392	385	382	371	361	356	
	64	401	401	398	398	391	391	391	385	379	372	369	358	348	343	
	76	378	378	366	366	360	360	360	354	348	341	338	327	317	312	
	89	323	320	312	310	305	306	307	292	292	277	277	261	254	244	241
	102	284	282	269	269	269	267	264	262	251	241	241	230	220	210	207
	114	257	254	251	249	246	241	236	224	218	211	211	200	190	180	177
	127	231	226	224	218	216	211	208	203	193	185	185	174	164	154	151
132	229	221	218	211	211	206	201	190	183	177	177	166	156	146	143	

Estaciones (Sistema Nacional)

Acapulco	ACA
Aguascalientes	AGU
Cancún	CUN
Chetumal	CTM
Chihuahua	CUU
Ciudad Juárez	CJS
Ciudad Obregón	CEN
Ciudad Victoria	CVM
Cozumel	CZM
Culiacán	CUL
Durango	DGO
Guadalajara	GDL
Guaymas	GYM
Hermosillo	HMO
La Paz	LAP
León	LEN
Loreto	LTO
Los Mochis	LMM
Manzanillo	ZLO
Matamoros	MAM
Mazatlán	MZT
Mérida	MID
México	MEX
Monterrey	MTY
Morelia	MLM
Oaxaca	OAX
Poza Rica	PAZ
Puerto Vallarta	PVR
Reynosa	REX
Saltillo	SLO
San José del Cabo	SJD
Tapachula	TAP
Tijuana	TIJ
Toluca	TLC
Torreón	TRC
Tuxtla Gutiérrez	TJZ
Uruapan	UPN
Villahermosa	VSA
Zihuatanejo	ZIH ²⁹

²⁹ Manual de Carga Nacional

Estaciones (Sistema Internacional)

Allanta	ATL
Bogotá	BOG
Houston	IAH
Caracas	CCS
Los Angeles	LAX
Madrid	MAD
Miami	MIA
Montreal	YMX
Nueva York	YFK
Panamá	PTY
París	ORY
Toronto	YYZ
Tucson	TUS
San José California	SJC ³⁰

Dichas estaciones dan soporte a la fuerte fluctuación de mercancías que traspasan diariamente las fronteras; sin embargo, no todas cuentan con la adecuadas infraestructuras para brindar un buen servicio.

³⁰ Manual de Carga Internacional.

Manejo de la Carga (en México)

En la recepción de carga el personal de pesaje checa que el empaque deba ser el adecuado y que garantice el correcto manejo de la misma

**De no ser así, sólo se recibe la carga bajo firma y absoluto riesgo de quien la presente con inadecuado embalaje.*

Se revisa que los paquetes vayan perfectamente identificados con sus respectivas etiquetas de remitente y consignatario.

Cuando se trata de una mercancía que fué presentada por una agencia, las medidas serán más estrictas pues, hay que recordar que antes de ser embarcada ésta permanece en bodegas y en algunas ocasiones sufre alteraciones.

Una vez pesado el embarque se procede a llenar el formato cubriendo los siguientes datos:

- Destino
- Fecha
- Número de Guía
- Número de Piezas
- Observaciones
- Nombre del que controló

Después de haber señalado lo anterior, el formato deberá ser entregado al documentador para que proceda a capturar la Guía Aérea.

Una vez recibida la carga se pasa de la sección de básculas a la zona de control.

El personal de documentación de la carga checa que en la guía aérea aparezca el nombre del empleado que bautizó la carga, además de la firma del remitente como constancia de la aceptación del contrato de transporte.

Una vez terminada la recepción del embarque el documentador entregará al empleado que llevó a cabo el pesaje del envío, la guía y bautizos que darán inicio al etiquetado de las cajas recibidas.

La boleta de pesaje y el formato de recepción de carga pesada, son engrapados a la guía de archivo para que dé constancia de su manejo.

El personal de control de carga retira la mercancía de la zona de control para que sea distribuida por estaciones de acuerdo con las horas de despacho y la ruta de cada vuelo; para tal efecto se siguen los lineamientos:

A) Se acude a la palomera que se encuentra en la oficina de jefe de turno con el objeto de retirar las guías a despachar seleccionando las que tengan prioridad de acuerdo a su contenido.

B) El control de carga es checado paquete contra guía y una vez seguros de no haber discrepancia se anotaran los siguientes datos en el formato de control de carga:

- Destino
- Carga
- Fecha
- Número de guía
- Piezas/Kilos
- Observaciones
- Controlado por:
- Firma

Entonces, se introduce la carga al carro correspondiente:

Por ejemplo:

- Peces
- Animales vivos
- Objetos frágiles, etc.

El empleado responsable del control de esta carga debe anotar sus datos con el fin de que en un determinado momento asuma responsabilidades.

Una vez terminado lo anterior el personal del control de la carga debe entregar la hoja de control de carga y las guías que ampara el mismo a la persona asignada para la elaboración de las listas de carga despachada.

El empleado encargado de la elaboración de la lista de carga despachada debe separar las listas de acuerdo a prioridades con los contenidos en cada envío.

Tiene que capturar por medio del sistema para que sea emitido este formato llevando el número de vuelo:

- Fecha
- Origen y destino
- Número de guía
- Piezas
- Peso
- Nombre de la persona que la entregó

La distribución de la lista de carga despachada es la siguiente.
Original y copia. Estación de destino junto con las guías
Copia. Estación de origen (Archivo).

Una vez que ha sido elaborada la forma anterior el empleado encargado procedera a llenar el formato de informe de distribución de carga (Anexo) en el cual se harán las anotaciones acordes a las características de los embarques separados por vuelo:

Prensa, Carga, Comat, etc.
Piezas y peso inicial.
Piezas y peso última hora.

(Llevará anotación de carga animales vivos, perecederas o alguna otra observación al respecto).

Número de vuelo y fecha.
Detalle de valores.
Nombre y firma de la persona que formula.

La distribución de este formato es la siguiente:

Original. Oficina de plataforma
Copia rosa. Coordinador de plataforma
Copia blanca. Archivo de operaciones

Al término de la separación de los documentos de la carga despachada por cada estación y vuelo, esta deberá introducirla en un sobre anotando en el mismo: la clave de la estación que corresponda, así como número de vuelo y fecha, la cual se introducirá en la bolsa anclada al avión (Copia rosa).

Cuando se trata de aviones de cabina ancha, se tiene que fijar el sobre con los documentos en el primer pallet que quede a la vista ya sea engrapado, amarrado o pegado con cinta canela.

Después de haber efectuado el despacho de cada uno de los vuelos asignados, tendrá que enviar el mensaje de cada uno de los vuelos anunciando piezas y kilos manejados en el vuelo específico, quedando en la estación de México las guías de carga no enviada previo reporte en la lista de carga despachada que viaja con la carga.

* Limitaciones para el manejo de la carga

Los aviones que integran la flota de vuelo de México, reúnen determinadas características para el transporte de carga, que son las siguientes:

- El piso de sus compartimentos de carga y de cabina están limitados para soportar determinado peso por unidad de superficie.

- El peso de artículos a transportar en los compartimentos de carga, podría dar lugar a una sobrecarga a la resistencia de sus pisos; por lo que para esos casos, deberá usar empaques adecuados o implementos adicionales para distribuir el peso de la carga en una mayor área del piso.

- Para protección del piso de los compartimentos de carga durante las maniobras de estiba y descarga en aviones DC-9, se pintaron unas franjas color negro a los lados de los rieles, sobre la hilera de tornillos que sujetan el piso a los cuadernos del fuselaje, y un letrero visible en la parte frontal de los compartimentos con la leyenda "PISAR SOBRE LAS FRANJAS DE COLOR NEGRO".

Los datos que debe contener una etiqueta para elementos de carga son los siguientes:

- 1.- Container/Pallet
- 2.- Número (Clave IATA)
- 3.- Destino
- 4.- Peso Neto
- 5.- Peso Tara
- 6.- Peso Total
- 7.- Cargado en
- 8.- Vuelo
- 9.- En posición
- 10.- Contenido
- 11.- Observaciones

Por lo tanto, el uso de los compartimentos no cuentan con las condiciones suficientes para el transporte de algunas mercancías. Claro ejemplo son las mercancías peligrosas, pues su alto riesgo de explosión impide que se transporten por esta vía.

4.2 Desarrollo del Servicio Aéreo de Carga frente a la Adhesión de México al GATT

A mediados de 1986, el Ejecutivo Federal consideró oportuno iniciar negociaciones para la adhesión de México al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), con el fin de "alcanzar el cambio estructural de la economía del aparato productivo del país" ³¹

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

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

Como ya se mencionó, en el GATT es donde se da la aplicación de la "Cláusula de la Nación más Favorecida" ³², por medio de la cual los estados firmantes se comprometen a conceder a los demás firmantes un trato igual, sin discriminaciones en sus relaciones comerciales, con sus excepciones.

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

México ingresa formalmente al Acuerdo, a partir del segundo semestre de 1987, para lo que se vertieron una gran cantidad de opiniones por parte del sector público y del sector privado.

³¹ El proceso de adhesión de México al GATT.

³² Sistemas de Preferencias previamente congeladas.
Las Zonas de Libre Comercio y Uniones Aduaneras.
Excepciones aprobadas por las dos terceras partes de las partes contratantes.

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

Además de la reducción de las tarifas arancelarias, con la adhesión de México al GATT, se pretende la eliminación de los permisos de importación, trámite que normalmente vetaba la entrada de algunos productos. Es así que surgen comentarios por parte de industriales que van en contra de las medidas adoptadas, ya que con la intromisión de productos extranjeros al mercado se teme por la planta productiva nacional, pues se presentan riesgos por la falta de infraestructura para cumplir con los requisitos de competencia con los precios y calidades de los artículos importados.

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

Ante el reto de la competencia a nivel internacional se pretende que muchas de las deficiencias en los aparatos comerciales y productivos del país se subsanen.

La administración de Miguel de la Madrid, tomó como un punto fuerte de apoyo, para liberalizar el comercio, la vinculación al GATT, con el objeto de pasar de la sustitución de importaciones al desarrollo de una economía tendiente a las exportaciones; se abre el mercado a las importaciones y se trata, por otro lado, de fomentar las exportaciones; en la práctica no se dá el fuerte crecimiento económico que se tenía contemplado, por lo tanto la utilización del medio aéreo como vía de transportación no tiene demanda, y a su vez tampoco crecimiento.

4.3 Problemática a la que se enfrenta el servicio de carga en México (a un año de la firma del TLC).

Cabe señalar que para el período que inició el Presidente Carlos Salinas de Gortari, el país se encontraba no muy creciente en el nivel de transportación, lo cual indicaba que había que darle prioridad a algunos modos que conforman el sector *Comunicaciones y Transportes, entre ellos el aéreo, que es el que más nos interesa* y al cual el gobierno del presidente Salinas no le dio importancia, si lo comparamos con el carretero.

En su primer año de gestión, mencionó que la desincorporación de Mexicana de Aviación le permitiría contar con capital para la modernización y el crecimiento de su flota, lo cual no se dio en la proporción así estimada. Se mencionó también, para 1989, que la desregulación buscaba promover la libre concurrencia y suprimir costos innecesarios, pues es un aspecto medular de la modernización, lo cual no se dio tampoco en la práctica.

En 1990, la desregulación responde al espíritu que empuja la reforma del estado. Menciona que con el transcurso del tiempo se acumularon leyes, reglamentos y disposiciones que llegaron a constituir verdaderas barreras al desarrollo de la actividad económica, ya que algunas normas se habían vuelto obsoletas, y otras eran abiertamente contradictorias. Así pues, se eliminaron exclusividad de rutas y otras reglamentaciones que estaban de más.

Se eliminaron restricciones a las aerolíneas, se actualizaron convenios bilaterales y se negociaron nuevos acuerdos.

Se modificó la Ley Aduanera para que los importadores y exportadores realizaran más agilmente sus operaciones y del mismo modo facilitar de cierta forma el mecanismo de transportación.

En 1991, se dio absoluta prioridad a la carga en carreteras. Fue mucho lo que la crisis redujo en el nivel de vida en nuestro país. Los rezagos económicos implicaron costos sociales en extremo no hubo gran desarrollo en el transporte por vía aérea.

En 1992, en materia de comercio exterior continuaron las acciones tendientes a simplificar, agilizar y fomentar el comercio con otros países. Se eliminaron permisos previos de importación y exportación y se presentó una iniciativa para armonizar la clasificación arancelaria con la práctica internacional con lo que se facilita la operación aduanera. Sin embargo, no hubo grandes logros en cuanto a

eficacia de carga aérea se refiere, pues se dió preferencia a otros sectores que en esos momentos más necesitaban de la atención del Gobierno.

Los aeropuertos con grado de saturación, como los de la Ciudad de México, Cancún y Guadalajara, son objeto de especial atención. Gracias a una amplia participación de inversionistas privados (sin los cuales no hubiera sido posible) se atendieron los requerimientos de los usuarios de la aviación, quedando sólo a cargo del Estado el pleno control en materia de seguridad y aspectos aduanales y migratorios.

En un lapso relativamente corto, México pasa de una economía cerrada a una economía abierta.

De acuerdo a la actual política económica y dentro de la apertura comercial, la prioridad de la planta industrial crea en el mercado nacional el entusiasmo de elevar la calidad de los productos en México para competir y colocarlos en el exterior, es decir, propiciar las exportaciones.

Tomando en cuenta que la administración del país se ha enfocado en estos términos al desarrollo de la planta industrial, el transporte asume un papel vital.

En 1994, entra en función el tan analizado Tratado de Libre Comercio (TLC), el cual involucra a los tres países del norte del continente americano Canadá, Estados Unidos y México; el cual indudablemente tendría un mayor intercambio comercial en la transportación por vía aérea, pues la apertura comercial daría libre acceso al movimiento de mercancías tanto importadas como dirigidas a la exportación.

Siendo países altamente desarrollados tanto Canadá como Estados Unidos cuentan con mejores equipos, bases de mantenimiento, refacciones y modernos sistemas de comunicación, lo que les facilita la comercialización de su producto y les permite abatir sus costos de operación; con lo cual las aerolíneas difícilmente pueden competir.

El que México no esté en igualdad de infraestructura en materia aeronáutica, nos pone en desventaja, no sólo frente a esos dos países sino con el resto del mundo.

Las condiciones en las que nuestros servicios nacionales se encuentran, en cuanto a carga se refiere, no es suficiente ni de calidad competitiva, tal es el ejemplo que a continuación se muestra, pues el trato a la carga es pésimo a pesar de las constantes capacitaciones.



aeromexpress

AM MX

NUMERO DE GUIA 4023450
AWB No

REG. No.

REPORTE DE DAÑO

ME USE 1-5
PI SO SEGUN GUIA X 15
WEIGHT ACC TO AWB 185

AEROPUERTO DE ORIGEN AIRPORT OF DEPARTURE	AEROPUERTO DE DESTINO AIRPORT OF DESTINATION	VUELO No. - FLIGHT No.	
MEX	GDL	MX 580	
No TOTAL DE PIEZAS TOTAL NO. OF PIECES	No. DE PIEZAS DANADAS NO OF PIECES DAMAGED	ULTIMO AEROP. DE MANEJO LAST POINT OF LOADING	
40	02	MEX	
			PESO ACTUAL 185 ACTUAL WEIGHT ACVD 185 DIFERENCIA 185 DIFFERENCE 185

TIPO DE EMPAQUE TYPE OF PACKING	TIPO DE DAÑO AL EMPAQUE TYPE OF DAMAGE TO PACKING	DAÑO AL CONTENIDO DAMAGE TO CONTENTS
CARTON <input checked="" type="checkbox"/> FIBER BOARD	APLASTADO <input type="checkbox"/> CRUSHED	SUCIO <input type="checkbox"/> SOILED
CAJA DE MADERA <input type="checkbox"/> WOODEN BOX	ROTO <input checked="" type="checkbox"/> BROKEN	ROTO <input checked="" type="checkbox"/> BROKEN
CAJA DE METAL <input type="checkbox"/> METAL BOX	RASGADO <input type="checkbox"/> TORN/RIPPED	QUEBRADO/APLASTADO <input type="checkbox"/> CRASHED/SMASHED
MUCAL DE MADERA <input type="checkbox"/> WOODEN CRATE	MOLADO <input checked="" type="checkbox"/> WET	DESBARATADO <input type="checkbox"/> ROTTEN/MILDED
BARREL DE MADERA <input type="checkbox"/> WOODEN BARREL	CINTA RASGADA <input type="checkbox"/> TAPE TORN	FUGA DEL CONTENIDO <input checked="" type="checkbox"/> CONTENTS
BARREL DE METAL <input type="checkbox"/> METAL BARREL	ABIERTO <input type="checkbox"/> OPEN	LASTIMADO <input type="checkbox"/> INJURED
PACA <input type="checkbox"/> BALE	OTRO <input type="checkbox"/> OTHER	MUERTO <input type="checkbox"/> DEAD
SACO DE PAPEL <input type="checkbox"/> SACK PAPER		OTRO <input type="checkbox"/> OTHER
SACO DE TELA <input type="checkbox"/> SACK CLOTH		
COFRE <input type="checkbox"/> SUITCASE		
BOLSA MALETA <input type="checkbox"/> BAG HAND BAG		
FLEJADO <input type="checkbox"/> HOOPIRON		
CLAVADOSELLADO <input type="checkbox"/> NAKED/SEALED		
SIN EMPAQUE <input type="checkbox"/> UNPACKED		
OTROS (ESPECIFIQUE) <input type="checkbox"/> OTHER (SPECIFY)		
	TIPO DE MATERIAL DE EMPAQUE TYPE OF PACKING MATERIAL:	AFERENTEMENTE DAÑADO POR DAMAGE APPARENTLY CAUSED BY
	YRUTA MADERA <input type="checkbox"/> WOOD SHAVINGS	TEMPERATURA (CALOR/FRO) <input type="checkbox"/> TEMPERATURE (HOT/COLD)
	ASERRIN <input type="checkbox"/> SAWDUST	MATERIAL EMPAQUE INSUFICIENTE <input checked="" type="checkbox"/> INSUFFICIENT PACKING
	PAPEL <input type="checkbox"/> PAPER	MANEJO INADECUADO <input type="checkbox"/> IMPROPER LOADING
	PAPEL SEDA <input type="checkbox"/> TISSUE/PAPER	DOPEADO EN RAMPA <input type="checkbox"/> PUNCH ON CONVEYOR BELT
	PLASTICO <input type="checkbox"/> PADS	
	OTRO <input type="checkbox"/> OTHER	

CONTENIDO: CONTENTS	CUANDO SE NOTO EL DAÑO POR PRIMERA VEZ: WHEN WAS DAMAGE FIRST NOTICED
EMPAQUE EXTERIOR RENOVADO <input checked="" type="checkbox"/> OUTER PACKING RENEWED	A BORDO DEL AVION <input type="checkbox"/> IN THE AIRCRAFT
SE CAMBIO EL EMPAQUE ORIGINAL <input type="checkbox"/> PACKING	DURANTE LA DESCARGA <input type="checkbox"/> UNLOADING AIRCRAFT
SE RESELLA CON CINTA NUEVA <input type="checkbox"/> PACKAGING RETAPED/PACKAGING RECORDED	DELAVIAJE AL ALMACEN <input type="checkbox"/> TRANSPORT TO WAREHOUSE
SE REEMPACADO <input type="checkbox"/> ONFORWARDED	EN EL ALMACEN <input type="checkbox"/> IN THE WAREHOUSE
FLEJE RENOVADO <input type="checkbox"/> HOOP IRON RENEWED	EN LA RAMPA <input checked="" type="checkbox"/> ON THE CONVEYOR BELT
SE NOTIFICO AL AGENTE <input type="checkbox"/> AVERAGE AGENT NOTIFIED	AL TRANSFERIRSE <input type="checkbox"/> TAKE OVER TRANSFER CARGO
SE DESTROYO (CON SUPERVISION ADUANAL) <input type="checkbox"/> DESTROYED (CUSTOMS SUPERVISION)	AL DESCARGAR EL PALETE <input type="checkbox"/> BREAK DOWN PALLET
OTRO <input type="checkbox"/> OTHER	OTRO <input type="checkbox"/> OTHER
	EN CONFRONTA <input type="checkbox"/>

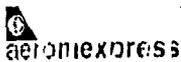
OBSERVACIONES SE LEVANTA LA PRESENTE PARA SU CONTROL Y POSTERIOR DESPACHO. SE DETECTA AL MOMENTO DE ESTAR AL AVION.
 SE LEVANTA EL REPORTE CORRESPONDIENTE OPS/SEAT # 08137.02 PIEZA AVERIADAS DE LOTE 40. INVENTARIO. CAJA # 1; 10 FRASCOS INTACTOS, Y 02 AVERIADOS, ROTAS Y CON LIQUIDO DERRAMADO (DON PEDRO). CAJA # 2; 09 FRASCOS INTACTOS, Y 03 PIEZAS AVERIADAS, ROTAS Y CON LIQUIDO DERRAMADO (BACARDI).
 SE REEMPACAN EN TERMINAL DE CARGA PARA SU DESPACHO POSTERIOR.

FECHA Y HORA EN QUE EL CLIENTE INFORMO DEL DAÑO O FALTANTE
 TIME AND HOUR WHEN THE CUSTOMER INFORMS DAMAGE AND LOST

* OTRO (ESPECIFIQUE)
 OTHER (SPECIFY)

COPIA A COPY TO:	<input type="checkbox"/> ADUANA	FECHA DE FORMULACION
	<input checked="" type="checkbox"/> COPIA	
	<input checked="" type="checkbox"/> COPIA	
	<input checked="" type="checkbox"/> COPIA	

SEAT
Tel: 764830 511-72 00



SUBDIRECCION TECNICA Y DE OPERACIONES
GERENCIA DE INGENIERIA

REPORTE DE IRREGULARIDADES 08137

VUELO CIA	FECHA:	No. GUIA	QPO:	DEA:
511-1196	11/96	4021450	3	22
AGENTE DE CARGA:	R/O: DE		TIPO DE SERV.	
FRANCISCO CRUZ MARTINEZ	SEAT: J. LOPEZ			

IRREGULARIDAD DETECTADA DURANTE:

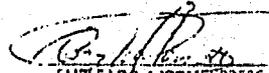
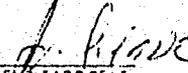
- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> LA CARGA | <input type="checkbox"/> LA DESCARGA |
| <input type="checkbox"/> LA RECEPCION DE AP | <input type="checkbox"/> LA ENTREGA A AP |
| <input type="checkbox"/> DESCARGA EN CONEXION | <input type="checkbox"/> RECEPCION DE CONEXION |
| <input type="checkbox"/> CARGA EN VLD DE CONEXION | <input type="checkbox"/> OTRO (ESPECIFICAR) _____ |

LA CARGA PRESENTA SIGNOS DE:

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> MALTRATO | <input type="checkbox"/> CONTENIDO VISIBLE |
| <input type="checkbox"/> VIOLACION | <input type="checkbox"/> DAÑOS POR COND. ATMOSFERICAS |
| <input type="checkbox"/> ROTURA ACCIDENTAL | <input type="checkbox"/> DAÑOS POR RETRASO EN ENTREGA |
| <input type="checkbox"/> MAL EMPACADO | <input type="checkbox"/> OTRO (ESPECIFICAR) _____ |

DESCRIPCION Y OBSERVACIONES:

3 CAJAS CONTENIDO VINOS
SE FUE MANIPULADO POR
UNO DE LOS EN CARGAS
DURANTE LA CARGA
SE QUEDAN PARA SU REPORTE
CORRESPONDIENTE
DESTINO CAD

 EMPLEADO AEROMEXPRESS NOMBRE Y FIRMA	 EMPLEADO SEAT NOMBRE Y FIRMA
--	--

100-100000

GUIA DE CARGA AEREA - NO NEGOCIAR F No. 8030653

Comerexpress S.A. de C.V.

REPUBLICA MEXICANA DE AVIACION No. 161 SAN JUAN DE ARAGON MEXICO		QUADALAJARA QDL VINOS Y LICORES 30 2312	
CARGO CARGO FUO PESO O VOLUMEN		A CONTRA	
36.69		15%	
SUB-TOTAL (BASE IVA)		15%	
MONTE IVA		15%	
MONTE COD		15%	
TOTAL		15%	



EXPRESS DESPACHADO

Los problemas que afectan a México, son varios.

- INFRAESTRUCTURA

Las bodegas para almacenar la carga son insuficientes y se encuentran en pésimas condiciones.

El equipo de carga y descarga es muy viejo, lo cual no permite un rápido acceso y traslado de las mercancías, ocasionando un mayor costo de operación y mantenimiento.

El equipo de refrigeración es insuficiente, pues en ocasiones hay que enviar fax solicitando con anticipación el espacio en el vuelo.

- AERONAVES.

La mayoría presenta la peculiar característica de trasladar pasajeros al mismo tiempo que carga, es decir que, ciertos compartimentos con capacidad restringida son asignados a la carga.

No obstante eso, el mantenimiento que se les da es periódicamente cada 6 meses. El cambio de alguna pieza por vieja que sea no se cambia hasta que la aeronave lo exige.

- PERSONAL.

La negligencia e irresponsabilidad es la principal característica del personal que no ha recibido una capacitación basada en los sistemas de control de calidad los cuales periódicamente revalúan y retroalimentan ésta.

- DIRIGENTES.

Los altos puestos, son realmente posiciones políticas que no son ocupadas por verdaderos especialistas o técnicos conocedores del área.

- TARIFAS.

Al ascender a la presidencia en México el Lic. Carlos Salinas de Gortari, implementó el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, en el cual se estableció que los precios de los servicios deberían tener un nivel adecuado para poder competir en los mercados internacionales, con ello la Secretaría de Comunicaciones y

Transportes se dió a la tarea de estructurar un esquema tarifario para el transporte aéreo en conjunto.

En junio de 1991, cuando se dan las Reglas Generales de Transporte Aéreo Regular. (a partir de entonces) se eliminan la exclusividad de rutas y se llevan a cabo acciones para facilitar el tráfico internacional de pasajeros y carga, como lo es la libertad de tarifas, es decir, se deja que sea la competitividad la que determine los niveles de precio que cubren en cada ruta, sin que se requiera una aprobación anticipada de la Dirección General de Tarifas de la propia S.C.T.

A finales de 1994 la constante variación del tipo de cambio provocó el estancamiento del comercio, lo cual afectó directamente al desarrollo de la aviación y con ello a la aplicación de tarifas justas.

Hoy día, si bien es cierto que las tarifas se han mantenido a pesar de la fuerte crisis por la que atraviesa nuestro país, también es cierto que siguen siendo altas, lo cual no es atractivo para ningún usuario.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

5. CONCLUSIONES

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

Así, tomando en cuenta que la administración del país se ha enfocado en estos términos hacia un desarrollo de la planta industrial, el transporte asume un papel vital.

En el análisis de cada una de los puntos incluidos en este trabajo se reconoce que :

- El transporte de carga aérea, a través de su historia, ha tenido un acelerado desarrollo por las constantes innovaciones en la tecnología aeronáutica y ha adquirido una enorme importancia por el inmenso intercambio comercial de una gran diversidad de artículos entre todas las naciones. Es una actividad importante para la economía de cualquier país, ya que por sí sola genera empleos y, relacionada con el comercio y los negocios implica obtención de divisas.
- El transporte de carga por avión está destinado a ciertas mercancías que por sus características requieren de este medio, es decir, por su valor, por su naturaleza y por el tiempo, razones que justifican el transporte aéreo por sus características y costos.
- Las dos guerras mundiales fueron hechos que impulsaron el desarrollo de las aeronaves en busca de rapidez, capacidad y versatilidad para el servicio aéreo militar de cada una de las partes en conflicto.
- La era de los motores de reacción marca el inicio de una nueva era en la aviación con los aviones DC-8 y Boeing 707, permitiendo así una constante mejoría en la prestación de los servicios de transporte aéreo.
- La reglamentación aérea sufre de constantes variaciones, toda vez que debe evolucionar con los mismos cambios de la tecnología y de los hechos internacionales que pueden no estar contemplados en la legislación.
- Si bien es cierto que muchas de las normas están siendo cada vez más uniformes en el sentido de ser aplicadas a un número cada vez mayor de países, también es cierto que falta mucho por hacer, pues los intereses varían de un extremo a otro en el ámbito internacional.

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

- La bilateralidad es la vía más común para que se den las negociaciones de las libertades aéreas, pues la heterogeneidad de las naciones no permite que se llegue a acuerdos comerciales por la vía del multilateralismo.

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

- La IATA es un organismo internacional de carácter privado que reúne a las empresas de transporte aéreo para promover el mismo, creando e impulsando los medios de coordinación y armonización entre sus miembros y trabajando en base a las leyes emitidas por organismos internacionales de carácter público como OACI y ONU.

- Si bien es cierto que la mayoría de transportación se dá por vía terrestre, también es cierto que el transporte aéreo asume un papel vital para la movilización de carga de elevado valor y con carácter de urgente. Así pues, ante la apertura comercial y para el futuro de México es necesario promover la creación de compañías aéreas que se dediquen al servicio exclusivo de carga, en las cuales se incentive el crecimiento y el desarrollo de las aerolíneas para poder brindar un mejor servicio cualitativa y cuantitativamente a todos los usuarios.

Al mismo tiempo será necesario consolidar y mantener el liderazgo de corporaciones como Aeromexpress mediante la continua búsqueda de nuevas políticas y planes estratégicos, que contribuyan al crecimiento de la transportación aérea de carga, en los mercados nacional e internacional, brindando al usuario el sistema de soporte logístico y técnico más avanzado, asegurando así el estándar de calidad y excelencia en el servicio.

Así también, concretar medidas para regular las operaciones de Aeroméxico Cargo y Mexicana Cargo, ello con objeto de dar mejor servicio al cliente.

- La función de las empresas reexpedidoras, así como de las agencias de carga, toman un papel determinante, pues gracias a ellas se puede contar con un servicio completo, logrando así una exportación o importación con calidad, ya que son las que coordinan el transporte con otros servicios y agilizan el comercio internacional.

- Hoy en día el servicio de transporte aéreo de carga puede utilizarse para una diversidad de artículos con características específicas, por lo que si cuenta con los métodos adecuados para preservar y proteger el estado físico de las mercancías y de las aeronaves, se brindará confiabilidad al 100%.

- La Guía Aérea o Porte Aéreo, es el contrato de transporte que tiene diversas funciones operativas y contables que limitan la responsabilidad del transportista en base a los principios que establece el Convenio de Varsovia de 1929.

- El servicio de carga aérea en México no ha sido desarrollado por la falta de inversión y programas de desarrollo eficientes, y dadas las condiciones de competencia y el momento de crisis por el que atraviesa nuestro país sólo con la entrada de la iniciativa privada a la aviación se podrán dar las condiciones para contar con un mejor medio de transporte, garantizando así el desarrollo a nivel nacional; pues como ya hemos visto sólo, con la participación de particulares se ha ampliado y modernizado la infraestructura aeroportuaria, esto es, tanto en su construcción como en su operación.

La capacitación del personal es factor decisivo cualitativa y cuantitativamente para el futuro de la carga aérea y propiamente de las agencias transportistas, es por ello que, será necesario al inicio de cada año efectuar un estudio para conocer el nivel que ocupan y en base a ello tomar medidas que en buena parte ayuden al mejoramiento del servicio nacional.

- Una red de transporte aéreo con eficiente infraestructura y con tarifas adecuadas es un elemento indispensable para conseguir el desarrollo económico, especialmente en los países de desarrollo como el nuestro, en donde el establecimiento de un aeropuerto genera empleos por sí mismo, pero influye además en el crecimiento del comercio, principalmente en las exportaciones.

Considero que es necesario crear una única y sólida institución especializada que atienda todos los modos de transporte pero, en especial, una Dirección dependiente de la SCT que se encargue del sector aéreo, el cual de solución a la demanda presentada por usuarios; lo anterior, con el fin de evitar una acumulación de problemas de los distintos modos de transporte, además de que se encargue de la construcción y mantenimiento de los recursos necesarios para su funcionamiento, regulación y operación.

- Si bien es cierto que en un momento dado se contempló a la desregulación como la cura al problema que presentaban las aerolíneas, también lo es que la competencia trajo consigo una marcada discriminación hacia las líneas que no tienen mucho que ofrecer, pues el precio accesible de una aerolínea en magníficas condiciones siempre tendrá mayor demanda que una que ofrece más bajos precios pero que, el servicio se encuentra en pésimas condiciones.

El actual Secretario de Comunicaciones y Transportes, Carlos Sacristán, de girar instrucciones a la Dirección General de Tarifas para que desarrolle un programa, el cual sea revisado en un periodo no mayor de 6 meses, permitirá un mayor equilibrio, disminuyendo así las marcadas arbitrariedades que hasta hoy se siguen dando.

Con ello más aerolíneas permanecerán activas, habrá más fuentes de trabajo y, si estas crecen, mayores oportunidades de empleo se darán, contribuyendo así a la estabilidad económica, política y social de nuestro país.

Considero que si el Estado con la ayuda de la Iniciativa Privada, racionaliza la contribución de los distintos modos de transporte en la satisfacción de la demanda, dará pie a que, en 1997, México cuente con una sólida infraestructura capaz de cubrir cualquier demanda por más grande que sea, sin el temor de que el equipo con que se cuenta no de su máximo rendimiento.

Soy de la opinión de que, impulsando las acciones encaminadas a dotar de insumos, equipos, instalaciones e infraestructura en general adecuados a los modos de transporte, habrá una mayor fuerza entre éstos, la cual será reflejada en la demanda equitativa, beneficiando a todos y cada uno de ellos, eliminando así la marcada dependencia de demanda por parte del transporte terrestre.

Si el gobierno del Presidente Ernesto Zedillo crea los recursos e instrumentos de política económica necesarios al propósito de regular la actividad del sistema de transporte de carga aérea en las distintas fases de su construcción y evalúa cada 6 meses la adecuación entre el proyecto y sus resultados y entre el objetivo y los efectos en un plazo no mayor de 2 años, el servicio aéreo será el más importante y utilizado por la población, proporcionando crecimiento nacional que más tarde puede convertirse en modelo para el exterior.

- Finalmente cabe mencionar la importancia que tiene reconocer la dependencia que existe entre el comercio y el transporte, pues uno necesita del otro para cumplir con su objetivo. De ahí la teoría de la interdependencia donde, basándose en este modelo, nos atrevemos a decir que uno funciona necesariamente con ayuda del otro.

- Por tal motivo, es necesario coordinar la demanda que requiere de servicio, analizar la capacidad e imponer medidas que faciliten con mayor rapidez la agilización de mercancías, sin que se le dé mal uso a la infraestructura con la que se cuenta, y mucho menos que se incrementen los costos de operación. Es decir, que cada operación se lleve a cabo conforme a una planeación perfectamente determinada y coordinada, para ser finalmente ejecutada.

GLOSARIO

- Embalaje. Recipiente en el cual se protege el envío
- Embarcador. Se refiere a la persona o empresa que ha ordenado y dado instrucciones para el envío del embarque en el punto de origen, también puede ser llamado expedidor.
- Envío. Uno o más bultos recibidos en una agencia o despacho al amparo de la misma guía aérea a un mismo consignatario y dirección, es lo mismo que embarque.
- Explotador. Toda persona, organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.
- Fletamento. Vuelo de fletamento es aquel que no es regular y también se denomina comúnmente charter.
- Fuselaje. Cuerpo del avión el cual lleva adheridas las alas.
- Guía aérea. Es el documento hecho por el embarcador o en su nombre que evidencia el contrato de transporte entre el embarcador y la línea aérea para el transporte de mercancías en sus rutas, comúnmente se denomina airwaybill.
- Peso. El peso se define como la fuerza con la que un cuerpo es atraído hacia la tierra y es igual a la masa multiplicada por la aceleración de la gravedad.
- Peso bruto. El peso total del paquete y como se presenta para el transporte.
- Peso neto. Es únicamente el peso de las mercancías sin tomar en cuenta el embalaje.
- Reservación. Es el equivalente al término de "booking" que significa el espacio separado con anticipación o el peso para el transporte de un embarque.
- Tránsito. Trámite operativo y aduanal que corresponde a la estancia no definitiva de un embarque en un punto de donde será reexpedido a su destino final.

BIBLIOGRAFIA

- Algunos datos sobre la OACI. Publicado por el Servicio de Información de la OACI. Montreal, Canadá.
- Arroyo, Orlando. Desarrollo de una Empresa Nacional de Carga Aérea. México, IEPEP. Reunión Preparatoria de Consulta Popular, 1988.
- Benson, Don. Transport and Distribution. London, Editorial W. H. Allen, C. , 1975. P. 321
- Camarena, Luhrs Margarita. El Transporte. Mexico, IIS UNAM, 1985. P. 130.
- El Nuevo Tesoro de la Juventud. Tomo XIII. 15 edic. Edit. Cumbre. México, 1981. P. 352
- Enciclopedia Universal Sopena. Tomo I. Edit. Ramón Sopena. S. A. Barcelona, 1979. P. 882-886
- Francoz, Rigalt Antonio. Derecho Aeroespacial. Mexico, Editorial Porrúa, 1981. P. 148
- Larsen, E. La Historia de los inventos y el progreso Técnico: Las Comunicaciones. Buenos Aires, Editorial Kapelusz, 1972. P. 148
- Lena, Paz Juan. Compendio de Derecho Aeronáutico. Buenos Aires, Editorial Plus Ultra, 1975. P.
- Ley de Vías Generales de Comunicación y disposiciones complementarias. Edit. Porrúa S. A. , 25ª edic. México, 1995. P. 455
- Mapelli, López Enrique. El Apoderamiento ilícito de aeronaves. Madrid, Editorial Tecnos Madrid, 1973. P. 229
- Mapelli, López Enrique. El Contrato de Transporte Aéreo Internacional. Madrid, Editorial Tecnos Madrid, 1968. P. 330
- Memoria sobre la OACI. Publicado por la Oficina de Información de la OACI. Montreal, Canadá, 1990. P. 59

- Meyer, Alex. Compendio de Derecho Aeronáutico. Buenos Aires. Edit. Atalaya, 1947. P. 555
- Novo, Salvador. La Historia de la Aviación en México. Edic. Especializadas Mexicanas S. A. de C.V., 1974. P. 221
- Nuevo Diccionario Enciclopédico Quillet. "Aviación", Tomo I, Edit. Quillet
- Ortega, Alcocer Gabriel. Carga Aérea. Teoría y Práctica. Edit. Trillas
- Pastore, John D. Historia de las Comunicaciones. de la almenara al telestar. México, 1969. P. 195
- Pérez, Elorriaga Liborio. Historia de la Aviación Mundial. Nacimiento y Evolución de las Líneas Aéreas Comerciales. México, Editorial SDN, 1ª edic., 1983. P. 146
- Rees, Peter. Transportes y Comercio entre México y Veracruz 1519-1910. México, Dir. Gral., Divulgación SEP, 1976. P.190
- Seara, Vazquez Modesto. Derecho Internacional Publico. Mexico, Editorial Porrúa. P. 661
- Secretaria de Comunicacion y Transportes. La Doctrina de la Revolución y las Comunicaciones en México, SCT, 1970. P. 55
- Videla, Escala Federico. Derecho Aeronáutico. Tomo III. Buenos Aires, Editorial Alberti, 1973. P. 835

HEMEROGRAFIA

- Barrios, Angeles. "Construirán dos terminales de carga". El Financiero. Secc. Negocios. México, 6 de febrero de 1995. p. 18
- Bravo, Lysette. "Obtendrán Aeroméxico y Telmex grandes ganancias con el arranque del Tratado". El Financiero. México, 20 de diciembre de 1993.
- Calderón, A. Lino Javier. "Por vía aérea se transportaron más importaciones de E.U. que por mar". El Financiero. México, 1 de diciembre de 1993.
- Editado por el Financiero. "Programa de Trabajo del Sector Comunicaciones y Transportes para 1994". México, 20 de enero de 1994.
- Fuentes, Berain. "Recomienda custodia en acciones de Aeroméxico y CMA". El Financiero. Sección Negocios. México, 29 de noviembre de 1993. p. 14
- Hernández, Jaime. "Crecimiento superior a 120% en aerolíneas regionales desde 88". El Financiero. México, 20 de diciembre de 1993.
- Hernández, Jaime. "Continental Airlines perdió 210 mdd durante 93". El Financiero. México, 23 de diciembre.
- Hernández, Jaime. "Inversión superior a un millón de dólares. El Financiero. México, 15 de diciembre de 1993.
- Hernández, Jaime. "Enfrentará la Aviación Nacional fuerte competencia y bajos precios durante 94". El Financiero. Secc. Negocios. México, 21 de enero de 1994. P. 11
- Hernández, Jaime. "Más del 80% lo aportará la I P, dijo Gamboa Patrón". El Financiero. Secc. Valores y Dinero. México, 17 de enero de 1994. P. 22
- Hernández, Jaime. "Ordenan toda la apertura posible en aeropuertos a la Inversión Privada". El Financiero. México, 1 de diciembre de 1993.

- Hernández, Jaime. "Posponen un año la aprobación de la Ley Federal de Aviación Civil". El Financiero. México, 19 de noviembre de 1993.
- Hernández, Jaime. "Precipitación al desregular el autotransporte: I P". El Financiero. México, 25 de noviembre de 1993.
- Klerigan, Efraín (corresponsal en Monterrey). "Sensible baja de pasajeros por el incremento a tarifas aéreas". México, 7 de febrero de 1995. P. 25
- Noticia periodística. "En marzo, Reunión Trilateral sobre transporte en TLC". El Financiero. México, 10 de enero de 1994.
- Noticia periodística. "Asciende mil mdnp la Inversión Privada para modernizar aeropuertos". El Financiero. México 10 de enero de 1994.
- Noticia periodística. "Pemex constituirá una empresa de servicios de transportación aérea". El Financiero.
- Olguín, Claudia/ Finsat. "Express America Iniciará operaciones en México en 1994; establece 15 alianzas". El Financiero. México, 1 de diciembre de 1993.
- Tellez, José Luis. "Construirán una terminal de carga en el aeropuerto Hermanos Serdán". Excelsior. México, 20 de enero de 1994. P. 3
- Tristán, Georgina. "Invertirá la I P N\$ 34, 000 millones en comunicaciones y transportes". El Economista. México, 19 de enero de 1994.
- Velázquez, Carlos. "Será Mexicana la línea aérea más barata sin descuidar el servicio". El Economista. Secc. Valores y Dinero. México, 17 de enero de 1994. P. 13
- Villegas, Claudia. "Venderá el 51% de sus acciones a través de JP Morgán. El Financiero. México, 12 de enero de 1994.

OTROS DOCUMENTOS

- ANEXO 17. Seguridad. Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita. Especificaciones para la protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita. Comisión de Aeronavegación. 1989
- ANEXO 18. Transporte sin riesgo de Mercancías Peligrosas por vía aérea. Especificaciones para el etiquetado, embalaje y expedición de mercancías peligrosas. Comisión de Aeronavegación. 1989.
- DECRETO. Carga Aérea Internacional. Publicado en el D. O. de 17 de julio de 1970.