

443
2y.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

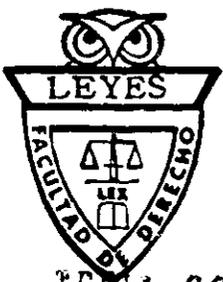
"EL TRANSPORTE AEREO NACIONAL Y LAS
AEROLINEAS MEXICANAS, RESPECTO DE LA
POLITICA DE "CIELOS ABIERTOS" EN MEXICO"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

MARTINEZ ACUÑA JUAN ANGEL



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CIUDAD UNIVERSITARIA,

1998

2016



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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



UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MEXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

CD. Universitaria, a 9 de marzo de 1998

C. DIRECTOR GENERAL DE LA
ADMINISTRACION ESCOLAR
DE LA U.N.A.M.
P R E S E N T E

Estimado señor Director:

El C. JUAN ANGEL MARTINEZ ACUÑA, elaboró su Tesis Profesional para optar por el grado de Licenciado en Derecho titulada "EL TRANSPORTE AEREO NACIONAL Y LAS AEROLINEAS MEXICANAS, RESPECTO DE LA POLITICA DE "CIELOS ABIERTOS" EN MEXICO", dirigida por el maestro Pedro Noguerrón Consuegra, quien ya dio la aprobación en cuestión, con fecha 4 de marzo del año en curso.

El señor MARTINEZ ACUÑA, ha concluido el trabajo referido, el cual llena los requisitos exigidos para este tipo de ensayos, por lo que estando a cargo de este Seminario, me permito otorgar la APROBACION, para todos los efectos académicos correspondientes.

"El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad".

Me es grato hacer presente mi consideración.

A T E N T A M E N T E
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"
DIRECTOR DEL SEMINARIO

LIC. VICTOR CARLOS GARCIA MORENO



FACULTAD DE DERECHO
SECRETARÍA

D E R E C H O I N T E R N A C I O N A L



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

Ciudad Universitaria, D.F., a 4 de marzo de 1998

LIC. VICTOR CARLOS GARCIA MORENO
Director del Seminario de Derecho
Internacional.
P r e s e n t e .

El pasante de la carrera de licenciado en derecho en nuestra Facultad, **Martínez Acuña Juan Angel**, ha concluido su investigación específica para optar por el título de licenciado en derecho con el tema **“EL TRANSPORTE AEREO NACIONAL Y LAS AEROLINEAS MEXICANAS, RESPECTO DE LA POLITICA DE “ CIELOS ABIERTOS” EN MEXICO”**, que fue asignada al suscrito para el correspondiente asesoramiento.

Del examen de la misma concluyo que reúne los requisitos reglamentarios del caso, por lo que me permito someterla a la aprobación de ese Seminario a su cargo.

Debo informarle que el joven **Martínez Acuña Juan Angel**, trabajó con dedicación y realizó un esfuerzo loable inherente a su trabajo de investigación específica.

ATENTAMENTE

PEDRO NOGUERON CONSUEGRA
LICENCIADO EN DERECHO

c.c.p.- Martínez Acuña Juan Angel.- presente.

DEDICATORIAS

A mis padres que supieron guiarme y porque gracias a ellos estoy aquí dando frutos de la fe y esperanza que sembraron en mí y en especial a mi madre quien me ha dado su apoyo en todo momento.

A mi abuelita quien siempre ha procurado de mí lo mejor y porque me ha inculcado el respeto y disciplina hacia todo lo que me rodea.

A mis hermanas Mónica Aurora y Alicia María, por las palabras de aliento que me han expresado para seguir superándome.

A Neri Ivan y Angel Oswaldo, esperando ver en ellos un sueño hecho realidad cuando llegue el momento en que tengan que emprender el vuelo con sus propias alas.

A Dolores por su amor, cariño y comprensión, sobre todo por las palabras de ánimo y aliento que me ha dado para seguir adelante.

A todas aquellas personas que han creído en mí y que de una forma incondicional me han dado su apoyo con el cual también he logrado salir adelante.

AGRADECIMIENTOS

A Dios y a mis padres que me dieron la vida, así como las armas de la rectitud y la honestidad para permitirme llegar hasta donde me encuentro y poder llegar aún más lejos.

A la UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MÉXICO, Máxima Casa de Estudios y en especial a la Facultad de DERECHO, por haberme dado cobijo entre sus brazos llenos de sabiduría y conocimientos que con orgullo sabré transmitir a nuevas generaciones.

Mi más sincero agradecimiento al Licenciado Pedro Noguerrón Consuegra, por su magnífico asesoramiento para la elaboración del presente trabajo, así como de sus atinados comentarios e inolvidables consejos.

**EL TRANSPORTE AEREO NACIONAL Y LAS AEROLINEAS MEXICANAS,
RESPECTO DE LA POLITICA DE "CIELOS ABIERTOS" EN MEXICO.**

INTRODUCCION. -----	1
CAPITULO I	
ANTECEDENTES, FUENTES Y ELEMENTOS DEL TRANSPORTE AEREO.	
1.- Antecedentes generales del transporte aéreo en México. -----	4
2.- Síntesis de las fuentes de transporte aéreo.-----	10
A) Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929. -----	11
a) Protocolo reformador de La Haya de 1955. -----	18
b) Protocolo reformador de Guatemala de 1971. -----	20
c) Protocolos reformadores del Acta Final de la Conferencia de Montreal de 1975. -----	22
B) Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, realizado por quien no sea el transportista contractual, Guadalajara, México, 1961. -----	25
C) Acuerdo de Montreal de 1966. -----	27
D) Condiciones Generales de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I.A.T.A.). -----	30
E) Legislación mexicana. -----	32
• Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	
• Ley Orgánica de Administración Pública Federal.	
• Ley General de Bienes Nacionales.	
• Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de mayo de 1995.	
3.- Elementos del transporte aéreo y su definición.-----	36
A) Actividad. -----	36

B) Complejidad.....	37
C) Tendencia.....	37
D) Objeto del transporte.....	38
E) Forma.....	38
F) Vehículo.....	38
G) Definición.....	39

CAPITULO II

EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO

1.- Transporte de personas.....	42
A) Consideraciones Generales.....	42
B) Sujetos.....	43
• Transportista	
• Pasajero	
C) Objeto del transporte.....	46
D) Título de transporte (Boleto o billete de pasaje).....	47
E) Contenido.....	52
• Obligaciones del Transportista.	
• Derechos del Transportista.	
• Obligaciones del pasajero.	
• Derechos del pasajero.	
2.- Transporte de equipaje facturado.....	53
A) Consideraciones generales.....	53
B) Sujetos.....	56
C) Objeto del transporte.....	56
D) Título de transporte (Talón).....	57
E) Contenido.....	59
• Obligaciones del transportista.	
• Derechos del transportista.	

• Obligaciones del pasajero.	
• Derechos del pasajero.	
F) Referencia al equipaje a la mano.-----	61
3.- Transporte de mercancías.-----	62
A) Consideraciones generales.-----	62
B) Sujetos.-----	64
• Remitente.	
• Transportista o porteador.	
• Destinatario o consignatario.	
C) Objeto del transporte.-----	65
D) Título de transporte (Carta de porte).-----	67
E) Contenido.-----	69
• Obligaciones del transportista.	
• Derechos del transportista.	
• Obligaciones del remitente.	
• Derechos del remitente.	
• Obligaciones del consignatario.	
• Derechos del consignatario.	

CAPITULO III

SITUACION DEL TRANSPORTE AEREO EN MEXICO

1.- El transporte aéreo en México.-----	74
A) Transporte aéreo nacional regular y no regular.-----	75
B) Transporte aéreo internacional regular y no regular.-----	79
C) Transporte en rutas troncales y alimentadoras.-----	84
D) Programas ofrecidos por las compañías aéreas.-----	86
E) Transportes denominados "Charter" o de fleteamento y arrendamiento de aeronaves.-----	88
2.- Su regulación en la Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial	

de la Federación el 12 de mayo de 1995.-----	92
A) Concesión.-----	92
B) Permiso.-----	96
C) Autorización.-----	98
3.- Causas de terminación de la concesión o permiso.-----	99
A) Vencimiento del plazo establecido.-----	100
B) Renuncia del titular.-----	100
C) Revocación.-----	101
D) Desaparición del objeto de la concesión o permiso.-----	102
E) Liquidación o quiebra del titular.-----	103
4.- Funciones del Organismo Público Descentralizado denominado "Aero- puertos y Servicios Auxiliares", con relación al transporte aéreo.-----	104
A) Naturaleza jurídica.-----	104
B) Objetivos y funciones.-----	105
5.- Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.-----	107
A) Servicios de control de tránsito aéreo.-----	108
B) Servicio de meteorología aeronáutica.-----	109
C) Servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.-----	109
D) Servicio de radioayudas a la navegación aérea.-----	110
E) Servicio de despacho e información de vuelos.-----	111

CAPITULO IV

LA LIBERACION DE LA UTILIZACION DEL ESPACIO EN MEXICO.

1.- El transporte aéreo en México antes de la desregulación.-----	112
2.- La Política de "Cielos Abiertos" en México.-----	113
A) Definición.-----	124
B) Consecuencias jurídicas.-----	125
C) Consecuencias económicas.-----	128
3.- Formación y desarrollo de líneas aéreas en México.-----	131

A) Aerovías de México, S.A. de C.V. (AEROMEXICO).-----	131
B) Compañía Mexicana de Aviación S.A. de C.V. (MEXICANA).-----	134
C) Transportes Aéreos Ejecutivos S.A. de C.V. (TAESA).-----	141
D) Transportes Aeromar S.A. de C.V. (AEROMAR).-----	144
INDICE DE ABREVIATURAS.-----	147
CONCLUSIONES.-----	148
BIBLIOGRAFIA.-----	152
LEGISLACION CONSULTADA.-----	154
OTRAS FUENTES.-----	155

INTRODUCCION

El rápido desarrollo de la aviación durante el presente siglo ha dado origen a un conjunto de normas jurídicas que regulan la aviación y el ejercicio de la soberanía sobre el espacio por parte de los Estados.

Es así, que el derecho de la aviación surge como rama de estudio encargada entre otras cosas, de regular el transporte aéreo, el cual constituye una parte del contenido total de la materia, ya que el simple vuelo de las aeronaves no justificaría la importancia de las normas reguladoras aplicadas a dicha situaciones.

La aviación comercial se ha transformado en un medio de transporte masivo, tanto en lo que se refiere al número de pasajeros como a los fletes o de carga, lo que origina la necesidad de crear nuevos ordenamientos legales que regulen cada una de las actividades que se susciten dentro del transporte aéreo.

El desarrollo del transporte aéreo se debe al rápido avance de la tecnología al perfeccionarse desde todos los puntos de vista las aeronaves empleadas para dicha actividad, así como la actualización de la legislación al establecer nuevas disposiciones para la adecuada regulación de esta área.

En México la transportación aérea ha experimentado una dinámica transformación, dentro de la cual uno de los aspectos más importantes ha sido la globalización del sector aéreo, ya que ninguna aerolínea o servicio aéreo puede funcionar sin mantener una reciprocidad con otros países.

En este trabajo se realiza un análisis de lo que ha sido el origen de la aviación en México y propiamente dicho de lo que ha sido el transporte aéreo, así como de las fuentes que lo originan dentro de las cuales se encuentran: los

convenios suscritos y ratificados por el gobierno mexicano; la Ley de Vías Generales de Comunicación y los reglamentos que de ella emanan y la nueva Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de mayo de 1995. De igual forma se procederá con los elementos que lo constituyen.

La evolución del transporte aéreo hasta nuestros días refiriéndonos propiamente a la situación actual de dicha actividad, haciendo referencia a los vuelos regulares y los no regulares prevaleciendo siempre la soberanía del Estado mexicano sobre el espacio, de ahí que surja la necesidad de un permiso o autorización por parte de la autoridad competente para la aceptación de vuelos de cualquier índole.

Asimismo, se hace un estudio de lo que fue el monopolio de la aviación en México y los grandes cambios surgidos de la nueva política aérea como son la liberación de los cielos lo cual implicó la creación de un nuevo marco jurídico, así como la creación y privatización de nuevas compañías aéreas.

Por otra parte es necesario señalar que el presente trabajo es elaborado con relación a la desregulación del transporte aéreo llamada Política de "Cielos Abiertos", la cual consiste en una apertura en materia de servicios aéreos regulares y no regulares, de pasajeros y de carga, que comprende además la liberación respecto al equipo a ser utilizado, la capacidad de las aeronaves, el número de frecuencias y una mayor flexibilidad respecto al otorgamiento de concesiones y permisos por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Dirección General de Tarifas y Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Intervienen también dentro del transporte aéreo en nuestro país, las siguientes dependencias gubernamentales: la Secretaría de Gobernación a través

de las autoridades de migración; la Secretaría de Relaciones Exteriores coadyuvando en la promoción comercial y turística del país a través de las embajadas y consulados mexicanos; la Secretaría de Hacienda y Crédito Público dirigiendo los servicios aduanales en los aeropuertos internacionales; la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial regulando, promoviendo y vigilando la comercialización, distribución y consumo de los bienes y servicios ofrecidos al público, en este caso el servicio de transporte aéreo prestado por las compañías aéreas; la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural al fomentar los programas y elaborar las normas oficiales de sanidad animal y vegetal, por lo que hace al transporte aéreo los que ingresen a través de los aeropuertos internacionales; la Secretaría de Salud, organizando y administrando los servicios generales de salud a través de los servicios de sanidad internacional, tanto los de carácter migratorio como los relacionados con los aeropuertos y demás lugares legalmente autorizados para el tránsito internacional de personas y carga, así como la sanidad aérea respecto a la desinfección y desinfestación de aeronaves; y la Secretaría de Turismo al conducir la política de desarrollo de la actividad turística nacional y participar en las Comisiones Consultivas de Tarifas y la Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación; tema éste, el de las autoridades suficiente para la realización de un trabajo posterior.

I ANTECEDENTES, FUENTES Y ELEMENTOS DEL TRANSPORTE AEREO.

1.-ANTECEDENTES GENERALES DEL TRANSPORTE AEREO EN MEXICO.

El ancestral deseo del hombre de desplazarse libremente por el aire halla en la mitología griega una de sus expresiones más famosas con la leyenda de Icaro y Dédalo, el primero de los cuales luchó en vano por alcanzar el sol volando con unas alas construidas con plumas y cera.

La historia está marcada de testimonios que de una forma o de otra se vinculan con el desarrollo de la aviación.

Leonardo Da Vinci a finales del siglo XV realizó diversos proyectos sobre ingenios y dispositivos aéreos, entre los que se encontraban una hélice, un helicóptero, un paracaídas y un rudimentario sistema de alas movibles.

Otros personajes realizaron proyectos más o menos fantasiosos sobre aparatos voladores, la mayoría de ellos desprovistos de todo realismo. Múltiples fueron los intentos por conseguir el desplazamiento en el aire con aparatos más pesados que éste.

La aviación como modalidad de locomoción, ha satisfecho este remoto anhelo humano y en menos de un siglo alcanzó una pujanza inimaginable en los momentos en los que desarrollaban sus orígenes.

La culminación de todos estos intentos en el campo de la aviación la constituyó el aeroplano construido por los hermanos Wilburh y Orville Wright en 1903. El 17 de diciembre de ese año, en la localidad de Kitty Hawk, en el estado de Carolina del Norte, en los Estados Unidos, el avión biplano tripulado por los hermanos Wright llegó a mantenerse en vuelo durante 59 segundos, en los que

recorrió una distancia de 290 metros.

Después de este gran acontecimiento que supuso un punto importante dentro de la historia de la aviación, fue Santos Dumont, precursor asimismo de los desplazamientos en globo, y el primero en realizar un vuelo similar al de los hermanos Wright en Europa.

A partir de ese momento, se aceleró el desarrollo de los aviones; los aparatos, en un principio precarios e inseguros, fueron incorporando estructuras y accesorios cada vez más complejos. Se proyectaron aparatos con un solo par de alas a los que se les denominó monoplanos y también con dos y tres llamados biplanos y triplanos.

Concluida la primera guerra mundial, la aviación cobró un auge impensable apenas unos años antes, en los Estados Unidos y Francia se instauraron los primeros servicios postales.

El éxito en Estados Unidos de los hermanos Wright trascendió en México y se aceleraron los preparativos del vuelo a motor. Ensayan con planeadores, en aquel entonces los hermanos Miguel y Jacobo Lebrija, Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, Juan Guillermo Villasana.

El Ingeniero Alfredo Robles Domínguez escribe su "Tratado de Locomoción Aérea" y después él mismo construye un avión con el que no alcanzó el éxito esperado, pero aportó valiosos datos para experiencias futuras.

Los hermanos Aldasoro tenían otro concepto de la forma de volar, y así construyeron su planeador que probaron con escaso éxito.

La mañana del 8 de enero de 1910 en los llanos de Balbuena en un biplano

Voisin, Don Alberto Braniff realizó con éxito el primer vuelo en México de un avión de propulsión propia y control de dirección; el aparato se elevó y recorrió toda la extensión del campo de aviación a una altura de 20 metros.

En el año de 1910 surge "Construcciones Aeronáuticas" primera empresa que se establece en México para la construcción de material aeronáutico y reparación de aviones, pero los acontecimientos políticos estancan por un tiempo el desarrollo de la aviación en nuestro país

Durante la lucha armada en México en 1910 se suspendió toda actividad relativa a la aviación civil, pero en 1919 se presentaron las primeras solicitudes para transportar los diarios capitalinos a Toluca, Puebla y Pachuca.

A causa de que la Secretaría en ese entonces de Comunicaciones y Obras Públicas no tenía reglamentos en que fundarse para regular la actividad aérea, adoptó en un principio los códigos ferrocarrileros los cuales resultaron obsoletos para una actividad que iba en ascenso en forma muy acelerada.

El 20 de septiembre de 1920 la referida Secretaría encargó a Juan Guillermo Villasana la organización de la Sección Técnica de Navegación Aérea; ayudaron a Villasana en la tarea de fijar las bases para el otorgamiento de concesiones, los ingenieros Vicente Ortiz y Edmundo de la Portilla de la Dirección de Ferrocarriles.

El permiso-contrato número 1 se otorgó el 21 de agosto de 1921 a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A., concesionario de la ruta México-Tuxpan-Tampico-Laredo-Matamoros-Salttillo-Monterrey-San Luis Potosí, ruta que cubrió con biplanos de dos plazas Lincoln-Standard, de 150 caballos de fuerza, útiles para transportar un pasajero, 30 kilogramos de equipaje y 20 de correspondencia.

Durante el primer año de actividades, se recorrieron 195 600 kilómetros en un total de 1 956 horas de vuelo y se transportaron 1 248 pasajeros.

Los siguientes contratos se otorgaron a las personas físicas y morales que a continuación se indican: el permiso. contrato número 2 se otorgó a Mario Bulnes en la ruta México-Tampico; el número 3 a William L. Mallory de la ruta México-Tampico; el número 4 a la Compañía Mexicana de Aviación en la ruta México-Tuxpan-Tampico-Matamoros; el número 5 se otorgó a H. Zambrano en la ruta México-Pachuca, Tuxpan-Tampico; el número 6 se otorgó a Enrique Schondube en la ruta de Veracruz a Progreso y de Veracruz a Tampico; el número 7 fue otorgado a Roberto V. Pesqueira en la ruta de México a Ciudad Juárez y de México a Nogales y Tijuana; el número 8 se otorgó a la Compañía Interamericana de Transporte Aéreo en la ruta de México a Nogales y de México a Suchiate; el número 9 le fue otorgado a James G. Oxnard; y el número 10 a la compañía de Transportes Picwick Latino Americana en sus rutas de México a Nogales, de Tijuana a Ensenada y de México a Tapachula.

En 1928 ya sumaban 4 millones de kilómetros recorridos en 23, 610 horas de vuelo con 20,920 pasajeros transportados; 74,929 kilogramos de correspondencia, 72,531 de express y 196,583 kilogramos de equipaje. En ese mismo año la Sección Técnica de Navegación Aérea creada en 1920, se convirtió en Departamento de Aeronáutica Civil, del cual fue fundador y primer presidente el propio Juan Guillermo Villasana hasta 1930, siéndolo en otras tres ocasiones más de 1939 a 1940, 1944 y 1945 a 1946, organizó la Línea Aérea Postal e inició el proyecto del Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México inaugurado en 1929.

Para el año de 1936 operaban 12 empresas nacionales las cuales eran: Compañía Mexicana de Aviación, Transportes Aéreos de Chiapas, Líneas Aéreas Mineras (LAMSA), Francisco T. Mancilla, Francisco Buch de Parada (Comunicaciones Aéreas de Veracruz), Transportes Aéreos del Pacífico, Carlos

Panini, Sistema Compañía Aeronáutica del Sur, Línea Postal Experimental, Aeronáutica de la Sierra, Taxis Aéreos de Oaxaca y Alfredo Zarate Leyves; asimismo la Pan-American Airways como única compañía extranjera.

Durante la gestión del general Francisco J. Mújica como Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas en el gabinete del presidente Lázaro Cárdenas, se establecieron las bases para un nuevo desarrollo de la aviación civil; se dispuso en el Artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que solamente ciudadanos mexicanos por nacimiento tripularan las aeronaves de matrícula nacional.

A finales de 1940 había 140 aviones comerciales y 100 de particulares que recorrían 4 mil kilómetros diariamente. En 1943 las cifras de la aviación nacional fueron las siguientes: 672, 204 vuelos; 18,173 de kilómetros recorridos en 93, 199 horas de vuelo; 240, 620 pasajeros transportados; 398, 273 kilogramos de correspondencia; 5 ' 550, 015 de express y 3' 906, 884 de equipaje.

El programa de Aeronáutica Civil para el período 1964-1970 definió una nueva política de transporte aéreo internacional, con base en principios de reciprocidad equitativa, que permitiera el acceso del turismo procedente del extranjero y alentara a la vez el desarrollo del transporte aéreo nacional.

Aunque los principios generales que regían esta actividad estaban definidos en acuerdos internacionales de tipo multilateral, a los que México estaba suscrito, se decidió aplicarlos a convenios bilaterales que tomaran en cuenta las peculiaridades del tráfico en cada ruta.

Con base en este procedimiento, fue posible suscribir convenios con 30 países, aunque sin otorgar derechos de cabotaje, lo que significa que ninguna empresa extranjera podría transportar pasajeros entre dos (o más) ciudades

mexicanas. Asimismo se sostuvo el principio de la estancia limitada en territorio nacional para el caso de los boletos vendidos en el extranjero. Simultáneamente se coordinó la operación de las empresas mexicanas para evitar competencias lesivas entre ellas, sin limitar la necesaria expansión del servicio y siempre con referencia a un plan maestro que determinara las concesiones recomendables.

En 1976 funcionaban dos grandes empresas Aeroméxico y la Compañía Mexicana de Aviación, tres secundarias, ocho alimentadoras, setenta y dos regionales y ochenta y dos de taxis aéreos, entre todos utilizaban 455 equipos de vuelo. Con ayuda del gobierno federal, Aeroméxico dispuso de 20 aparatos Douglas, dos DC.10-30, 16 DC-9 y dos DC-8; y Mexicana de Aviación 23 Boeing 727.

En 1982 el gobierno adquirió el 54% de las acciones de Mexicana de Aviación, fortaleciendo así la situación económica de la compañía.

Actualmente en México hay más de 240 aviones dedicados al transporte público de pasajeros, de los cuales un poco más de 175 son reactores de más de 70 pasajeros.

La política de desregulación de las autoridades aeronáuticas en México ha propiciado una verdadera explosión en el número de aviones comerciales, nuevas líneas aparecen rápidamente destruyendo el antiguo esquema dividido entre muy pocos operadores.

La consecuencia directa de esto es una guerra tarifaria y una sobreoferta de asientos que mantienen en la incertidumbre la suerte de algunos operadores.

Algunas aerolíneas mexicanas reclaman tener utilidades en estos tiempos de crisis mundial de la industria de la aviación, otras tienen un gran respaldo

financiero, así como en infraestructura, careciendo de conflictos laborales; hay otras líneas que mantienen una condición modesta, en tanto que existen compañías que enfrentan serios problemas que las orillan a la quiebra.

2.- SINTESIS DE LAS FUENTES DEL TRANSPORTE AEREO.

Con el acelerado progreso que ha tenido la aviación en el presente siglo y sobre todo el transporte aéreo internacional, ha existido la necesidad de desarrollar un conjunto de normas y disposiciones que regulen las diferentes actividades que se realizan dentro de esta materia.

Es por eso que se han llevado a cabo distintas conferencias internacionales con el propósito de unificar una reglamentación que pueda ser aplicada a este tipo de transporte, en razón de que son pocos los Estados en los que se pueden cubrir grandes distancias sin salir de sus fronteras.

Es así que terminada la primera guerra mundial, en 1919 se lleva a cabo la Convención Internacional de Navegación Aérea en la ciudad de París, Francia, de la cual emana un documento al que se refiere el profesor Tapia Salinas como "el convenio más importante entre los que regulan materias de carácter aeronáutico."⁽¹⁾

Por lo que respecta al transporte aéreo se han realizado diversas convenciones internacionales para establecer una normatividad unificada y regular así esta modalidad de la aviación y la responsabilidad del transportista; entre los textos más importantes se encuentran:

⁽¹⁾ TAPIA SALINAS, Luis. Derecho Aeronáutico, Editorial Bosch, 1992, P. 40

A) CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL, FIRMADO EN VARSOVIA EL 12 DE OCTUBRE DE 1929.

Este convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado por aeronave y mediante pago. Se aplica también a los transportes gratuitos por aeronave, por una empresa de transporte aéreo.

En junio de 1925 el gobierno francés convocó a una conferencia celebrada en París y que para su discusión se utilizó un proyecto denominado "Convención Internacional sobre la responsabilidad del transportista por aeronave" el cual fue aprobado en esa misma reunión.

Asimismo, se dio origen al CITEJA, Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, mismo que analizó el proyecto de París de 1925, el que mejoró mediante un anteproyecto en el que se contenían importantes disposiciones sobre la carta de porte aéreo y sugerencias sobre los límites y términos de la responsabilidad del transportista.

Los referidos proyectos fueron compilados en uno definitivo en Bruselas en 1927 y es así que el 12 de octubre de 1929 fue aprobado, quedando como documento final el "Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional", suscrito por 30 Estados entre los cuales se encuentra México.

El multicitado convenio está dividido en 5 capítulos, siendo éstos los siguientes.

El capítulo primero se refiere al Campo de aplicación del convenio, objeto y

definiciones, estableciendo al transporte internacional como aquel que de acuerdo a las estipulaciones de las Altas Partes Contratantes, tiene su punto de partida y de destino en el territorio de dos Estados Contratantes, o bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, si se prevé una escala en un territorio sometido a la soberanía, al dominio, al mandato o a la autoridad de otra contratante, asimismo el Convenio señala que el transporte sin la referida escala no se considera como internacional para los efectos de la convención.

El profesor Pino Muñoz hace referencia a esta parte del Convenio señalando que "aunque no regula enteramente todos los aspectos relacionados con el contrato de transporte aéreo internacional, tiene una importancia extraordinaria, no sólo por el alto número de países que la han ratificado, sino también por la influencia que sus normas han ejercido en la regulación del contrato de transporte aéreo interno."⁽²⁾

En este capítulo también se establece que el transporte debe ser remunerado, aunque aclarando que el Convenio se aplicará a los transportes gratuitos efectuados por aeronave, por una empresa de transporte aéreo; esta disposición excluye a los transportes gratuitos realizados por aeronaves particulares.

También establece que el transporte aéreo internacional deberá ser de personas, equipajes y mercancías, quedando exceptuado de la aplicación del convenio el transporte de correspondencia por no estar considerada la misma como mercancía de acuerdo con las convenciones postales internacionales.

Hace referencia de igual forma en su artículo primero, número 3 a los transportes sucesivos, los cuales son considerados por las Altas Partes

(2) PINO MUÑOZ, Jacinto. Legislación aérea de México y Centroamérica, U.N.A.M. México, 1ª Edición, 1978, Pág. 17.

Contratantes como una sola operación, aún cuando se realice sucesivamente por varios transportadores y aunque alguno o varios deban efectuarse en un solo territorio nacional, el convenio señala que no pierde su carácter internacional.

En su segundo capítulo el convenio reglamenta los títulos de transporte como lo son el billete de pasaje, estableciendo las especificaciones que debe contener el mismo; talón del equipaje por los bienes del viajero que son trasladados por el transportador y bajo su custodia y la carta de porte que se refiere al transporte de mercancías, así como también los derechos y obligaciones de ambas partes.

Señala de igual manera que la falta, irregularidad o pérdida de los documentos no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, el cual continúa sujeto al convenio. Sin embargo en caso de que el transportador acepte equipajes sin expedir el respectivo talón o que el mismo no contenga el número del billete de pasaje, el número de peso de los bultos y de que el transporte está sujeto al régimen de la responsabilidad estipulada en el convenio, el transportador no tendrá derecho a acogerse a las disposiciones de la convención que lo excluyan o limiten su responsabilidad.

Otros artículos contenidos en este capítulo se refieren a los derechos y obligaciones que tienen los remitentes, los transportadores y los destinatarios en relación con el transporte de mercancías.

El tercer capítulo por su parte establece que en el transporte de pasajeros hay responsabilidad por parte del transportador, cuando el pasajero haya muerto o se vea lesionado físicamente; que el daño fuera ocasionado a bordo de la aeronave en pleno vuelo, o bien durante las operaciones de embarque o desembarque y que la culpa sea del transportador o de sus dependientes.

La carga de la prueba de la culpa del transportador no es para el pasajero, sino para el propio transportador, quien al pretender eximirse de la responsabilidad tendrá que acreditar que él y sus dependientes tomaron las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible llevarlas a cabo.

El convenio señala asimismo que el período del transporte aéreo no comprende otras clases de transporte, sea terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera del aeródromo, pero si éstos se realizan para poder efectuar las maniobras de carga, entrega o transbordo, se presumirá que los daños se ocasionaron durante el transporte aéreo.

El transportador será igualmente responsable del daño causado por el retraso del transporte aéreo de pasajeros, equipajes, o mercancías, para que exista dicha responsabilidad es necesario que el retraso sea debido a la culpa del transportista y que realmente haya causado daños.

Por otra parte, el convenio también estableció en un principio que el transportador podía excluirse de responsabilidad por la destrucción o pérdida del equipaje o de las mercancías, si comprobaba que el daño se debía a faltas de pilotaje en la conducción de la aeronave, pero como dichas faltas son responsabilidad directa de la tripulación y ésta es dependiente del transportador, no se justificaba esta causal como exención de responsabilidad.

Es así que la convención determina al franco francés de sesenta y cinco y medio miligramos de oro de novecientos milésimos de ley, como la unidad monetaria para fijar el monto de la responsabilidad del transportador.

Si hay muerte o lesiones del pasajero la responsabilidad se limitará a la cantidad de 125,000 francos; en el caso del equipaje facturado y de mercancías será hasta 250 francos por kilogramo, salvo declaración expresa hecha por el

remitente al momento de entregar las mercancías al transportista y mediante el pago de una cuota adicional, en este caso, el porteador tendrá la obligación de cubrir el total de la suma declarada; y con relación al equipaje de mano la responsabilidad se limita a 5,000 francos.

Cuando el transportador pretenda atenuar su responsabilidad mediante cláusulas distintas, o bien señalar un límite inferior al establecido por la Convención, éstas serán nulas, sin embargo las mismas no traerán como consecuencia la nulidad del contrato, el cual queda sujeto a lo dispuesto en el convenio.

De igual forma se establece que toda acción que pretenda exigir el pago de una responsabilidad, sólo podrá hacerse valer conforme a las condiciones y límites del texto; así el transportador perderá el beneficio del límite de responsabilidad si el daño proviene de una conducta dolosa por parte de él, o bien por uno de sus representantes que haya cometido faltas que de acuerdo a la ley del tribunal competente sean equiparables al dolo.

Para que el pasajero, remitente o destinatario pueda ejercer su acción ante los tribunales, es necesario que haya presentado previamente una protesta ante el transportador, ya que de no existir la misma al momento de recibir el equipaje o las mercancías, se está en el supuesto, salvo prueba en contrario, que los efectos han sido entregados en buen estado y conforme al contrato de transporte.

En caso de que el pasajero note que hay averías en su equipaje, deberá hacer una protesta a más tardar dentro de los tres días siguientes a la entrega; para el caso de daños en las mercancías contará con siete días para hacer su protesta, y tratándose de retraso se tendrán catorce días a partir del día en que fue puesto a disposición del destinatario el equipaje o las mercancías.

La acción por responsabilidad debe ser llevada a elección del demandante, en el territorio de una de las Altas Partes Contratantes, ya sea ante el tribunal del domicilio del transportador, del asiento principal de su negocio, el lugar donde tenga una oficina por medio de la cual se realizó el contrato o ante el tribunal del lugar de destino; es así que la convención ha establecido un plazo de dos años para ejercer cualquier acción o derecho, contando a partir de la llegada de la aeronave a su destino, el día en que debió llegar o bien la fecha de la detención del transportador.

En el caso de transporte sucesivo, el pasajero o sus causahabientes, sólo podrán proceder contra el transportador que haya efectuado el viaje, al momento de ocurrir el accidente o el retraso, salvo que por estipulación expresa, el primer transportador haya asumido la responsabilidad para todo el viaje; de igual forma tratándose de equipajes y mercancías el remitente podrá proceder contra el primer transportador y el destinatario podrá exigir la entrega al último, de tal suerte que tanto el uno como el otro podrán proceder contra el transportador que realizó el viaje durante el cual haya ocurrido el accidente o retraso.

El capítulo cuarto hace alusión al transporte combinado, entendiéndolo como "el transporte que realiza en vía aérea y en parte por otro medio de transporte",⁽³⁾ el convenio sólo será aplicable por lo que respecta al transporte aéreo, siempre y cuando se ajusten a las estipulaciones del citado convenio.

Por último el capítulo quinto hace referencia a las disposiciones generales y finales de la convención, señalando que serán nulas todas las cláusulas y convenios particulares anteriores al daño ocasionado, por las cuales las partes derogan al convenio; determina además que lo acordado en la Convención no es aplicable a los transportes aéreos internacionales realizados a título de ensayo por empresas de transporte aéreo, con el objeto de establecer

(3) PINO MUÑOZ, Jacinto, Op. Cit. Pág 18.

líneas regulares de transporte, ni los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de empresas aéreas.

Por otra parte hace referencia a la ratificación, entrada en vigor, adhesión y denuncia de la Convención; la ratificación deberá depositarse en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia, quien dará a conocer el depósito a cada una de las Altas Partes Contratantes, posteriormente al ser ratificada cuando menos por cinco Altas Partes Contratantes entrará en vigor entre ellas noventa días después del depósito de la quinta ratificación, es así que después de la entrada en vigor quedará abierta a la adhesión de todos los Estados, surtiendo sus efectos noventa días después de hecha la notificación al gobierno de la República de Polonia.

La denuncia del Convenio está prevista en el texto mismo, señalando que las Altas Partes Contratantes podrán denunciar la Convención mediante una notificación dirigida al gobierno de la República de Polonia, ésta surtirá sus efectos seis meses después de hecha la notificación y sólo por lo que respecta a la parte que haya hecho la denuncia.

Este capítulo establece también que las Altas Partes Contratantes podrán declarar que la aceptación de la Convención no se aplicará en todo o en parte a sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sujeto a su soberanía o a su autoridad.

Por último, la Convención incluyó en su articulado la posibilidad de estudiar las mejoras que pudieran hacerse al presente convenio, y da la opción a las Altas Partes Contratantes de solicitar la celebración de una nueva Conferencia para discutir las referidas mejoras, para hacer posible esta reunión los Estados que soliciten la realización de la conferencia deberán dirigirse al gobierno de Francia.

a) **PROTOCOLO REFORMADOR DE LA HAYA DE 1955.**

La necesidad de reformar el Convenio de Varsovia era evidente, día a día aumentaban los defectos que traía consigo el citado convenio, se presentaron varios proyectos y es así que el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional y la Organización de Aviación Civil Internacional, estudiaron la posibilidad de modificar el Convenio de Varsovia.

Posteriormente en 1947 al disolverse el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, corresponde al Comité Jurídico de la OACI continuar con la responsabilidad de realizar las modificaciones al documento elaborado en Varsovia.

Fueron varios los cambios de criterio a partir del acuerdo tomado en la reunión del Comité Jurídico en Madrid en 1951 donde se presentó un texto que parecía ser el definitivo, el cual fue retocado en la reunión de París de 1952 y que no se adoptó en Río de Janeiro en 1953, ya que se establece la determinación de que el texto final sería solamente un Protocolo el cual se limitaría a modificaciones de puntos precisos del Convenio.

Es así que se realiza la Conferencia Diplomática convocada por la OACI en la ciudad de La Haya el día 28 de septiembre de 1955, donde se lleva a cabo la firma del texto internacional denominado "Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929", conocido también con el nombre de Protocolo de La Haya de 1955.

Se realiza la modificación de 15 artículos del Convenio de Varsovia agregándole otros dos; existen algunos cambios en la redacción y modificaciones

de importancia con relación a los requisitos que deben contener los documentos de transporte.

El Protocolo también señala que el transportador pierde el beneficio de la limitación de responsabilidad, si no expidió los documentos de transporte o no se hizo el señalamiento que demuestre que se trata de un transporte de carácter internacional, o bien se omita la declaración de que el referido transporte está regido por la Convención de Varsovia.

Aumenta el límite de responsabilidad del transportador en relación con el pasajero por lesiones o por muerte, toda vez que esta cuestión de las limitaciones de responsabilidad originó serias dificultades. Había varios países desarrollados que estaban con alzas considerables en estos límites que llegaban a alcanzar hasta un 200 o 300 por ciento en cuanto al pago de responsabilidades, este criterio se sustenta en que los tribunales de esos países cada vez que debían fijar una indemnización, conforme a sus legislaciones internas, determinaban sumas superiores a las señaladas por la Convención, estableciéndose la suma de 250,000 francos; conservando los límites de equipaje y carga.

Se suprime el segundo párrafo del artículo 20, que permitía al transportador eximirse de responder por las averías causadas al equipaje o a las mercancías, cuando acreditaba fehacientemente que el daño provenía por culpa del piloto en lo que respecta a la dirección y manejo de la aeronave.

Otra modificación importante en el Protocolo es la que se realiza al artículo 25, el cual hacía perder el beneficio de la limitación de la responsabilidad al transportista, si éste o sus dependientes actuaban con dolo en el ejercicio de sus funciones o cometían una falta que la ley del tribunal competente considerara como equivalente al dolo, la palabra dolo fue cambiada por "acción u omisión del

transportista o de sus dependientes con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría el daño"; esta modificación se realizó con base a que en los países anglosajones la palabra dolo no podía ser traducida correctamente al idioma inglés y eran variadas las interpretaciones que podían hacer los tribunales de la citada expresión.

Por último el Protocolo establece que la ratificación o adhesión al mismo, por Estados que no formen parte del Convenio de Varsovia, tendrán que acatar las modificaciones realizadas en La Haya en 1955; cabe hacer mención que hasta el año de 1992 se han obtenido hasta 110 entre ratificaciones y adhesiones.

b) PROTOCOLO REFORMADOR DE GUATEMALA DE 1971.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo IATA, a través de su Comité Jurídico elaboró una propuesta de revisión al Convenio de Varsovia y al Protocolo Complementario; correspondiendo posteriormente al Subcomité Jurídico de la OACI, convocar a una Conferencia Diplomática, la cual tuvo lugar en la ciudad de Guatemala el día 8 de marzo de 1971, donde se firmó el documento denominado "Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 y modificado por el Protocolo hecho en La Haya en 1955"; conocido también por "Protocolo de Guatemala de 1971".

En este documento no hay variaciones por lo que respecta al campo de aplicación de la Convención de Varsovia; con relación a los títulos de transporte existe una simplificación en los requisitos que debe contener el billete de pasaje, en el cual deben señalarse únicamente los puntos de partida y de destino; en cuanto hace a las escalas, éstas sólo se indicarán para aclarar el carácter internacional del transporte, cuando el mismo tenga su origen y destino en un

solo país contratante y haga escala en el territorio de otro Estado; asimismo el Protocolo permite que el billete de pasaje tenga el carácter de ser colectivo.

La responsabilidad presentó cambios interesantes en el transporte de pasajeros, el transportista será responsable por la muerte o lesiones que sufran los usuarios por la sola razón de que el hecho que dio origen a las mismas se hubiera producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, señalando que éste no responderá por la muerte o lesiones ocasionadas, si fueron a consecuencia del estado de salud del pasajero.

Se establece un sistema de responsabilidad objetiva, prescindiendo de la culpa que pudiera tener el transportador para determinar si procede o no el pago de la indemnización.

Dentro de los límites de responsabilidad se realiza un incremento en las sumas a cubrir de la siguiente forma: señala 1'500,000 francos para pasajeros en caso de muerte o lesiones; por retraso del pasajero el monto a pagar se limita a 62,500 francos; por la destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje, se establece la cantidad de 15,000 francos. Asimismo hace referencia a la previsión de un incremento en el límite de responsabilidad con relación al pasajero, éstos se discutirán en conferencias que se realicen dentro de los cinco y diez años posteriores a la entrada en vigor del Protocolo, dicho incremento no excederá de 187,500 francos.

Contempla algunas disposiciones con relación a las costas procesales y honorarios de abogados, estableciendo en cuanto hace a las costas que éstas no deberán ser consideradas dentro de los límites máximos antes señalados.

Amplía la opción del lugar para la interposición de la acción de responsabilidad, señalando que puede intentarse esta acción ante un tribunal del

domicilio del demandante, siempre y cuando se encuentre dentro del territorio de un Estado Contratante.

Este Protocolo busca una uniformidad legislativa con relación a la responsabilidad del transportador, pero deja de tomar en cuenta los intereses de las empresas aéreas y planes de desarrollo aeronáutico de los países con menor poder económico, siendo las razones por las cuales el citado texto solo ha obtenido once ratificaciones hasta el año de 1992, requiriendo de treinta para la entrada en vigor del mismo.

c) PROTOCOLOS REFORMADORES DEL ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA DE MONTREAL DE 1975.

Del 3 al 25 de septiembre de 1975 los representantes de 67 Estados se reunieron en Montreal, en una Conferencia Internacional de Derecho Aéreo a efecto de examinar los proyectos de artículos para la revisión del Convenio de Varsovia y los Protocolos complementarios con el propósito de refundirlos en un solo texto; como consecuencia de lo anterior se elaboraron cuatro nuevos protocolos mismos que a continuación se enuncian:

Protocolo adicional número 1, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia en 1929.

Protocolo adicional número 2, mismo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo de La Haya el 28 de septiembre de 1955.

Protocolo adicional número 3 este modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por los Protocolos de La Haya el 28 de septiembre de 1955 y Guatemala el 8 de marzo de 1971.

Protocolo adicional número 4, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 y modificado en La Haya el 28 de septiembre de 1955.

Los Protocolos 1, 2 y 3 modifican el artículo 22 del Convenio, fundamentalmente por lo que respecta a la sustitución del franco francés oro por la denominada "Derechos Especiales de Giro", la cual es creada y definida por el Fondo Monetario Internacional, con conversión a la moneda nacional de las Altas Partes Contratantes que sean miembros del citado Fondo.

Los límites máximos acordados de responsabilidad por lesiones o muerte del pasajero son: en el Protocolo número 1 el pago de la suma es de 8,300 D.E.G.; el Protocolo número 2 por su parte establece la cantidad de 16,600 D.E.G.; el Protocolo número 3 hasta por 1'000,000 D.E.G. y finalmente por lo que respecta al límite de responsabilidad del equipaje facturado, los 3 Protocolos señalan la cantidad de 17 D.E.G. por cada kilogramo; y por el equipaje de mano los Protocolos 1 y 2 consideran la cantidad de 332 D.E.G., en tanto que en el Protocolo número 3 es por 1,000 D.E.G.

Para los Estados que no son miembros del Fondo Monetario Internacional cuyas legislaciones no les permiten fijar el monto de indemnizaciones en Derechos Especiales de Giro, al momento de ratificar o adherirse al Protocolo podrán establecer el valor del franco francés oro.

El más importante de estos Protocolos es el número 4, que modifica al texto de la Convención de Varsovia, el cual fue modificado por el Protocolo de La Haya en el año de 1955, toda vez que simplifica la documentación correspondiente al contrato de transporte de carga y mejora el sistema de responsabilidad.

Establece que en el transporte de envíos postales, el transportador sólo es responsable frente a la administración postal correspondiente, lo que da como resultado que los afectados directamente por la pérdida, destrucción o atraso de envíos postales, no podrán invocar las disposiciones de la Convención para reclamar alguna indemnización.

La carta de porte aéreo puede ser reemplazada por cualquier otro medio en que se deje constancia de la información relativa al transporte; otra modificación es que el segundo ejemplar de la carta de porte no necesariamente debe acompañar a los efectos transportados; de igual forma se establece que ya no es necesario señalar que el transporte queda regido por la Convención y las limitaciones de responsabilidad, cuando el mismo tiene su punto de destino o una escala en otro Estado Contratante.

Se establece un sistema basado en el riesgo creado, lo que se traduce en que el transportador será responsable por el daño causado al equipaje facturado o las mercancías por el sólo hecho de que la destrucción, pérdida o avería se hayan producido durante la transportación de los mismos.

Con relación a las cláusulas que facultan al transportista a eximirse de responsabilidad por destrucción, pérdida o avería de las mercancías, el Protocolo señala la naturaleza o el vicio propio de la mercancía; el embalaje defectuoso que haya realizado a la mercancía una persona que no sea el porteador o sus dependientes; un acto de guerra o un conflicto armado, o bien un acto de autoridad ejecutado en relación con la entrada, salida o tránsito de la mercancía.

El transportista puede probar en relación al transporte de equipaje y mercancías, que la persona que ha sido perjudicada es quien causó el daño o ha contribuido a él, por lo que existe la posibilidad de quedar total o parcialmente exento de responder del pago.

Asimismo, en el Protocolo no fueron aceptados como causales de exención de responsabilidad los disturbios civiles, las catástrofes naturales de carácter excepcional, ni los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

Por último, para los cuatro Protocolos se exige la ratificación de 30 Estados para cada uno, obteniéndose hasta 1993, 25 ratificaciones al Protocolo número 1; 25 para el número 2; 10 para el número 3 y 21 para el número 4.

B) CONVENIO COMPLEMENTARIO DEL CONVENIO DE VARSOVIA PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL, REALIZADO POR QUIEN NO SEA EL TRANSPORTISTA CONTRACTUAL, GUADALAJARA, JAL., MEXICO, 1961.

Define por vez primera al "transportista contractual" señalando que es la persona que como parte, celebra un contrato de transporte regido por el Convenio de Varsovia, con el pasajero, el expedidor o la persona que actuó a nombre de uno o de otro; de igual forma define al "transportista de hecho" como la persona distinta del transportista contractual que, en virtud de la autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte, nacido del contrato celebrado por el transportista contractual, sin ser, con respecto a dicha parte, un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia.

Al respecto se precisa que no hay vínculo contractual entre el pasajero o remitente y el transportista de hecho, sólo existe la autorización por parte del transportador contractual.

Ambos transportadores quedan sujetos a las reglas de la Convención de Varsovia, el contractual por lo que respecta a la totalidad del contrato previsto y el de hecho por lo que se refiere al transporte que efectivamente haya realizado.

A su vez el contractual debe responder por las acciones u omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes cuando actúen en el ejercicio de sus funciones, esta responsabilidad se justifica en razón de que el transportador contractual dio la autorización para que el de hecho realice el transporte, pero también hace responsable al transportista de hecho, por las acciones u omisiones del contractual y de sus dependientes, cuando actúen en el ejercicio de sus funciones en razón de que ha aceptado en cierta forma los servicios prestados anteriormente por éste último.

Se establece que el transportista de hecho sólo está obligado hasta los límites señalados en el artículo 22 del Convenio de Varsovia y no responderá por los convenios especiales que haya celebrado el transportista contractual y que vayan más allá de lo que impone el Convenio de Varsovia.

Las protestas que se realicen conforme a la Convención de Varsovia en contra de los transportistas contractual y de hecho, señala el presente Convenio podrán hacerse indistintamente ante cualquiera de los dos.

Las órdenes señaladas en el artículo 12 del Convenio de Varsovia como son el de disponer de las mercancías, retirándolas del aeropuerto de salida o de destino, detenerlas o cambiar su ruta, devolverlas a su lugar de origen o bien entregarlas a persona distinta del destinatario, sólo producirán efectos cuando

sean dirigidas al transportista contractual, toda vez que el transportador de hecho no tiene una completa información sobre el contrato.

El sistema de responsabilidad es el mismo en el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya, el cual se basa en la culpa del transportador, misma que es limitada y con inversión de la carga de la prueba a favor del pasajero, remitente o destinatario.

La acción de la responsabilidad queda a elección del demandante, quien puede hacerlo indistintamente contra el transportista contractual o al de hecho, o demandar a los dos, estableciéndose así una responsabilidad solidaria entre ambos, por su parte el transportista demandado tiene la opción de traer a juicio al otro transportista en caso de ser necesario, a efecto de que responda de los daños causados al demandante.

Señala el Convenio que la determinación del tribunal competente quedará al libre albedrío del demandante quien podrá escoger cualquiera de los que señala el artículo 28 de la Convención de Varsovia, para demandar al transportador contractual, ante el tribunal del lugar del domicilio del transportista de hecho o bien el lugar donde tenga el principal asiento de sus negocios.

Por último el Convenio de referencia "hasta el 1º de diciembre de 1992, ha obtenido 66 ratificaciones, estando el mismo en vigor".⁽⁴⁾

C) ACUERDO DE MONTREAL DE 1966.

El gobierno de los Estados Unidos se abstuvo de ratificar el Protocolo suscrito en La Haya en 1955, en razón de que el mismo no satisfacía sus

⁽⁴⁾ TAPIA SALINAS, Luis, Op. Cit. Pág. 345.

pretensiones respecto de los límites máximos de responsabilidad establecidos, ya que sus tribunales no respetaban los límites fijados por el artículo 22 de la Convención de Varsovia de 1929, y era común que se determinaran indemnizaciones por lesiones o muerte del pasajero muy por encima de las señaladas por la Convención.

Es así que dicho Estado comunica al Consejo de la OACI su propósito de denunciar el Convenio de Varsovia de 1929, originando una gran preocupación entre los demás Estados miembros, en razón de que la citada denuncia pronosticaba un serio retroceso en los esfuerzos por lograr la unificación legislativa en materia de transporte aéreo internacional.

La "Civil Aeronautics Board" (Junta de Aeronáutica Civil de Estados Unidos) realizó un proyecto de convenio con el objeto de que fuera sometido a los transportadores que operan hacia, desde o con escala en ese país, debiendo ser insertado el mismo en los billetes de pasaje respectivo; haciendo hincapié en que la IATA participó en dicha reunión, sobre todo por las circunstancias desfavorables que tendría para las Líneas Aéreas que no suscribieran el referido acuerdo.

Señala el maestro Tapia Salinas que "se trata de un Convenio o acuerdo de tipo "suigeneris" por cuanto a la relación jurídica que se establece entre la Administración Pública de un país y determinadas compañías aéreas de carácter privado."⁽⁵⁾

Es un acuerdo que debe considerarse de tipo privado al no haberse firmado por Estados Contratantes, sino por uno solo y diversas compañías aéreas de carácter privado, en un principio fue firmado por 12 empresas norteamericanas y 22 extranjeras, posteriormente fue suscrito por más de 400 líneas aéreas.

⁽⁵⁾ Op. Cit, Pág. 346.

La disposición más importante de este Acuerdo consiste en elevar el monto máximo de responsabilidad en caso de causar lesiones o muerte al pasajero, por lo que el transportador deberá responder hasta una suma de 75,000 dólares incluyendo costas y honorarios de abogados, señala de igual forma que si se trata de Estados donde los honorarios de abogados y costas deban estipularse por separado, el límite de responsabilidad será hasta por 58,000 dólares, pudiendo fijar indemnizaciones mayores en caso de "wilful misconduct" lo que se traduce en una mala administración intencionada. (6)

Otra de sus disposiciones señala que el transportador aéreo no tendrá la posibilidad de probar en caso de muerte o lesiones que sufra el pasajero, que él y sus dependientes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible realizarlas, a efecto de eximirlos de su responsabilidad; tal situación denota que el sistema deja de estar basado en la culpa del transportador o de sus dependientes y pasa a ser un sistema objetivo en donde deberá responder de toda circunstancia.

Estas modificaciones son contrarias a las establecidas en el Convenio de 1929 por lo que "el Acuerdo de Montreal constituye una violación de la misma, porque el artículo 32 declara la nulidad de todas las cláusulas del contrato de transporte y todos los convenios particulares anteriores al daño, por medio de las cuales las partes, es decir los Estados, deroguen las reglas de la misma Convención".(7) En razón de lo anterior el Acuerdo de Montreal de 1966 va en contra de la unificación legislativa internacional, ya que solo buscó satisfacer las conveniencias y exigencias de un solo país y no significó un paso adelante en la regulación del transporte aéreo internacional.

(6) Diccionario Moderno Larousse, english-spanish, Ediciones Larousse, Págs. 252 y 489.

(7) PINO MUÑOZ, Jacinto, Ob. Cit. Pág. 31.

Dicho Acuerdo tuvo que ser suscrito por Aeronaves de México y por la Compañía Mexicana de Aviación, a efecto de poder operar sus rutas hacia los Estados Unidos de América.

D) CONDICIONES GENERALES DE LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO (IATA).

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (International Air Transport Association), por sus siglas en inglés, fue fundada en 1945 por las empresas aéreas de un gran número de países, para resolver los problemas planteados por el rápido desarrollo de los servicios aéreos civiles y ha contribuido a la obtención de algunos resultados muy importantes en el progreso de la aviación civil internacional.

En marzo de 1949 fueron aprobadas nuevas Condiciones Generales de Transporte sin carácter obligatorio para los miembros, mismas que marcaron un gran retroceso al no conservar la unidad legislativa establecida en las condiciones anteriores, las cuales buscaron principalmente proteger los intereses de los transportistas. La irresponsabilidad del transportista constituía la norma general y sólo ante la prueba irrefutable del lesionado, en caso de accidente o bien de los causahabientes en caso de muerte, para comprobar la existencia de una conducta dolosa o culposa por parte del transportista, incurría en responsabilidad, pero aun así establecía la limitación de la responsabilidad en caso de haber dolo.

Contrario a lo anterior, las citadas condiciones presentan grandes ventajas, desarrollaban ampliamente el derecho de reembolso a favor del pasajero; establecía el predominio de la legislación nacional en caso de contradicción con el contenido de sus normas; existía mayor agilidad en las disposiciones relativas a

los títulos de transporte, suprimía varios requisitos del billete de pasaje, talón de equipaje y carta de porte aéreo.

En la Conferencia de Tráfico de la IATA celebrada en la ciudad de Ginebra de noviembre de 1970 a febrero de 1971 se aprobaron las nuevas Condiciones Generales de Transporte, con carácter discrecional y sin que fueran obligatorias para los miembros. Dichas Condiciones comprenden a los pasajeros y contienen algunas prescripciones referentes al equipaje.

Constan de veinte artículos que hacen mención a: Definiciones; aplicación de las Condiciones; billetes de pasaje; paradas con estancia y puntos de escala; tarifas, cargos y rutas; cambios de horario en los billetes de pasaje, enlaces perdidos; reservas; navegación de transporte; equipajes; horarios; cancelación de vuelos; reembolsos; transportes en superficie; servicio a bordo y atenciones en tierra; tasas; formalidades administrativas; porteadores sucesivos; responsabilidad por daños; plazos para reclamaciones y acciones, así como modificación y renuncia.

Entre los fines establecidos en los Estatutos de la asociación se encuentran:

- Fomentar, para beneficio de todos los pueblos del mundo, el transporte aéreo en forma segura, regular y económica.
- Estimular el comercio aéreo y estudiar los problemas relacionados con dichas actividades.
- Crear los medios de colaboración, entre las empresas dedicadas directa o indirectamente al servicio internacional del transporte aéreo.
- Cooperar con la Organización de la Aviación Civil Internacional y su objetivo

primordial es asegurar que el tráfico aéreo se realice con la mayor veracidad, comodidad y eficiencia posibles y dentro de la mayor economía, tanto para las compañías aéreas como para el público.

Del 23 de noviembre al 6 de diciembre de 1994, la OACI celebró su cuarta Conferencia sobre Transporte Aéreo bajo el tema de "La reglamentación del transporte aéreo internacional: presente y futuro"; a este respecto la IATA presentó una serie de documentos, cuatro que exigen la adopción de medidas que se refieren a infraestructura, leyes y política de competencia, impuesto y propiedad y control de las líneas aéreas.

Al 12 de septiembre de 1994 el número de miembros ascendía a 222, de este total 196 son miembros activos de las empresas aéreas dedicadas a operaciones internacionales y 26 miembros asociados los que explotan servicios nacionales; en México están afiliadas Aerovías de México, S.A. de C.V. (AEROMEXICO), Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. (MEXICANA) y Transportes Aéreos Ejecutivos, S.A. de C.V. (TAESA) como miembros activos.

E) LEGISLACION MEXICANA

LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS en su artículo 27, párrafo cuarto establece que: "corresponderá a la Nación el dominio directo del espacio situado sobre el territorio nacional en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional".

El artículo 32 constitucional señala que: "se requiere ser mexicano por nacimiento para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana".

Por su parte el artículo 42 de nuestra Carta Magna determina las partes integrantes del territorio nacional, una de las cuales será el espacio situado sobre el territorio nacional con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional.

La misma Constitución en su artículo 73 fracción XVII faculta al Congreso de la Unión para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, en tanto que el artículo 76 en su fracción I faculta al Senado para la aprobación de los tratados internacionales y convenciones que celebre el Ejecutivo de la Unión con las Potencias Extranjeras.

El artículo 89 faculta al Presidente de la República para dirigir las negociaciones internacionales y celebrar tratados con las Potencias Extranjeras y el artículo 133 establece que la Constitución, las leyes que de ella emanen y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados por el Ejecutivo Federal y ratificados por el Senado serán la ley suprema.

La **LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL** otorga entre otras atribuciones a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes las siguientes:

- u Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte de acuerdo a las necesidades del país.
- u Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, así como la prestación de servicios aéreos internacionales.
- u Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales.

- o Administrar la operación de los servicios de control de tránsito aéreo, y
- o Establecer los requisitos que deba satisfacer el personal técnico de la aviación civil.

LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES, este ordenamiento establece que el espacio es un bien del dominio público de la Federación, al señalarlo en el artículo 29 en lo que respecta a los bienes de uso común.

De la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política emana la **LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACIÓN**, de la cual resultan aplicables algunas disposiciones en razón de que otras ya fueron derogadas por la nueva **LEY DE AVIACION CIVIL** publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de mayo de 1995, siendo éste el ordenamiento jurídico específico que regula actualmente la materia.

Esta ley está integrada por diecinueve capítulos, mismos que a continuación se relacionan:

Capítulo I. Disposiciones generales, señala al espacio nacional en que transitan las aeronaves como vía general de comunicación sujeta al dominio de la Nación, definiciones y jurisdicción;

Capítulo II. De la autoridad aeronáutica que establece atribuciones para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

Capítulo III. De las concesiones y permisos, mismos que deberán otorgarse por el Ejecutivo Federal a través de la citada Secretaría;

Capítulo IV. Del servicio de transporte aéreo, refiriéndose al nacional e internacional, regular y no regular;

Capítulo V De las operaciones;

Capítulo VI Del tránsito aéreo;

Capítulo VII Del personal técnico aeronáutico, el cual deberá ser titular de una licencia para ejercer sus funciones;

Capítulo VIII De las tarifas;

Capítulo IX De la matrícula de las aeronaves;

Capítulo X Del registro aeronáutico mexicano;

Capítulo XI De los contratos, refiriéndose al contrato de transporte de personas junto con su equipaje, de carga y de correo, así como el contrato de fletamento de aeronaves;

Capítulo XII De la responsabilidad por daños, este capítulo se divide en dos secciones: La primera se denomina "de los daños a pasajeros, equipaje y carga" en la cual se establecen los límites de responsabilidad por muerte o lesiones producidas al pasajero para lo cual se estará sujeto a los dispuesto en el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en materia del fuero común y para toda la República en materia del fuero federal, asimismo se refiere a los daños ocasionados al equipaje facturado, a la mano y a la carga por pérdida, avería o retraso, fijando para el primero un límite de responsabilidad de setenta y cinco salarios mínimos, para el segundo cuarenta salarios mínimos y para el tercero diez salarios mínimos por kilogramo de peso bruto, establece de igual

forma las causas de exoneración y el ejercicio de las acciones; la segunda sección denominada "De los daños a terceros" cuando por la operación de una aeronave o por objetos desprendidos de la misma se causen daños a personas o cosas en la superficie, asimismo hace referencia al abordaje aéreo definiéndolo como toda colisión entre dos o más aeronaves;

Capítulo XIII De los seguros aéreos;

Capítulo XIV De la protección del ambiente;

Capítulo XV Del abandono de aeronaves;

Capítulo XVI De los accidentes y de la búsqueda y salvamento;

Capítulo XVII De la requisa;

Capítulo XVIII De la verificación, y

Capítulo XIX De las sanciones.

3.- ELEMENTOS DE TRANSPORTE AEREO Y SU DEFINICION.

A) ACTIVIDAD.

El transporte aéreo es una actividad, es un acto integrado por la voluntad del hombre, es decir, el deseo de realizar el transporte, a cambio de una

remuneración económica; a dicha actividad se incorpora el hecho físico del sostenimiento y propulsión en el aire de cuerpos mas pesados que éste, con la ayuda de sus motores que transforman parte de la fuerza impulsiva horizontal, en fuerza opuesta a la de la gravedad.

B) COMPLEJIDAD.

El desarrollo del transporte aéreo se ha debido a un complejo de actividades diversas, no basta el simple sostenimiento de la aeronave en el aire, ni el simple traslado de personas o cosas para dar una idea completa de lo que es el transporte aéreo.

Son varias las actividades que se llevan a cabo dentro de este rubro de la aviación en diferentes renglones como lo son la revisión que por parte de personal técnico deba hacer a la aeronave, la realización del contrato de transporte entre el pasajero o remitente y el transportador, el mantenimiento a la infraestructura, los servicios de tráfico aéreo, meteorológicos y otras actividades que en una perfecta y adecuada sucesión dan como resultado el transporte aéreo. Son actos de diversas índole técnica, práctica, administrativa, jurídica, política y otras.

C) TENDENCIA.

El principal y último fin del transporte es el de llevar de un lugar a otro, pero en ocasiones éste no se llega a realizar en la forma en que fue previsto, ya sea por causas ajenas a la voluntad del hombre, por las condiciones meteorológicas adversas o accidentes ocasionados ya sea por esas mismas condiciones o bien por errores humanos; o por intervención de esa voluntad en el incumplimiento del contrato por el transportista o el usuario en estos casos no se puede decir que el transporte no ha existido sino que se ha efectuado en parte de forma distinta que

no ha llegado a su fin, por tal situación no se califica que el acto se realice, sino la tendencia traslativa, es decir, el deseo de realizar esa actividad de transportar que es el fin determinado.

D) OBJETO DEL TRANSPORTE.

El Convenio de Varsovia de 1929 establece que para que se realice un transporte deberá ser de personas, equipaje o mercancías, la actividad del transportista no sería total si no lleva consigo el traslado de un lugar a otro de algo o de alguien, el simple traslado de la aeronave vacía puede considerarse como una actividad preparatoria o complementaria, toda vez que para realizar un transporte se requiere que exista un vínculo (contrato de transporte) entre el transportista y el usuario.

E) FORMA

Se efectuará por vía aérea utilizando el elemento atmosférico como medio de circulación de la aeronave, por las aerovías o rutas aéreas ya establecidas.

F) VEHICULO

El transporte deberá realizarse por aeronave, los principales Convenios Internacionales de Derecho Aéreo han tratado de dar el concepto de la aeronave siendo éstos los siguientes:

El Convenio Internacional de Navegación Aérea firmado en París en 1919 la define como "todo aparato que pueda sostenerse en la atmósfera merced a la relación del aire."

El Convenio de Aviación Civil de Chicago de 1944 la define como "Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra."

La nueva Ley de Aviación Civil en su artículo segundo fracción I define a la aeronave como "cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio con personas, carga o correo."

G) DEFINICION.

El profesor Tapia Salinas señala que si se unen los distintos elementos antes citados para el transporte aéreo se obtiene la siguiente definición "Serie o sucesión de actos que tienden al traslado de una persona o cosa por vía aérea y utilizando una aeronave."⁽⁸⁾

(8) Op. Cit. 299.

II EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO.

El contrato de transporte aéreo implica la obligación de desplazar a una persona o una cosa de un lugar a otro, mediante una compensación.

Tapia Salinas define al contrato de transporte aéreo como "aquel mediante el cual, una persona denominada transportista conviene con otra llamada usuario, en el traslado de un lugar a otro en una aeronave y por vía aérea, de una determinada persona o cosa con arreglo a las condiciones estipuladas entre ambas partes."⁽⁹⁾

Rodríguez Jurado se refiere al contrato de transporte aéreo como "aquel por el cual una persona se compromete a transportar por vía aérea, de un lugar a otro, a una persona, su equipaje o mercancías."⁽¹⁰⁾

Dentro de la naturaleza jurídica de este contrato el profesor Tapia Salinas señala que "es consensual, bilateral, generalmente oneroso, de carácter normalmente adhesivo y usualmente mercantil."⁽¹¹⁾

Como primera característica, se trata de un contrato consensual en oposición a real, ya que con el simple consentimiento es suficiente para hacer nacer obligaciones recíprocas de las partes y el abordar la aeronave o el embarque sólo representan el comienzo del cumplimiento de los efectos del acto.

Asimismo, es consensual en oposición a formal en razón de que no se requiere de la expresión escrita para dar cumplimiento a un requisito de validez, de manera que el contrato no se afecta de nulidad relativa. "La irregularidad,

(9) Op. Cit. Pág. 413.

(10) RODRÍGUEZ JURADO, Agustín, Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico, Editorial Depalma, Buenos Aires, 1993, Pág. 225.

(11) Op. Cit. Pág. 414.

ausencia o pérdida del contrato de transporte no afecta ni su existencia ni su validez." (12)

Es bilateral toda vez que da origen a obligaciones para ambas partes, al transportista la de trasladar de un lugar a otro a una persona, su equipaje o mercancías y al usuario el pago de la remuneración por el servicio prestado.

Es generalmente oneroso porque "impone provechos y gravámenes recíprocos." (13)

La característica adhesiva, señala el propio Tapia Salinas que pierde su fuerza en ciertos contratos de transporte.(14) Sobre todo en el transporte de mercancías en el cual el remitente puede estipular sus propias condiciones, respecto de la forma en que deberá ser transportada la mercancía, así como el valor declarado de la misma.

Usualmente es un contrato mercantil, dicha característica se la otorga el Convenio de Varsovia al señalar que el transporte de personas, equipajes o mercancías, deberá ser realizado por una empresa de transporte aéreos; es así que nuestro Código de Comercio en su artículo 3º establece "Que se reputan en Derecho comerciantes:

I.- Las personas que teniendo capacidad legal para ejercer el comercio hacen de él su ocupación ordinaria."

Lo anterior es apoyado por la fracción VII del artículo 75 del citado ordenamiento, que considera actos de comercio a las empresas de transporte de

(12) Convenio de Varsovia, Art. 3.4 y 5.

(13) ROJINA VILLEGAS, Rafael, Compendio de Derecho Civil, Tomo IV, Editorial Porrúa, México 1987, Pág.11

(14) Op. Cit. Pág. 414.

personas o cosas.

Otra característica que tiene y que no es señalada por Tapia Salinas es que es un contrato nominado que encuentra su fundamento legal en la Ley de Aviación Civil, en las Reglas Generales de Aplicación de las Tarifas de los Servicios Públicos de Transporte Aéreo Nacional de Pasajeros y las Reglas de Aplicación de Seguro del Viajero. En el plano internacional se encuentra reglamentado por el Convenio de Varsovia y el Protocolo de La Haya, complementándose por las Condiciones Generales de la IATA.

Toda vez que se trata de un contrato de transporte de personas, equipaje y mercancías y de que cada elemento recibe una regulación distinta, haremos un breve análisis al contrato de cada uno de ellos.

1.- TRANSPORTE DE PERSONAS.

A) CONSIDERACIONES GENERALES.

Se define como "el contrato mediante el cual una empresa de transporte aéreo o un simple transportista en determinadas condiciones se compromete a trasladar de un lugar a otro o al mismo, con escalas intermedias, por vía aérea y en una aeronave especialmente equipada para este efecto a una persona y su equipaje, generalmente mediante remuneración."⁽¹⁵⁾

Gay de Montellá señala que es un "contrato de naturaleza puramente consensual, por el cual una empresa de transportes aéreos ordinarios, asume la obligación de transportar a una persona conjuntamente con su equipaje hasta cierto lugar por medio de una aeronave de su explotación."⁽¹⁶⁾

(15) TAPIA SALINAS, Luis, Op. Cit. Pág. 436.

(16) GAY DE MONTELLÁ, Rafael, Principios de Derecho Aeronáutico, Editorial Depalma.

El carácter que diferencia a este tipo de contrato, es su naturaleza personal, ya que la determinación de la persona del pasajero es esencial para la existencia del contrato. Se trata de una relación "intuitus personae." (17) "Es en consideración a la persona, es decir, en la celebración del contrato las calidades personales del contratante son tomadas en cuenta." (18)

Nuestra ley en su artículo 49 señala que "el contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a un punto de destino, contra el pago de un precio."

B) SUJETOS.

Por lo que respecta a este contrato, los sujetos son el transportista y el pasajero, pero puede suceder que el mismo sea celebrado entre el transportista y otra persona a favor de un tercero.

Existe la posibilidad de que sean diferentes los sujetos que puedan contratar los servicios de transporte aéreo, pero es el pasajero quien ejerce directamente los derechos y cumple las obligaciones durante la realización del transporte, asimismo puede suceder que el transportista que celebra el contrato no es quien efectúa el viaje, no le está permitido al transportista que contrata, al menos sin la autorización del pasajero, realizar el transporte por medio de otra empresa distinta de la que figura en el citado contrato. ante esta situación quedan excluidos de una manera expresa, y, por lo tanto, permitidos aquellos casos en que se trata de transportes sucesivos o combinados, en los que el primer transportista puede

(17) TAPIA SALINAS, Luis, Op. Cit. Pág. 436.

(18) DE PINA, Rafael, Diccionario de Derecho, Editorial Porrúa, México, 1991, Pág. 331.

contratar por sí y por los restantes transportistas.⁽¹⁹⁾

Transportista.- Es la persona física o moral capaz de contratar, aunque por disposición legal, tiene el carácter de concesionario, es el que como sujeto activo figura en el contrato.

Las Condiciones Generales de la IATA lo denominan Porteador, entendiéndose como tal a "la Compañía aérea transportista o contratante que expide el billete o carta de porte y todas las Compañías de transportes aéreos que trasladan pasajeros, su equipaje o mercancías bajo dicho billete o carta de porte."

Se define también como "toda persona física o jurídica que en concepto de propietario, explotador o fletador de una aeronave realiza o está en disposición de realizar con ella, un transporte aéreo de personas o cosas remunerada o gratuitamente." ⁽²⁰⁾

El Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, firmado en la ciudad de Guadalajara, Jal, México, en 1961 da la definición de "transportista contractual señalando que es la persona que, como parte, celebra un contrato de transporte, regido por el Convenio de Varsovia, con el pasajero, el expedidor o la persona que actuó en nombre de uno o de otro."

Asimismo define al "transportista de hecho como la persona distinta del transportista contractual que, en virtud de la autorización dada por el transportista contractual realiza todo o parte del transporte sin ser, con respecto a dicha parte,

(19) TAPIA SALINAS, Luis Op. Cit. Pág. 439.

(20) TAPIA SALINAS, Luis Op. Cit. Pág. 419.

un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia."

El pasajero.- Como titular del contrato se define como "la persona que según el contrato de transporte expedido u obligación contraída de acuerdo con el transportista, sea o no deba ser efectivamente transportada en una aeronave con arreglo a las condiciones previstas."⁽²¹⁾

Nuestra legislación se refiere al pasajero y lo define como "cualquier persona cuya transportación es objeto del contrato de transporte o de una reservación."⁽²²⁾

Existen autores que titulan viajero a este elemento personal y otros autores consideran esta terminología no correcta.

Bonet Correa, define al viajero como "la persona que el transportista admite en su transporte, pero no la que clandestinamente lo hace."⁽²³⁾

En otra definición Tapia Salinas se refiere al viajero como "el que viaja simplemente y puede viajar todo el que se encuentre a bordo de una aeronave en pleno vuelo." ⁽²⁴⁾

En nuestra opinión sentimos que Bonet Correa limita el adjetivo de viajero en el sentido de que no se admite para las personas que clandestinamente viajan, comúnmente llamada "polizón", toda vez que al encontrarse dicha persona a bordo de una aeronave en pleno vuelo está viajando en razón de que para viajar no se requiere de ningún requisito formal.

(21) TAPIA SALINAS, Luis Op. Cit. Pág. 437.

(22) Reglas Generales de Aplicación de las tarifas de los Servicios Públicos de Transporte Aéreo Nacional de pasajeros. Regla 1.

(23) BONET CORREA, José, La responsabilidad en el Derecho Aéreo, Madrid, 1963, Pág. 104.

(24) TAPIA SALINAS, Luis Op. Cit. Pág. 438.

A este respecto el transportista no será responsable por los daños que pudiera sufrir en caso de accidente quien se transporta clandestinamente en razón de no haberse suscrito contrato alguno.

Dentro del marco del contrato de transporte, el de pasajeros constituye para el transportista la obligación de trasladar hombres dotados de inteligencia y voluntad y para cumplir con ella el transportista puede negar el servicio a personas que no reúnen estos requisitos.

La legislación mexicana establece que "en las aeronaves civiles no podrán abordar personas armadas, en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o enervantes; y sólo con las autorizaciones correspondientes podrán transportarse cadáveres o personas que, por la naturaleza de su enfermedad, presenten riesgos para los demás pasajeros.

Los menores de edad podrán viajar solos, bajo responsiva de sus padres o tutores.

Los concesionarios y permisionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, así como a las de edad avanzada."⁽²⁵⁾

C) OBJETO DEL TRANSPORTE.

La determinación del pasajero como objeto del contrato de transporte quedó ya mencionado al señalar a los sujetos del referido contrato.

Pero al referirnos al objeto del transporte nos referimos a lo que la aeronave,

⁽²⁵⁾ Ley de Aviación Civil, Artículo 33.

lleva y traslada de un lugar a otro, mas que el pasajero o persona que ha hecho el viaje y que efectivamente es transportada.

La condición de pasajero revela la titularidad de una relación jurídica, es decir, la existencia de un contrato de transporte, por lo que no pueden recibir la condición jurídica de pasajeros las siguientes personas aun cuando se encuentren viajando a bordo de la aeronave y que al mismo tiempo son objeto del transporte:

- * La tripulación.
- * Personal de la empresa que ligado a la misma por un contrato de trabajo, viaja en misión de servicio.
- * Los que se encuentren a bordo por un título de transporte que no haya sido expedido a su nombre.
- * Las personas que viajan clandestinamente, entendiéndose que lo hacen con desconocimiento o expresa prohibición del transportista.

Lo que importa al tratar del objeto del transporte es la situación de hecho (viajero) mas que la de derecho (pasajero), ya que existen elementos de la primera clase que son transportados sin que posean la titularidad que para los de la segunda clasificación se exija.

D) TITULO DE TRANSPORTE (BOLETO O BILLETE DE PASAJE).

Al iniciar el estudio de este capítulo se mencionó que el contrato de transporte aéreo es consensual en oposición a formal, no obstante lo anterior, el contrato de pasajero reviste ciertos requisitos de gran importancia para las consecuencias jurídicas derivadas del incumplimiento de las disposiciones relativas a su contenido, como es la expedición del billete de pasaje.

Se ha definido a este título de transporte como "el documento expedido por el transportista en cumplimiento de un contrato y que habilita al pasajero para utilizar el transporte aéreo entre los lugares y condiciones en el expresados."⁽²⁶⁾

Las Reglas Generales lo definen como "el comprobante expedido por la empresa respecto del contrato de transporte celebrado entre ella o sus agentes y el pasajero."⁽²⁷⁾

El artículo 49 segundo párrafo de nuestra ley señala que el contrato deberá constar en un billete de pasaje o boleto, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana correspondiente.

El Convenio de Varsovia establece "en el transporte de viajero, el transportador tiene la obligación de expedir billetes de pasaje."⁽²⁸⁾ Y el Protocolo de La Haya señala que en el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje.

La diferencia entre el Convenio de Varsovia y el Protocolo de La Haya radica en que el protocolo suprime varios requisitos establecidos en el propio Convenio, hoy en día las empresas de transporte aéreo en la expedición del billete de pasaje establecen varias especificaciones de acuerdo a lo que señalan las condiciones generales de la IATA a la cual están asociadas la mayor parte de aerolíneas del mundo.

Actualmente en la práctica el transportista es el principal interesado en expedir el billete por las consecuencias jurídicas que pueda acarrearle la ausencia o defecto del instrumento, así como el control contable y administrativo

⁽²⁶⁾ TAPIA SALINAS, Luis, Op. Cit. Pág. 440.

⁽²⁷⁾ Reglas Generales, Regla 1.

⁽²⁸⁾ Convenio de Varsovia, Artículo 3.

de sus operaciones, toda vez que el boleto de pasaje tiene la finalidad esencial de cumplir como un documento de prueba.

En este sentido el Convenio de Varsovia lo expresa claramente, ya que la función probatoria se desprende al establecer que "la falta, la irregularidad o la pérdida del billete no afecta ni la existencia, ni la validez del contrato."⁽²⁹⁾

El Protocolo de La Haya es mas claro en su redacción al señalar que "El billete de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte, la ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente convenio."⁽³⁰⁾

El Convenio de Varsovia señala que "el billete de pasaje deberá contener las siguientes especificaciones:

- a) El lugar y fecha de emisión;
- b) Los puntos de partida y de destino;
- c) Las escalas proyectadas, bajo reserva de la facultad del 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 o de los transportadores, y
- e) La indicación de que el transporte está sujeto al régimen de la responsabilidad estipulada por la presente Convención."⁽³¹⁾

Por su parte, el Protocolo de La Haya expresa "En el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete que contenga:

- a) La indicación de los puntos de partida y destino;
- b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una

⁽²⁹⁾ Convenio de Varsovia, Artículo 3 último párrafo.

⁽³⁰⁾ Protocolo de La Haya, Artículo 3 último párrafo.

⁽³¹⁾ Convenio de Varsovia, Artículo 3.

sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de estas escalas;

- c) Un aviso indicando que, si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones así como por pérdida o averías del equipaje."⁽³²⁾

La comparación de los dos textos muestra que el Convenio de Varsovia exigía la mención del lugar y la fecha de emisión del billete, requisito eliminado por el Protocolo de La Haya. La omisión tiene importancia, ya que el lugar puede determinar la competencia de los tribunales y la fecha en la validez del documento, el cual es de un año.

La referencia a los puntos de partida y destino, exigida en el Convenio y el Protocolo son un aspecto esencial del contrato por precisar la obligación principal del transportista.

En cuanto a las escalas, el Convenio de Varsovia exige que sean enunciadas, mientras que el Protocolo de La Haya sólo mantiene el requisito respecto a las que resultan determinantes para la calificación del transporte internacional.

El Convenio de Varsovia requiere la inclusión del nombre y domicilio del transportador, mientras que el Protocolo no lo menciona.

Finalmente, ambos textos señalan la mención de la sujeción del contrato a un régimen de responsabilidad limitada, lo que permite conocer las condiciones del transporte respecto a las consecuencias patrimoniales de

⁽³²⁾ Protocolo de La Haya, Artículo 3.

cualquier daño.

Las condiciones Generales de la IATA exigen que el billete sea nominativo y, por ende, intransferible. A esto último, las Condiciones Generales de Transporte de Pasajeros dicen: "El billete es intransferible, Si alguien distinto del titular lo presenta para volar o reclamar su importe, el Porteador no será responsable ante el legítimo dueño si de buena fe proporciona el transporte o devuelve el importe a la persona que presente dicho billete." (33)

Por lo que respecta al transporte aéreo nacional, nuestra legislación dispone el contenido del boleto en la siguiente forma: "Al celebrarse el contrato de transporte aéreo, toda empresa está obligada a extender al pasajero, por si o por conducto de sus agentes, un boleto de pasaje que servirá como comprobante del contrato, el cual deberá ajustarse al modelo aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y que invariablemente deberá contener claramente escritos sin tachaduras, borrones o enmendaduras, los siguientes datos":

- a) Nombre de la empresa;
- b) Indicación de que es boleto de pasaje;
- c) Nombre completo del pasajero;
- d) Lugar y fecha de emisión
- e) Lugares de origen y destino;
- f) Escalas en su caso;
- g) Precio del transporte;
- h) Forma de pago;
- i) Clase de cuota aplicada;
- j) Indicación del período de validez;
- k) Número de vuelo, fecha y hora del mismo;

(33) Condiciones Generales de la I.A.T.A., Artículo III.

- l) Al reverso, deberán figurar las condiciones del contrato de transporte;
- m) Indicación de que el transporte está sujeto al régimen de responsabilidad establecida por la Ley de Vías Generales de Comunicación.

E) CONTENIDO.

Dentro del contenido del contrato de pasaje se encuentran tanto las obligaciones y derechos que tienen el transportista y el pasajero toda vez que se trata de un contrato bilateral.

Obligaciones del transportista.- Consiste en expedir y entregar el billete, realizar el transporte, es decir, trasladar al pasajero al punto de destino pactado, siendo ésta la principal obligación, velar por la seguridad del pasajero, adecuar los precios de sus servicios a las tarifas registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y en su defecto indemnizar al pasajero en caso de responsabilidad.

Derechos del transportista.- Consiste en percibir una remuneración, condicionar la admisión del pasajero que puede ejercerse por la no presentación del pasajero a la hora indicada, la corta edad del mismo, las personas que no pueden valerse por sí solas, la circunstancia de tratarse de una mujer embarazada o la salud del viajero y modificar las condiciones del transporte cuando las circunstancias lo justifiquen, ⁽³⁴⁾ por razones de seguridad o bien por causas de fuerza mayor.

Obligaciones del pasajero.- Son pagar el precio, presentarse en el aeropuerto para iniciar el viaje el día y hora establecidos, cumplir con las disposiciones administrativas para el uso de aeropuertos, obedecer los reglamentos del transportista, acatar las instrucciones del comandante de la aeronave y su tripulación.

⁽³⁴⁾ Reglas Generales, Regla 21.

Derechos del pasajero.- Son la obtención del billete o boleto, la reservación de un lugar en la aeronave, el traslado al punto de destino, la garantía de su seguridad, el traslado de su equipaje y la devolución total o parcial del precio pagado cuando el viaje no se realiza, y en su caso recibir la indemnización correspondiente por retraso en el transporte o en la pérdida o en la avería del equipaje facturado o a la mano.

Asimismo nuestra ley establece que cuando se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible en la aeronave denominado también "overbooking" o cuando se cancele el vuelo por causas imputables al concesionario o permisionario éste deberá a elección del pasajero: Ofrecerle con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; el alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiera pernocta y, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto; o bien transporte en la fecha posterior que convenga el mismo pasajero hacia el destino respecto del cual se denegó el embarque, a esta última situación se deberá cubrir además al pasajero una indemnización que no será inferior al 25% del precio del boleto o de la parte no realizada del viaje.

2.- TRANSPORTE DE EQUIPAJE FACTURADO.

A) CONSIDERACIONES GENERALES.

El maestro Tapia Salinas lo define como "el contrato mediante el cual una empresa de transporte aéreo o un simple transportista se obliga, como consecuencia de una contrato de pasaje anterior o simultáneamente celebrado, a trasladar de un lugar a otro por vía aérea el equipaje del pasajero citado comprensivo de los objetos registrados y los que lleva a la mano. así como el

exceso de peso que sobre la cantidad otorgada a dicho pasajero figure como franquicia, en las condiciones en que este último caso ambas partes convengan."⁽³⁵⁾

En razón de este contrato la legislación mexicana considera a la figura del equipaje en sus tres especies, cada uno se define de acuerdo a las características que presentan partiendo del concepto general:

"Equipaje.- Artículos que llevan los pasajeros, para su uso, comodidad y conveniencia;

Equipaje Facturado.- El que se transporta bajo la responsabilidad de la empresa y por el cual se expide un talón para su reclamo e identificación;

Equipaje no acompañado.- Es el equipaje facturado que se transporta en aeronave distinta de aquella en que va el pasajero;

Equipaje no facturado.- El que lleva consigo el pasajero a su disponibilidad (Equipaje a la mano)."⁽³⁶⁾

La Ley de Aviación Civil en su artículo 50 señala que "en los servicios de transporte aéreo nacional, los pasajeros tendrán derecho al transporte de su equipaje dentro de los límites de peso, volumen o número de piezas establecidos en el reglamento y disposiciones correspondientes, y al efecto se expedirá un talón de equipaje. En vuelos internacionales, dichos límites serán fijados de conformidad con tratados."

El Convenio de Varsovia contempla el equipaje facturado y el no facturado

⁽³⁵⁾ TAPIA SALINAS, Luis, Op. Cit. Pág. 469.

⁽³⁶⁾ Reglas Generales, Regla 1.

establece disposiciones aplicables a los facturados, como la exigencia de expedir el talón de equipaje y otras aplicables a ambas especies por lo que respecta a la responsabilidad del transportista. ⁽³⁷⁾

Las Condiciones Generales de la IATA consideran al equipaje como "aquellos artículos, efectos y demás pertenencias personales del pasajero necesarios o apropiados para el vestido, uso, comodidad o conveniencia de aquél en relación con su viaje. Este término a menos que se especifique otra cosa, incluirá tanto el equipaje facturado, como el no facturado."⁽³⁸⁾

De lo anteriormente expresado, se observa la obligación del transportista de trasladar el equipaje conjuntamente con el pasajero.

Ahora bien, el exceso de equipaje es objeto de una regulación jurídica especial, porque así como el registrado, en cuanto no sobrepase el peso concedido y cumpla las condiciones precisas debe ser obligatoriamente trasladado por el transportista, el exceso será objeto de un acuerdo especial de voluntades, deberá el pasajero realizar un pago por el equipaje excedente, existe un límite de peso que es de 25 kilogramos (vuelos nacionales) o un límite en cuanto al número de equipajes dos maletas que no sobrepasen los 30 kilogramos (vuelos internacionales), que cuando el pasajero los excede origina un cargo adicional.

Dentro de la clasificación de los contratos de transporte aéreo, éste es el único de los tres que tiene la característica de ser Accesorio, misma que se deriva de la relación directa que guarda con el pasajero, es decir, está ligado a un contrato principal de transporte de pasaje.

(37) Convenio de Varsovia, Artículo 4 y22.

(38) Condiciones Generales, Artículo 1.

B) SUJETOS

Son sujetos, en el contrato de transporte de equipajes, el transportista y el pasajero figuras que ya han sido analizadas dentro del contrato de transporte de personas.

C) OBJETO DEL TRANSPORTE.

Lo que puede ser objeto del transporte son los artículos que lleven los pasajeros para su uso, comodidad o conveniencia y demás pertenencias personales, necesarios o apropiados para el vestido en relación con su viaje.⁽³⁹⁾

El Convenio de Varsovia no define lo que debe entenderse por equipaje, distingue de una manera tácita entre el equipaje a la mano, constituido por "los objetos pequeños de uso personal que el viajero conserva a su cuidado."⁽⁴⁰⁾ y el resto que forma el registrado, el Protocolo de La Haya suprime este párrafo y hace mención al equipaje facturado.

El transporte de equipaje se diferencia del de mercancías en primer lugar por el trato económico ya que las tarifas aplicables son distintas, asimismo son diferentes los límites de responsabilidad establecidos por las normas internacionales y por la legislación mexicana.

Dentro de este rubro el transportista tiene la facultad de rechazar todos aquellos artículos que como equipaje pueden poner en peligro a la aeronave así como de aquellos objetos que por no estar en condiciones físicas aceptables o

(39) Reglas Generales, Regla 1 y Condiciones Generales, Artículo 1.

(40) Convenio de Varsovia, Artículo 4.

por su índole interna, pueden dañarse en el transporte.

Existen objetos que no pueden ser llevados a la mano entre los mas comunes son los aparatos de radio o telegrafía.

Las condiciones Generales de la IATA establecen los artículos que no pueden ser incluidos como equipaje por alguno de los siguientes motivos que se detallan a continuación:

"Los que puedan poner en peligro la aeronave, las personas o las cosas que vayan a bordo";

Por estar prohibido su transporte en las leyes, regulaciones u ordenes de vigor en cualquier Estado;

Los que en opinión del porteador no son aptos para su transporte en razón de su peso, tamaño o características;

Los animales vivos, excepto perros, gatos, pájaros enjaulados y demás animales domésticos, con ciertas condiciones;

Las armas o municiones que no sean declaradas y presentadas al porteador y que aceptadas por éste, se haga cargo de su custodia hasta la llegada del pasajero a su punto de destino."⁽⁴¹⁾

D) TITULO DE TRANSPORTE. (TALON)

⁽⁴¹⁾ Condiciones Generales, Artículo 9.

El Convenio de Varsovia establece que el porteador está obligado a expedir un talón de equipaje, constituido por dos ejemplares uno para él y otro para el pasajero.

Se define al talón de equipaje como "el documento expedido por el transportista a consecuencia de un contrato de pasaje aéreo que habilita al pasajero para transportar por vía aérea y entre los lugares expresados en aquel contrato, una determinada cantidad de equipaje gratuitamente y en calidad de registrado, o el exceso sobre el mismo, según este último caso con las condiciones expresamente pactadas."⁽⁴²⁾

Nuestra legislación define al talón de equipaje como "el documento que la empresa expide al pasajero para identificar el equipaje facturado, responsabilizándose de su transporte y de su entrega en los términos del boleto respectivo."⁽⁴³⁾

De acuerdo a lo establecido por el Convenio de Varsovia, el talón de equipaje debe contener:

- a) Lugar y fecha de emisión;
- b) Punto de partida y de destino;
- c) Nombre y dirección del porteador o de los porteadores;
- d) Número de billete de pasaje;
- e) Indicación de que la entrega del equipaje se hace al portador del talón;
- f) Número y peso de bultos;
- g) Total del valor declarado conforme al artículo 22 inciso 2, y
- h) Indicación de que el transporte está sujeto al régimen de la responsabilidad estipulada por la presente Convención."⁽⁴⁴⁾

⁽⁴²⁾ TAPIA SALINAS, Luis, Op. Cit. Pág. 476.

⁽⁴³⁾ Reglas Generales, Artículo 1°.

⁽⁴⁴⁾ Convenio de Varsovia, Artículo 4°.

Por otra parte, la IATA elaboró una doble etiqueta cuya finalidad es la identificación del equipaje y que consta de dos partes; una se fija en el equipaje registrado y otra se entrega al pasajero para que con ella pueda reclamar la entrega de los objetos en el punto de destino.

El talón no constituye un requisito esencial de la existencia del correspondiente contrato, es sólo un elemento de prueba, el cual es válido aunque no se expida documento alguno, pero ello no le resta importancia ya que la ausencia del talón trae como consecuencia al transportista graves problemas, al privarlo de las limitaciones de su responsabilidad, en transportes internacionales.

Lo anterior se asevera en lo dispuesto por el Protocolo de La Haya que señala que "la ausencia, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el transportista recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje o si éste, en el caso de que no esté combinado con un billete de equipaje que cumpla con los requisitos del artículo 3º párrafo 1 c), o incorporado al mismo, no comprende el aviso exigido por el párrafo 1 c), no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22 párrafo 2." (45)

E) CONTENIDO

Obligaciones del transportista - Son el expedir el talón de equipaje, el cual únicamente tiene lugar respecto al facturado; trasladar el equipaje al punto de destino que constituye el deber fundamental del transportista y la entrega del

(45) Protocolo de La Haya, Artículo 4º.

mismo al pasajero siendo éste el último acto que debe realizar, para el total cumplimiento del contrato.

Derechos del transportista.- El principal derecho es el de percibir una remuneración por el traslado del equipaje el cual como ya mencionamos se trata de un contrato accesorio por lo que al hacer el pago del billete de pasaje se incluye el del equipaje, así como el pago de cierta cantidad pactada cuando haya exceso del mismo.

Anteriormente se dijo que tiene el derecho de no realizar el transporte por motivos vinculados al pasajero, como su edad su estado de salud o a su equipaje; éste último por incluir cosas cuyo transporte está prohibido por las leyes o disposiciones administrativas o por el peso o volumen o bien por su mal acondicionamiento.

Obligaciones del pasajero.- Consisten en entregar el equipaje al transportista en caso de que deba ser facturado, toda vez que la entrega debe ser en el lugar y tiempo previsto en el contrato.

Observar las disposiciones administrativas relativas a la prohibición de transportar dentro del equipaje determinados artículos como "armas, municiones , explosivos y artículos que por su naturaleza inherente sean peligrosos , el transporte de estos artículos será regulado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sin perjuicio de las atribuciones conferidas a otras dependencias de la administración pública federal."⁽⁴⁶⁾

Pagar el exceso de equipaje si existe, en nuestro país se establece un límite de 25 kilogramos en vuelos nacionales y 30 kilogramos en vuelos internacionales, es decir, otorgar una remuneración al transportista cuando se exceda del peso

⁽⁴⁶⁾ Ley de Aviación Civil, Artículo 34.

límite establecido.

Derechos del pasajero.- Uno de sus derechos es el de llevar gratuitamente su equipaje siempre y cuando el mismo no exceda el número o peso.

Otro derecho que tiene es el de ser indemnizado cuando por responsabilidad del transportista el equipaje sufra destrucción, pérdida o avería.

F) REFERENCIA AL EQUIPAJE A LA MANO.

En el equipaje a la mano no existe un verdadero título de transporte ni tan siquiera una relación directa entre el transportista y el referido equipaje. La existencia y el contenido le es desconocido al transportador y la relación jurídica se establece a través de la persona del pasajero, no hay un verdadero contrato y la responsabilidad del porteador se realiza a base de los daños sufridos por el pasajero.

El Convenio de Varsovia distingue de una manera tácita el equipaje a la mano, constituido por "los objetos pequeños de uso personal que el viajero conserva a su cuidado."⁽⁴⁷⁾

Asimismo el referido Convenio fija una responsabilidad menor a la del equipaje facturado señalando que la misma "se limitará a cinco mil francos por pasajero."⁽⁴⁸⁾

Nuestra legislación lo denomina "Equipaje no facturado, que es el que lleva consigo el pasajero a su cuidado."⁽⁴⁹⁾

⁽⁴⁷⁾ Convenio de Varsovia, Artículo 4.

⁽⁴⁸⁾ *Ibidem*, artículo 22.

⁽⁴⁹⁾ Reglas Generales, Regla 1.

De igual forma la Ley de Aviación Civil en su artículo 62 segundo párrafo establece que "la indemnización por la destrucción o avería del equipaje de mano será de hasta cuarenta salarios mínimos."

En el artículo anterior se observa claramente que la empresa no será responsable por la pérdida del referido equipaje, sólo lo será por la avería o destrucción que sufra, por lo que el pasajero no podrá reclamar indemnización alguna por tal situación.

Asimismo la citada ley establece que "el concesionario o permisionario no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad y deberá cubrir los daños y perjuicios causados en los términos del Código Civil para el Distrito Federal en materia del fuero común y para toda la República en materia del fuero federal si se comprueba que los daños se debieron a dolo o mala fe del propio concesionario o permisionario o de sus dependientes o empleados o cuando no se expida el billete de pasaje." (50)

De lo anterior se concluye que aunque no existiendo contrato de equipaje a la mano, es responsable el transportista por la destrucción o avería que sufra el mismo por la relación establecida entre el porteador y el pasajero y éste último deberá probar la existencia del referido equipaje.

3.- TRANSPORTE DE MERCANCIAS.

A) CONSIDERACIONES GENERALES.

En un intento por definir este tipo de contrato las líneas aéreas expresan que es la transportación gratuita u onerosa por vía aérea de objetos no considerados

(50) Ley de Aviación Civil, Artículo 64.

como equipaje.

Hay quien lo define como "el contrato mediante el cual una empresa de transporte aéreo o un simple transportista, en determinadas condiciones, se compromete a trasladar de un lugar a otro por vía aérea y en una aeronave, unos determinados objetos considerados como mercancías, por encargo de una persona (física o jurídica) denominada expedidor o remitente y para su entrega a otra (física o jurídica) concretamente individualizada, y llamada destinatario." (51)

El artículo 55 de la ley de la materia establece que se entiende por contrato de transporte de carga el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.

De esta comparación se desprende que la definición dada por las líneas aéreas carece de los elementos personales que dan lugar al nacimiento de derechos y obligaciones, toda vez que se da la aparición de un nuevo sujeto que es el destinatario, quien es ajeno a la relación inicial contractual pero que tiene una de las funciones primordiales de este contrato que es la de recibir la mercancía a efecto de que el transportista haya dado total cumplimiento al contrato.

Se trata de un contrato principal en razón de que el transporte de mercancías es totalmente independiente de los otros contratos, se realiza por sí mismo sin condicionar su formación o ejecución al otorgamiento de otros anteriores.

(51) TAPIA SALINAS, Luis, Op. Cit. Pág. 487.

Tiene además las características de ser bilateral, oneroso, real en oposición a consensual y consensual en oposición a formal, mismas que ya fueron estudiadas al principio de este capítulo.

B) SUJETOS.

Existe la participación de tres personas con intereses distintos, el remitente, el transportista y el destinatario.

El remitente.- Es conocido también como cargador o expedidor y asume las obligaciones de pagar el precio de traslado y entregar la mercancía.

Se define como "aquella persona física o jurídica que celebra un contrato de transporte de mercancías con un determinado transportista." (52)

El Convenio de Varsovia no lo define, pero es considerado como la persona que celebra un contrato de transporte con un transportista. (53)

El transportista.- Es quien asume la obligación de trasladar la mercancía de un lugar a otro, a cambio de una remuneración.

Todo lo manifestado anteriormente respecto al transportista es aplicable al caso de mercancías.

El destinatario.- Es el tercer sujeto que interviene en la relación contractual del referido contrato.

Tapia Salinas lo define como "la persona física o jurídica a la que el

(52) Ibidem.

(53) "The Air Cargo Traffic" Editorial Van Boekhoven-Bosch, Holanda, 1983, Pág. 34.

transportista está obligado a entregar las mercancías, en ejecución de un contrato de transporte aéreo celebrado con el remitente y designado de una manera expresa y nominal en el contrato o alteración del mismo realizada por el propio remitente." (54)

Se le conoce de igual forma con el nombre de consignatario y la designación del mismo debe ser realizada por el remitente de una manera expresa.

El destinatario puede identificarse también con la figura del remitente lo cual sucede en aquellos casos en que una empresa comercial remite mercancías a una de sus agencias o sucursales situadas en lugar distinto.

Esta figura no es una auténtica parte en este contrato en razón de que no interviene en la creación o formalización del contrato celebrado entre el remitente y el transportista ya que es designado por el expedidor y este puede cambiar de destinatario.

C) OBJETO DEL TRANSPORTE .

Por ser la especie del contrato de transporte aéreo, el transportista se obliga a trasladar mercancías de un sitio a otro mediante una remuneración a cargo del remitente.

El objeto primordial de este transporte es la mercancía la cual se define como "todas aquellas cosas que, propuestas para su transporte por un remitente y no comprendidas en ninguna de las excepciones y prohibiciones expresas, son aceptadas por un transportista, y en su consecuencia, se transportan o han de ser transportadas en una aeronave en las condiciones estipuladas en el contrato o

(54) TAPIA SALINAS, Luis, Op. Cit. Pág. 490.

carta de porte." (55)

La definición es clara al señalar que puede ser mercancía y por consiguiente objeto del transporte cualquier cosa siempre y cuando no sea prohibida o excepcionada tanto por la legislación como por las condiciones del transportista.

Es así que no todos los objetos han de considerarse como mercancías dentro de los cuales se encuentra el equipaje mismo del pasajero, el correo, efectos del transportista y todos aquellos objetos que sean transportados clandestinamente.

Asimismo existen mercancías con regulación especial en el transporte, algunos por su naturaleza o bien por el peligro que supone su transporte por lo que se requieren normas o prácticas especiales.

De transportes aéreos especiales los califica Mapelli dentro de los cuales se encuentran: (56)

El transporte de cadáveres toda vez que no goza de la condición de persona y por lo tanto de pasajero, desde un punto de vista administrativo, existen disposiciones de policía sanitaria, de aduanas, de intervenciones consulares, de certificaciones médicas, de discreción por parte de los empleados del transportista.

El transporte de animales lo cual supone la aceptación por parte del transportista de ciertas obligaciones especiales que representan un cuidado excepcional, por ello puede o no aceptar este tipo de transporte, pero si lo acepta asume obligaciones especiales.

(55) Ibidem.

(56) MAPELLI LÓPEZ, Enrique, Transportes aéreos especiales, Editorial Paraninfo, Madrid, 1982.

De igual forma tiene una especial regulación el transporte de joyas y valores y las mercancías peligrosas sin riesgo por vía aérea siempre y cuando sea permitido por la ley.

D) TITULO DE TRANSPORTE (CARTA DE PORTE).

Al contrato de transporte de mercancías se le denomina carta de porte y es definido como "el documento expedido por el remitente y aceptado por el transportista en cumplimiento de un contrato que faculta a aquél para enviar a un destinatario y por vía aérea una determinada mercancía entre los lugares y las condiciones expresamente citadas." (57)

Tanto los textos internacionales como la legislación interna la sujetan a un formalismo estricto que se refleja en la determinación del número de ejemplares y las indicaciones que debe contener.

El Convenio de Varsovia señala que el transportador tiene derecho de pedir al remitente le expida y le entregue la carta de porte no señalándola como una obligación para el expedidor en razón de que el mismo Convenio señala que la ausencia, irregularidad o pérdida de ese documento no afecta ni la existencia ni la validez del contrato.

Establece asimismo el propio Convenio que se deberán expedir tres originales de la carta de porte, el primer ejemplar debe llevar la indicación para "el transportador", el segundo para "el destinatario" y acompañará a la mercancía y el tercer ejemplar será firmado por el transportador y entregado al remitente después de haber aceptado la mercancía.

(57) TAPIA SALINAS, Luis, Op. Cit. Pág. 498.

La rigidez en la redacción de la carta de porte aéreo y su contenido se manifestó en el convenio el cual incluyó una lista de diecisiete requisitos de los cuales el Protocolo de La Haya mantuvo sólo tres, siendo éstos los siguientes:

a) La indicación de los puntos de partida y de destino,

b) Si los puntos de partida y de destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;

c) Un aviso indicando a los expedidores que, si el transporte cuyo punto final de destino, o una escala, se encuentran en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdidas o averías de las mercancías. (58)

El Código de Comercio sólo hace referencia al contrato mercantil de transporte terrestre y fluvial y señala en su artículo 581 que el porteador de mercaderías o efectos deberá extender al cargador una carta de porte, se entiende que dicho ordenamiento no contiene una regulación específica para el contrato de transporte aéreo de mercancías en razón de que el referido Código entró en vigor en el año de 1889 cuando aun nacía la aviación como modalidad de transporte.

La Ley de Aviación Civil en su artículo 55 segundo párrafo, señala que este contrato deberá constar en una carta de porte o guía aérea, que el concesionario o permisionario expedirá al embarcador al recibir las mercancías bajo su custodia, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana respectiva.

(58) Protocolo de La Haya, Artículo VI.

En comparación del Protocolo de La Haya, el código de Comercio y la nueva Ley de Aviación Civil existe una cierta diferencia ya que ésta última asigna la función de expedir la carta de porte al transportador y la legislación internacional señala al remitente o cargador como la persona que deba expedir el citado documento.

Sin embargo, el remitente puede experimentar dificultades para elaborar el documento, ya que algunos datos son conocidos sólo por el transportista, como su domicilio, las rutas que opera y las formalidades que afectan su responsabilidad.

Por ello, es costumbre que las empresas de transporte aéreo cuenten con formularios impresos de cartas de porte aéreo, donde constan las condiciones del transporte y sólo deben ser llenados los espacios por el transportador con la información que proporcione el remitente.

E) CONTENIDO.

Obligaciones del transportista.- Se encuentran la de firmar o bien estampar el sello de la empresa en los ejemplares de la carta de porte aéreo, en el ámbito internacional, dicho documento debe ser redactado por el remitente.⁽⁵⁹⁾

Cuidar la mercancía en su poder, la custodia debe ser mantenida no sólo durante el transporte, sino todo el tiempo que permanece la mercancía a su cargo.

La realización del transporte de la mercancía, entre los puntos convenidos de partida y de destino y de acuerdo a las condiciones convenidas constituye la

⁽⁵⁹⁾ Convenio de Varsovia, Artículo 6.

obligación principal dentro de este contrato.

Ajustarse a las instrucciones del remitente establecidas en el Convenio de Varsovia que permite al remitente el derecho de disponer de la mercancía durante el viaje siempre y cuando no ocasione perjuicios al transportador ni a otros remitentes.

Entregar las mercancías al consignatario la cual constituye una continuación y el último acto de la realización del transporte convenido y deberá realizarse en el lugar y tiempo convenidos.

Otra de las obligaciones es la de reembolsar el importe cuando no haya realizado total o parcialmente el transporte.

Derechos del transportista.- Dentro de éstos se encuentran el de verificar la mercancía que va relacionado con la prohibición del transportista de trasladar cosas peligrosas.

Percibir una remuneración es el derecho correlativo de la obligación principal del remitente por el servicio prestado al transportar las mercancías.

La fijación del itinerario del viaje es otro derecho, por ser el transportista quien conoce las rutas autorizadas.

La negativa a efectuar el transporte, la cual depende de la naturaleza de las mercancías que deben ser transportadas.

Otro de sus derechos es el de modificar las condiciones de traslado ya sea interrumpiéndolo o suspendiéndolo , siempre y cuando existan motivos que lo justifiquen.

El reembolso de los gastos que éste haya efectuado por cuenta del remitente como puede ser el pago de derechos aduaneros y la indemnización por los perjuicios que sean originados por el remitente.

Obligaciones del remitente.- El Convenio de Varsovia señala que será el remitente quien extienda la carta de porte, y deberá entregar dos ejemplares al transportista uno para éste y otro para el consignatario y facilitar todos los documentos necesarios para el cumplimiento de los requisitos administrativos.

La entrega de la mercancía es base imprescindible para que pueda efectuarse el transporte, dicha entrega debe realizarse dentro del plazo o en el momento previsto en el contrato.

El pago del transporte se fijará dependiendo del libre acuerdo de las partes pero por tratarse de una concesión, deben respetarse las tarifas registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, solución expresamente consagrada por la legislación. (60)

Otra de las obligaciones será la de indemnizar al transportista de cualquier perjuicio originado por el incumplimiento u omisión de datos o documentos que deba proporcionar.

Derechos del remitente.- Un primer derecho es el de exigir la realización del transporte conforme a lo convenido en el propio contrato.

Disponer de las mercancías, esta facultad le es expresamente otorgada por el Convenio de Varsovia, le da derecho de disponer de la mercancía en cualquier momento del transporte siempre y cuando no afecte al transportador ni a otros

(60) Ley de Aviación Civil, Artículo 42.

remitentes, como por ejemplo retirarla del aeródromo o deteniéndola en el curso de la ruta o haciendo que se entregue a persona distinta de la indicada en la carta de porte o pidiendo su regreso al aeródromo de partida, tales acciones deberán constar por escrito.

El ejercicio de este derecho está condicionado al pago de todos los gastos que sus instrucciones puedan causar, asimismo la vigencia de este derecho cesa tan pronto como el destinatario recibe la mercancía.

La facultad de exigir la devolución del precio pagado cuando se da el incumplimiento total o parcial del transporte por responsabilidad del transportista.

Obligaciones del consignatario.- Deberá pagar el precio del transporte cuando se ha convenido que está a su cargo.

Otra de las facultades es la de formular la protesta o reclamación respecto de las mercancías que sufran pérdida, avería o retraso.

Derechos del consignatario.- A este respecto cabe señalar que el destinatario no es parte en el contrato, por lo que sólo quedará obligado si manifiesta su voluntad en forma expresa o tácita, debe manifestar su aceptación.

Nuestra legislación señala como derechos del consignatario a que se le entreguen las mercancías, mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor.

Por último el Convenio de Varsovia enuncia el derecho del destinatario, después del arribo de la mercancía de pedir al transportador que le remita la carta de porte y que le entregue la mercancía, previo pago de fletes y cumplimiento con

las condiciones del transporte indicadas en el citado documento. ⁽⁶¹⁾

⁽⁶¹⁾ Convenio de Varsovia, Artículo 13.

III SITUACION DEL TRANSPORTE AEREO EN MÉXICO.

1.- EL TRANSPORTE AEREO EN MÉXICO.

La transportación aérea ha tenido un gran incremento en todo el mundo, en razón de que otros medios de transporte como los terrestres o fluviales, además de que resultan muy lentos, en muchas ocasiones las características geográficas que presentan algunos territorios suelen ser muy accidentadas y resulta muy difícil el acceso a determinados lugares, por lo que es más fácil y rápido realizar el viaje por aire.

Por otra parte el transporte aéreo es de gran ayuda por lo que se refiere a rutas largas, toda vez que en un viaje por tierra o por agua que puede durar varios días, al realizarlo por aeronave, hacia el mismo destino, se hace en pocas horas.

Actualmente en nuestro país, de 1988 a 1993 el movimiento de pasajeros por el servicio aéreo pasó de 16.3 a 29 millones al año, es decir, se registró un crecimiento del 78 por ciento, de ese total de pasajeros 15.8 millones correspondieron al tráfico nacional y 13.2 al internacional.

El número de aerolíneas nacionales, pasó de 7 en 1988 a 28 en 1993, de las cuales 18 realizan vuelos regulares y el resto están especializadas en fletamento

	<u>1988</u>	<u>1991</u>	<u>1993</u>
TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS	16.3*	20*	29*
PASAJEROS EN TRAFICO NACIONAL	8.6*	10*	15.8*
PASAJEROS EN TRAFICO INTERNACIONAL	7.7*	10*	13.2*
LINEAS AEREAS NACIONALES	7	17	28

*EN MILLONES⁽⁶²⁾

(62) La Aviación Mexicana en cifras S.C.T. 1994

A) TRANSPORTE AEREO NACIONAL REGULAR Y NO REGULAR .

La nueva Ley de Aviación Civil señala que el transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas.⁽⁶³⁾

En razón de lo anterior, es clara nuestra ley al señalar que sólo personas morales mexicanas podrán explotar el servicio de transporte aéreo nacional.

A este respecto la prestación del servicio de transporte aéreo nacional regular estará sujeta a lo siguiente:

I Las concesiones contendrán las rutas específicas con las que se iniciará la presentación del servicio y las condiciones del mismo”;

II Para operar rutas adicionales a las contenidas en la concesión, deberá solicitarse a la Secretaría la autorización correspondiente, misma que formará parte de la propia concesión, y

III La ruta adicional únicamente podrá comercializarse hasta que haya sido autorizada, y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de noventa días, contando a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría .”⁽⁶⁴⁾

El primer inciso del artículo que antecede, señala: “ las concesiones contendrán las rutas específicas con las que se iniciará la prestación del servicio

⁽⁶³⁾ Artículo 18, segundo párrafo

⁽⁶⁴⁾ Ibidem, Artículo 19.

y las condiciones del mismo", la ley no lo señala expresamente pero se entiende que el servicio estará sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios previamente establecidos.

Por lo que se refiere a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios, la persona moral interesada en la concesión deberá presentar un estudio respecto a las rutas que desea cubrir con el servicio, las frecuencias y los horarios, posteriormente la Secretaría de Comunicaciones a través de la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos analizará la solicitud y las propuestas realizadas por el interesado.

Las frecuencias y horarios propuestos no deberán interferir con otros ya establecidos para otras empresas.

Respecto a la remuneración la ley señala que las empresas fijarán libremente las tarifas, por los servicios que presten, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia previamente registradas ante la Secretaría de Comunicaciones, es decir, para que pueda efectuarse el transporte deberá haber una remuneración por parte del usuario, situación que ya hemos tratado en el capítulo relativo al contrato de transporte.

Las tarifas son las listas de precio, cuya determinación es un complejo en el que participan elementos contables, estadísticos, técnicos, económicos, jurídicos y sobre todo en el ámbito internacional políticos.

Las referidas tarifas deberán estar puestas en conocimiento del público, lo cual significa que no se le podrá condicionar al usuario a una tarifa mayor a la ya establecida.

Asimismo señala la ley que en las tarifas se describirán clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetas y permanecerán por el tiempo y en las condiciones ofrecidas. Las restricciones deberán hacerse del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio.⁽⁶⁵⁾

De igual forma establece la propia ley que para operar una ruta adicional será necesaria la autorización por parte de la Secretaría y no podrá comercializarse la referida ruta hasta en tanto se haya autorizado y se explotará la misma en un plazo de 90 días.

En razón de lo ya mencionado podemos decir que el servicio de transporte aéreo nacional regular es el que se presta a través de una serie de vuelos repetidos en los mismos horarios, entre puntos conocidos y ya establecidos, dentro del territorio nacional y por medio de una aeronave, con accesibilidad al público y pagando un precio.

El artículo 23 del citado ordenamiento señala que " los servicios de transporte aéreo nacional no regular incluyen entre otros, los de fletamento y taxis aéreos."

Tapia Salinas hace una clasificación basada en las consecuencias jurídicas y políticas de los distintos tipos de transporte no regular.

- * "Realizado por compañías regulares":
- * Con carácter permanente.
- * En rutas especiales o por motivos circunstanciales.
- * Para completar el exceso de demanda, también circunstancial en las líneas o servicios regulares.

⁽⁶⁵⁾ Ibidem, artículo 42, cuarto párrafo.

Efectuado por empresas exclusivamente de tráfico no regular:

- * Taxis aéreos.
- * Servicios a petición.
- * Servicios ofrecidos ocasionalmente.
- * Servicios denominados "charter" en los que existe un auténtico fletamento aéreo en el cual el fletador contrata la total capacidad de la aeronave y el transportista realiza el servicio por cuenta de aquél.⁽⁶⁶⁾

Ahora bien, nuestra legislación señala que en el caso de los servicios de fletamento, los permisionarios deberán observar lo siguiente:

I Los vuelos o paquetes de vuelos que deseen operar estarán sujetos a autorización previa de la Secretaría;

II Los servicios que presten en ningún caso podrán traducirse o de hecho ser equivalentes a los del transporte aéreo regular;

III Los servicios serán complementarios a los del transporte aéreo regular, y

IV En los contratos de fletamento de aeronave que celebren con prestadores de servicios turísticos, deberá pactarse que los servicios de transporte aéreo se comercializarán, en todo caso, como parte de otros servicios en paquete; y conforme con lo que establezca el reglamento respectivo.

Por lo que se refiere a la prestación de servicios de taxi aéreo se sujetarán a las condiciones que se especifiquen en los permisos que, para tal efecto, se otorguen por la Secretaría con base en la ley, considerando criterios que

⁽⁶⁶⁾ Op. Cit. Pág. 320 y 321

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

atiendan, entre otros elementos, a las especificaciones de los equipos aéreos, las características de las operaciones y la forma de comercialización de los servicios.

En consecuencia este tipo de transporte, estará sujeto a la realización de vuelos conforme a convenios con los usuarios del servicio, y con arreglo a la ley, por lo que no estará sujeto a itinerarios fijos, frecuencias ni horarios establecidos, por lo que las partes en algunos casos podrán convenir el destino y el horario de acuerdo a las conveniencias de cada uno.

En otros casos, se realizará este tipo de servicio de acuerdo a las necesidades que pudiera tener una empresa de transporte regular para cubrir la demanda que se llegara a originar sobre todo en los períodos vacacionales.

Por lo ya manifestado en relación a este tipo de servicio diremos que el transporte aéreo nacional no regular son aquellos vuelos que se realizan por medio de convenios con los usuarios, donde no hay frecuencia de vuelos ni itinerarios fijos.

B) TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL REGULAR Y NO REGULAR.

Como hemos visto en el análisis del primer capítulo de este trabajo el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia en 1929 y posteriormente el Protocolo de La Haya de 1955 mismos que en su texto señalan: " la expresión transporte internacional significa todo transporte en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante. El transporte entre dos puntos de una misma Alta Parte Contratante sin una escala convenida en el territorio de cualquier otro

Estado, no se considerará transporte internacional a los fines del presente convenio.”⁽⁶⁷⁾

Es claro el texto al mencionar que para realizar un transporte internacional deberá fijarse el punto de partida y de destino en el territorio de dos países, o bien en el punto de partida y destino en un mismo territorio debiendo realizar una escala técnica o comercial en el territorio de otro Estado.

El acuerdo de la Segunda Asamblea de la OACI celebrada en Ginebra, Suiza, señala que los servicios de transporte aéreo internacional regular deben contener los siguientes elementos:

- a) Continuidad de los vuelos, repetidos a intervalos de igual duración (es decir regularidad en los mismos y sujetos a un horario fijo).
- b) Realización de los vuelos entre dos puntos determinados previamente (es decir punto de origen y punto de destino de la ruta).
- c) Utilización en los vuelos de determinado tipo de aeronave (es decir, individualización del equipo que fija la capacidad ofrecida y otras características para la competencia en el transporte).
- d) Sujeción del servicio a una remuneración establecida en una tarifa previamente aprobada y difundida.

Por otra parte nuestra legislación establece:

“La prestación de servicios de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas estará sujeta a lo siguiente:

I Para la operación de las rutas correspondientes se requerirá de autorización que otorgue la Secretaría;

II Las autorizaciones respectivas únicamente se otorgarán a las personas que cuenten con concesión para prestar el servicio de transporte aéreo regular

⁽⁶⁷⁾ Protocolo de La Haya, Artículo I.

nacional;

III Las autorizaciones se ajustarán a lo convenido con el Estado hacia el cual se opere la ruta;

IV Las autorizaciones se referirán a rutas específicas;

V Las rutas específicas únicamente podrán comercializarse hasta que hayan sido autorizadas y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de ciento ochenta días, contado a partir de que se haya expedido la autorización, y

VI En los casos en que más de un concesionario solicite la operación de una misma ruta asignable por la Secretaría, ésta otorgará la autorización correspondiente a aquél que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio."⁽⁶⁸⁾

De lo anteriormente expresado podemos deducir que para operar este servicio, además de la concesión se requiere de autorización para cada ruta en específico y dichas autorizaciones se ajustarán de acuerdo con los convenios celebrados con el Estado en donde pretenda operarse el servicio.

Es así que el servicio mexicano de transporte internacional regular, al amparo de la concesión otorgada y a la autorización solicitada se realizará por una empresa mexicana de territorio mexicano a territorio extranjero y viceversa.

De igual forma la ley señala " las sociedades extranjeras requerirán de permiso de la Secretaría para prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular hacia y desde territorio mexicano. Al efecto, la Secretaría otorgará tales permisos conforme a los tratados celebrados con los Estados respectivos."⁽⁶⁹⁾

⁽⁶⁸⁾ Ley de Aviación Civil, Artículo 20.

⁽⁶⁹⁾ Ibidem, Artículo 21.

Asimismo el Convenio de Chicago de 1944 en su artículo 7, regula el cabotaje internacional, señalando que cada Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio, pasajeros, correo o carga para transportarlos mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. Cada Estado se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a cualquier otro Estado o línea aérea de cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado.

De acuerdo a lo expresado el transporte aéreo internacional de personas, carga o correo se realizará en base al referido convenio y a los convenios que el gobierno mexicano celebre con cada uno de los Estados a los que se operen rutas o bien los que operen rutas hacia México.

Dentro de los convenios bilaterales celebrados por el gobierno mexicano el que mayor importancia reviste es el de los Estados Unidos de América, de fecha 15 de agosto de 1960 y modificado el 21 de noviembre de 1991, sobre todo por la vecindad que existe entre ambos países y por los vínculos económicos, políticos y sociales.

Es así que al realizar el análisis del citado documento, diremos que dentro de su cuadro y rutas en servicio mixto, es decir, personas, carga y/o correo, permite el cabotaje internacional entendiéndose este como el derecho de embarcar en el territorio de un Estado por una línea extranjera pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado dentro de ese mismo territorio, al señalar que las empresas de ambas partes tendrán derecho de operar los servicios aéreos desde un punto o puntos en una parte, hacia un punto o puntos en la otra parte.

Es flexible el Convenio respecto a las legislaciones de ambas partes, toda vez que establece que no se podrán imponer restricciones unilaterales a una aerolínea o aerolíneas respecto a la capacidad, frecuencias o tipo de aeronave empleada y las partes podrán designar a las aerolíneas para operar sus rutas conforme a sus leyes y reglamentos.

De igual forma señala que en la medida de las legislaciones de ambas partes lo permita podrán dar consideración prioritaria a los requerimientos de sus aeronaves pequeñas u operadores regionales entre puntos que hayan quedado sin servicio y cada parte deberá establecer sus propias normas a este respecto.

El multicitado convenio resulta ser contradictorio en razón de que en el párrafo D 6 señala que " el derecho de una aerolínea designada de una parte para servir un par o pares de ciudades, para operar sus servicios desde uno o mas puntos o para servir a uno o mas puntos en el territorio de la otra parte no constituye cabotaje ni le confiere derechos para efectuar cabotaje.

Por otra parte los servicios de fletamento podrán operar servicios mixtos y exclusivos de carga.

Todo operador de este servicio deberá iniciar el vuelo de fletamento con la correspondiente autorización de la autoridad competente, y deberán ser operados de acuerdo con los reglamentos del país de origen del tráfico.

Asimismo señala el convenio "En el caso de las operaciones con dos o más puntos de destino, los transportistas no tendrán derechos de cabotaje".

En general diremos que el citado convenio resulta acorde en algunos aspectos a lo establecido por el Convenio de Chicago, es contradictorio al establecer el cabotaje internacional, es flexible cuanto permite a las legislaciones

de ambas partes determinar en cada caso en específico.

En consecuencia diremos que el servicio extranjero de transporte internacional regular, es aquel que de acuerdo con el permiso que, otorgado por la Secretaría de Comunicaciones, contenga obligaciones iguales a las impuestas a empresas mexicanas para prestar el servicio de transporte aéreo regular, de acuerdo a los tratados celebrados con otros Estados.

En razón de lo anterior y en forma general diremos que el servicio público de transporte aéreo internacional regular es aquel que se presta mediante una serie sistemática de vuelos repetidos con los mismos horarios entre puntos situados en el territorio de dos o más Estados (característica que le da internacionalidad a este servicio), utilizando cierto tipo de aeronaves y mediante el pago de una tarifa previamente aprobada y difundida.

Por lo que respecta al servicio de transporte aéreo no regular internacional por parte de permisionarios mexicanos o por sociedades extranjeras, la ley sólo señala que se sujetará a lo establecido en los tratados; y a falta de éstos, la Secretaría resolverá en lo particular cada solicitud.

Ahora bien, con base en la definición dada para el servicio de transporte aéreo no regular nacional, diremos que el servicio público de transporte aéreo no regular internacional es aquel que se presta entre dos puntos situados en dos o más países, utilizando cierto tipo de aeronave cobrando cuotas establecidas pero con la diferencia de que no está sujeto a frecuencias de vuelos ni horarios fijos.

C) TRANSPORTE EN RUTAS TRONCALES Y RUTAS ALIMENTADORAS.

El artículo octavo de la Ley de Vías Generales de Comunicación señala que

"para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones.

Se realizará en base a comunicación preferentemente de las zonas de mayor potencialidad económica que carezcan de medios de transporte expeditos y se dará especial atención al establecimiento de vías de enlace o alimentadoras de troncales."

Rutas Troncales.- Son las que explotan las empresas de servicio aéreo regular a las principales ciudades del país, así como a los centros turísticos de mayor importancia y al extranjero.

Las líneas aéreas troncales más importantes en nuestro país son: Mexicana de Aviación, Aeroméxico y TAESA, las cuales explotan servicios con itinerarios y horarios fijos.

Estas empresas para operar el servicio utilizan equipo con capacidad de más de 70 plazas denominados de mediano y largo alcance dentro de los cuales se encuentran los Boeing 727, 737, 757, y 767 así como los Douglas DC- 9, DC-10, Mc Donnell Douglas MD82, 83, 87 Y 88.

Rutas Alimentadoras.- Son las explotadas por empresas filiales de las troncales, se les conoce también como empresas regionales, se dedican al transporte con itinerarios y horarios fijos a las zonas con alto crecimiento económico y que no se encuentren comunicadas por líneas troncales.

Dentro de las troncales mencionadas anteriormente, Mexicana de Aviación cuenta con una red alimentadora a cargo de Mexicana Inter, integrada por las aerolíneas Aerocozumel y Aerocaribe que operan en el sureste del país, Belice y

Guatemala, así como Aeromonterrey que opera en la zona norte de la República; Aeroméxico cuenta con Transportes Aéreos Litoral con base en Monterrey, N.L. y Aeroportante con base en Guadalajara, Jal. Mismas que operan bajo el nombre comercial de Aerolitoral dando servicio al norte y occidente del territorio nacional y parte sur de los Estados Unidos.

Estas empresas operan sus servicios con equipo de turbohélice con capacidad hasta para 50 pasajeros como el ATR42 o menor capacidad como el Fairchild Metro III, Fairchild FH-227 y Fokker F.27.

D) PROGRAMAS OFRECIDOS POR LAS COMPAÑÍAS AEREAS.

El programa Viaje Todo Pagado (VTP) lo ofrece Mexicana de Aviación, en éste la empresa realiza convenios con diversas cadenas hoteleras tanto en el país como en el extranjero, así como servicios de transportación terrestre, restaurantes, alquiler de automóviles y otros.

Dicho paquete se ofrece al público a un menor costo que el simple viaje redondo en el cual el viajero puede disfrutar de los servicios ofrecidos por la empresa.

En nuestro país, Mexicana de Aviación ofrece este programa desde hace más de 40 años y que asimismo le ha permitido a la empresa participar en el fomento de la actividad turística nacional.

De igual forma ofrece los programas Maya Pass y Mexi Pass que se venden en Europa y Estados Unidos con el fin de incrementar la afluencia de visitantes a nuestro país.⁽⁷⁰⁾

⁽⁷⁰⁾ MEXICANA DE AVIACIÓN, Departamento de Relaciones Públicas.

Aeroméxico por su parte, cuenta con el programa Gran Plan, el cual ofrece también servicios de alta calidad, dicho programa incluye viaje redondo, hospedaje y de acuerdo al plan que se elija desayunos y auto opcional.

Esta empresa dentro de sus programas cuenta con: Gran Plan de Lujo, Gran Plan Turista y Gran Plan Especial y asimismo ofrece el plan " Aeroméxico Vacations" para el público de Europa y Estados Unidos.⁽⁷¹⁾

Otro programa que ofrecen ambas empresas en forma conjunta es el de "Viajero frecuente" en el cual el pasajero al viajar por cualquiera de las dos empresas o de las afiliadas; acumula kilometraje en una cuenta personal y que posteriormente le permite obtener viajes gratis en México, Estados Unidos y Europa.

Para este fin las empresas aéreas celebran convenios con empresas exclusivas afiliadas, de modo que cuando el socio hace uso de estos servicios, al mismo tiempo acumula kilómetros a su cuenta.

Otra de las formas es cuando las compañías aéreas celebran convenios con agencias de viajes a efecto de ofrecer al público mejores opciones aparte de las ya ofrecidas por las propias empresas.

Cabe señalar que todos los convenios que celebre la compañía con otras empresas para ofrecer un servicio al público deberán ser del conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones dentro de un plazo de treinta días contado a partir de la celebración de los mismos.⁽⁷²⁾

(71) AEROMÉXICO, Departamento de Publicidad.

(72) Ley de Aviación Civil, Artículo 26.

E) TRANSPORTES DENOMINADOS "CHARTER" O DE FLETAMENTO Y ARRENDAMIENTO DE AERONAVES.

De entre todos los servicios no regulares, es indudable que los de mayor importancia lo constituyen los llamados transportes "charter" o de fletamento.

En este tipo de transporte existe un auténtico fletamento aéreo, en el cual el fletador contrata la total capacidad de la aeronave y el transportista realiza el servicio por cuenta de aquél.

Se define al "charter" como "avión fletado por una compañía de turismo o un grupo de personas, cuyas tarifas son menos elevadas que en las líneas regulares."⁽⁷³⁾

Esta clase de transporte, constituye sólo una parte de los servicios aéreos no regulares mismos que han tenido un gran desarrollo, al grado de que en la práctica suelen invertirse los términos y al ser mencionados el "charter" se quiere comprender al resto de los no regulares, cayendo con esto en un error.

Lo anterior en razón de que este tipo de transporte tiene un marcado significado jurídico y unas especiales consecuencias.

Este servicio consiste en poner a disposición de una persona o de una empresa, una aeronave para que la utilice, goce y disfrute como medio oportuno para poder conseguir el intento económico de traslación de un lugar a otro que se propone.⁽⁷⁴⁾

⁽⁷³⁾ Diccionario Larousse, Español moderno, Ediciones Larousse, México 1991.

⁽⁷⁴⁾ TAPIA SALINAS, Luis, Op. Cit. Pág. 197.

Se trata de un contrato en el que el fletante cede al fletador el uso de la capacidad de la aeronave, siendo por cuenta del fletante el mantenimiento del aparato.

Ahora la nueva Ley de Aviación Civil regula este tipo de contratos expresando que "el fletamento de aeronaves es el contrato mediante el cual el permisionario de la prestación del servicio al público de transporte aéreo no regular, en su carácter de fletante, pone a disposición del fletador, a cambio del pago de un precio determinado llamado flete, la capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves para transportar personas, carga o correo, una o más veces durante un período determinado reservándose el fletante la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.⁽⁷⁵⁾

Asimismo señala que en este tipo de servicio los permisionarios deben observar que los vuelos o paquetes de vuelos que deseen operar además del permiso estarán sujetos a la autorización previa por parte de la Secretaría y estos servicios en ningún caso podrán traducirse o ser equivalentes a los del transporte aéreo regular y serán complementarios de éstos últimos.

También expresa el citado ordenamiento que el fletante responderá ante el fletador por el incumplimiento de las obligaciones pactadas, así como de los daños que se produzcan a las personas, carga o correo transportados en su aeronave o a los causados a terceros en la superficie por ésta.

Por otra parte el fletador responderá por la realización y la calidad del transporte ante las personas que hubieren contratado los servicios en paquete por él ofrecidos, inclusive cuando utilice agentes o intermediarios que actúen por cuenta y a nombre del propio fletador.

⁽⁷⁵⁾ Ley de Aviación Civil, Artículo 59.

En síntesis diremos que este tipo de transporte se realiza con la finalidad de operar y comercializar vuelos de contrato de fletamento de aeronaves.

Por su parte el arrendamiento de aeronaves no constituye un servicio de transporte aéreo, se origina cuando el propietario de una aeronave no realiza la explotación comercial de la misma, es decir, la actividad transportista, su figura pierde el carácter mercantil que caracteriza al sujeto activo del transporte aéreo y pasa a ser simplemente titular de la relación jurídica sobre la aeronave y el elemento personal del contrato que tiene por objeto la explotación mercantil realizada por otra persona.

Para el arrendamiento de aeronaves las relaciones entre el propietario y el explotador son de derecho común, nacidas del correspondiente contrato y a los convenios o disposiciones internacionales.

Frente a esta situación nos encontramos ante la clásica figura del arrendamiento del Derecho Civil que tiene por objeto a la aeronave como bien mueble, en cuanto la comprende totalmente y sus accesorios para su operación y puede ir en algunos casos comprendida la tripulación.

Dentro de esta figura, se establece la distinción entre arrendamiento a casco desnudo que implica la entrega de la aeronave al arrendatario pero sin tripulación, o bien, la armada o equipada en la que la entrega se realiza con tripulación.

En nuestro país se rige por el título sexto de la segunda parte del libro cuarto, del Código Civil para el Distrito Federal en materia del fuero común y para toda la República en materia del fuero federal, relativo al arrendamiento con la salvedad de establecer si será con o sin tripulación y capacidad total o parcial.

En el ámbito internacional la OACI señala que el alquiler o arrendamiento de aeronaves con tripulación celebrados entre líneas aéreas para su utilización por una de ellas puede tomar la forma de contrato o de simple acuerdo entre las partes interesadas, mientras que cuando se realiza a base de aeronaves sin tripulación, se llevan a cabo de acuerdo con los términos de un contrato formal.⁽⁷⁶⁾

Los acuerdos de este tipo de arrendamiento varían según sean los términos y las condiciones como por ejemplo, se puede estipular el arrendamiento de aeronaves sin tripulación por un período largo y cuando se trata de un corto plazo se realiza por horas o bien en otras condiciones.

Respecto al arrendamiento internacional de aeronaves se requiere la participación de los gobiernos del Estado en el cual estén matriculadas las aeronaves con objeto de resolver los problemas que puedan surgir como consecuencia de diferencias entre sus legislaciones, respecto a matrícula y nacionalidad, certificados de aeronavegabilidad, licencias al personal, seguros y procedimientos de operación.

Ahora bien, para establecer las diferencias entre el fletamento denominado "charter" y el arrendamiento diremos que:

- El arrendamiento no es un contrato de transporte y el fletamento sí lo es;
- El arrendamiento tiene lugar entre el propietario y el explotador, en tanto que el fletamento se da entre elementos personales que gozan de carácter mercantil el explotador y el fletador;
- El objeto del arrendamiento es la aeronave como cosa, bien mueble, y en el fletamento es la capacidad de carga de la aeronave, y
- El arrendamiento se puede realizar sobre la base de una aeronave equipada o no, con o sin tripulación y el fletamento supone siempre una aeronave

(76) TAPIA SALINAS, Luis, Op. Cit. Pág. 408.

equipada y con tripulación a cargo del explotador.

2.- SU REGULACION EN LA LEY DE AVIACION CIVIL.

A) CONCESION.

Como una primera instancia se dice que la concesión es el "acto jurídico unilateral por el cual el Estado confiere a un particular la potestad de explotar a su nombre un servicio o bien públicos, que le pertenecen a aquél, satisfaciendo necesidades de interés general".⁽⁷⁷⁾

Ahora bien, de acuerdo a lo que establece la Ley de Aviación Civil, las personas morales mexicanas que realicen servicios públicos de transporte aéreo regular nacional e internacional, serán a las únicas que se les otorgue la concesión.

Dicha concesión será otorgada por el Ejecutivo Federal en este caso por conducto de la Secretaría de Comunicaciones, se realizará en favor de las referidas personas morales mexicanas y cuando una sociedad llegue a tener uno o varios socios extranjeros éstos se considerarán nacionales respecto de la concesión.

La persona moral interesada en obtener la concesión para operar un servicio público aéreo elevará solicitud ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y deberá acreditar a satisfacción de la misma:

" I La capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio;

⁽⁷⁷⁾ MARTÍNEZ MORALES, Rafael, Derecho Administrativo, Primer Curso, Editorial HARLA, México 1991, Pág. 50.

II La disponibilidad de aeronaves y demás equipo aéreo que cumpla con los requisitos técnicos de seguridad, las condiciones de aeronavegabilidad requeridas y las disposiciones en materia ambiental, y

III La disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada."⁽⁷⁸⁾

El título de concesión debe incluir cuando menos:

- I El nombre y domicilio del concesionario;
- II El objeto de la concesión;
- III En su caso las rutas o vuelos autorizados;
- IV Los programas de desarrollo y, en su caso, los programas de mantenimiento del servicio;
- V Los derechos y obligaciones del concesionario, y
- VI El período de vigencia.

La concesionaria previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones podrá retirar el material fijo o de vuelo cuando estime que ya no le es indispensable, pero siempre y cuando no afecte la eficiencia del servicio.

También, la concesionaria deberá dotar a todas sus aeronaves con el equipo de radio comunicación y de auxilio necesario, así como el uso de los servicios de control de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, de información meteorológica y de ayudas a la navegación aérea.

Asimismo deberá organizar un servicio de mantenimiento compuesto de personal especializado, talleres y demás equipo e instalaciones para mantener

⁽⁷⁸⁾ Ley de Aviación Civil, Artículo 9.

sus aeronaves en condiciones de aeronavegabilidad.

Por otra parte, deberá garantizar el pago de la indemnización por riesgos que sufran los usuarios, mediante contrato de seguro celebrado con institución nacional debidamente autorizada a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones, o bien mediante depósito en efectivo en Nacional Financiera, S.N.C. por una suma que garantice el riesgo.

De igual forma será responsable por los daños que se causen a personas o cosas en la superficie en territorio mexicano, así como de los daños que sufran las tripulaciones, empleados o trabajadores a su servicio, que tengan a su cargo la operación de las aeronaves.

Quedará sujeta igualmente a constituir y mantener una fianza por una determinada cantidad a favor de la Tesorería de la Federación con el objeto de garantizar el cumplimiento de las obligaciones que le imponga la concesión.

Se establece también que la empresa que explota el servicio público de transporte aéreo, deberá usar en su contabilidad, documentos en general y en todos los servicios de ruta, el idioma castellano y quedando autorizada a utilizar claves y términos aceptados internacionalmente.

No podrá, directa o indirectamente, traspasar, hipotecar, gravar o enajenar la concesión, los derechos en ella conferidos, el material, los edificios, servicios auxiliares, dependencias, accesorios y en general toda clase de bienes a un gobierno o Estado extranjero, todo lo antes mencionado que se realice en contravención a la ley será nulo de pleno derecho, y se procederá a la revocación por parte de la Secretaría en forma inmediata.

La Secretaría de Comunicaciones podrá autorizar la cesión de derechos y

obligaciones de la concesión cuando estime que es conveniente y se cumpla con los requisitos establecidos por la ley.

La concesionaria deberá poner en conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones cualquier convenio o contrato que celebre relacionado con la operación del servicio.

El servicio concesionado sólo podrá suspenderse por causa justificada y previa autorización de la Secretaría.

En otro orden de ideas, se establece que la empresa debe rendir un informe mensual pormenorizado con los datos técnicos, administrativos y estadísticos referentes a la operación del servicio. Asimismo está obligada a proporcionar a los verificadores debidamente acreditados, los informes y datos que sean necesarios y en general todos los documentos concernientes a las operaciones de la empresa.

Por lo que respecta a la protección del medio ambiente toda aeronave que sobrevuele, aterrice o despegue en territorio nacional, deberá observar las disposiciones que correspondan en materia de protección al ambiente; particularmente, en relación a homologación de ruido y emisión de contaminantes.

En caso de que las aeronaves no cumplan con las adecuaciones requeridas, la Secretaría establecerá los lineamientos a los concesionarios para la sustitución de la flota aérea.

Por último señala la propia ley que las referidas concesiones serán otorgadas hasta por un plazo de treinta años y podrán ser prorrogadas en una o varias ocasiones, siempre que cada una de dichas prorrogas no exceda el plazo referido y el concesionario:

- Hubiere cumplido con las obligaciones señaladas en la concesión que se pretenda prorrogar;

- Lo solicite a más tardar un año antes de su conclusión;

- Hubiere realizado un mejoramiento en la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.

B) PERMISO.

El permiso lo define el profesor Martínez Morales como "el acto administrativo por el cual la administración remueve obstáculos a efecto de que el particular realice una actividad, pues preexiste un derecho; por lo tanto, no se trata de un privilegio."⁽⁷⁹⁾

Ahora bien, en relación a los permisos establecidos por la ley que nos ocupa, señala que serán otorgados para:

- I El servicio de transporte aéreo nacional no regular;
- II El servicio de transporte aéreo internacional regular (entendiéndose que será únicamente para sociedades extranjeras);
- III El servicio de transporte aéreo internacional no regular, y
- IV El servicio de transporte aéreo privado comercial.

Asimismo se requiere de permiso para el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento el cual podrá otorgarse a

⁽⁷⁹⁾ Op. Cit. Pág. 320.

personas físicas o morales mexicanas o extranjeras.

El interesado en obtener un permiso para operar un servicio aéreo o establecer taller aeronáutico o centro de capacitación en territorio mexicano deberá solicitarlo ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Cabe señalar que el artículo cuarto transitorio de la nueva Ley de Aviación Civil en su último párrafo establece que la obtención de permisos, en tanto se expiden los reglamentos respectivos, se sujetará a las disposiciones vigentes, en lo que no se opongan a la presente ley.

De igual forma el permisionario deberá acreditar ante la Secretaría los requisitos solicitados para el otorgamiento de la concesión.

En el ámbito internacional el Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago, Ill. E.U.A. en 1944 establece que "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 y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización."⁽⁸⁰⁾

Dicho lo anterior, será necesario que las líneas aéreas extranjeras realicen sus trámites ante la Secretaría de Comunicaciones.

La referida Dependencia solicitará la certificación por parte del Estado al cual pertenece la empresa, de que ha cumplido con las exigencias o requisitos para iniciar sus operaciones de conformidad con los lineamientos establecidos, lo que significa que han sido satisfechas las condiciones requeridas para un servicio

(80) Artículo 6.

eficiente y continuo.

Lo anterior es apoyado por nuestra ley, misma que establece que tanto las concesiones como los permisos se ajustarán, en su caso, a los términos de los tratados o convenios internacionales aplicables. Los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros de transporte internacional se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad, y la Secretaría de Comunicaciones cuidará que su otorgamiento no entrañe peligro para la seguridad de la nación, ni lesione los servicios mexicanos de transporte aéreo.

Asimismo las aeronaves extranjeras que se internen o salgan del territorio mexicano deberán:

- Seguir las vías aéreas previamente señaladas y aterrizar en los aeropuertos internacionales que fije la Secretaría de Comunicaciones;

- Cumplir con los requisitos de seguridad, así como las disposiciones de su país respecto a las marcas de nacionalidad y matrícula y contar con el certificado de aeronavegabilidad, licencias del personal y demás documentación pertinente;

y

- Cuando se trate de tránsito sobre territorio mexicano o que aterricen sin embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, deberá dar aviso en cada caso a la Secretaría de Comunicaciones, además todo aterrizaje de estas aeronaves quedará sujeto a las disposiciones sobre aduanas, sanidad, población y policía.

C) AUTORIZACION.

En un sentido amplio se define a la autorización como "el acto de naturaleza

judicial, administrativa o simplemente privado, en virtud de la cual una persona queda facultada para ejercer determinado cargo o función o para realizar determinado acto de la vida civil.”⁽⁸¹⁾

En su curso de derecho administrativo el profesor Martínez Morales define a la autorización como “el acto esencialmente unilateral, por medio del cual el particular podrá ejercer una actividad para la que está previamente legitimado; pues el interesado tiene un derecho preexistente que se supedita a que se cubran requisitos, condiciones o circunstancias que la autoridad valorará.”⁽⁸²⁾

La Secretaría de Comunicaciones dará autorización a las empresas concesionarias para operar rutas nacionales adicionales a las contenidas en la concesión.

Asimismo para la operación de rutas internacionales la concesionaria solicitará autorización a la Secretaría, para cada ruta en específico y se ajustará a lo convenido con el Estado hacia el cual se opere la ruta.

También la concesionaria deberá obtener la autorización correspondiente para poder transportar cadáveres o personas que, por la naturaleza de su enfermedad presenten riesgos para los demás pasajeros.

3.- CAUSAS DE TERMINACION DE LA CONCESION O PERMISO.

La Ley de Aviación Civil establece que las concesiones o permisos terminan por:

“I Vencimiento del plazo establecido en la concesión o de la prórroga que, en su caso se hubiere otorgado;

(81) DE PINA, Rafael, Op. Cit. Pág.117.

(82) Op. Cit. Pág. 302.

- II Renuncia del titular;
- III Revocación;
- IV Desaparición del objeto de la concesión o permiso, y
- V Liquidación o quiebra del titular.”⁽⁸³⁾

A continuación haremos un análisis a cada una de ellas.

A) VENCIMIENTO DEL PLAZO ESTABLECIDO.

Nuestra legislación señala que las concesiones se otorgarán por un plazo de treinta años y podrán ser prorrogadas en una o varias ocasiones siempre que cada una de dichas prorrogas no exceda el plazo antes señalado.

En este sentido diremos que una vez que haya transcurrido el tiempo antes señalado y el concesionario no exprese su voluntad de solicitar una prórroga la concesión terminará y la Secretaría hará saber a la concesionaria dicha situación.

Por otra parte si la empresa concesionaria solicita una prórroga deberá hacerlo a más tardar un año antes del vencimiento de la concesión, o bien de la prórroga si ya antes se había solicitado otra.

Para poder solicitar dicha prórroga la interesada deberá haber cumplido con las obligaciones que le fueron señaladas en la concesión que pretenda prorrogar y asimismo hubiere realizado un mejoramiento en la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión y acepte nuevas condiciones que le establezca la Secretaría de Comunicaciones de acuerdo a la ley.

B) RENUNCIA DEL TITULAR.

⁽⁸³⁾ Artículo 14

Esta causa de terminación se da cuando la empresa que ha adquirido la concesión ya no está interesada en operar el servicio y renuncia a la misma, para lo cual deberá dar aviso con anticipación a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Asimismo señala la ley que la Secretaría autorizará la cesión total o parcial de los derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos, dentro de un plazo de noventa días naturales, contando a partir de la presentación de la solicitud, siempre que el cesionario se comprometa a realizar las obligaciones que se encuentren pendientes y asuma las condiciones que, al efecto, establezca la Secretaría.

C) REVOCACION.

Se define a la revocación como "el acto por medio del cual el órgano administrativo deja sin efectos, en forma total o parcial, un acto previo perfectamente válido por razones de oportunidad, técnicas, de interés público o de legalidad."⁽⁸⁴⁾

La legislación mexicana establece que por no ejercer los derechos conferidos en la concesión o permiso durante un período mayor de ciento ochenta días naturales a partir de su otorgamiento; no mantenga los seguros a que se refiere la ley; cambie de nacionalidad el concesionario o permisionario; ceda, hipoteque, grave, transfiera o enajene la concesión, el permiso o los derechos en ellos conferidos a algún gobierno o Estado extranjero, o bien a nacionales o extranjeros sin la autorización del órgano administrativo o altere o falsifique documentos oficiales, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes revocará la concesión o permiso de manera inmediata.

⁽⁸⁴⁾ ACOSTA ROMERO, Miguel, Teoría General del Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, México 1990, Pág. 660

Cuando el concesionario o permisionario suspenda en forma total, la prestación de los servicios sin la autorización de la Secretaría, salvo caso fortuito o fuerza mayor; preste servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso; infrinja las condiciones de seguridad en materia de aeronavegabilidad o no cumpla con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen por la prestación del servicio, la Secretaría sólo revocará la concesión o permiso cuando previamente lo hubiere sancionado por lo menos en tres ocasiones en las situaciones antes señaladas.

Asimismo revocará la concesión o permiso por aplicar tarifas no registradas y en su caso no aprobadas; por ejecutar u omitir actos que impidan la prestación del servicio entre quienes tengan derecho a ello y en general incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permiso, siempre que por el incumplimiento se haya impuesto una sanción y quede firme, la revocación procederá siempre que dicha sanción se haya impuesto por lo menos en cinco ocasiones.

El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocada no podrá obtener directa o indirectamente otra concesión o permiso dentro de un plazo de cinco años, contados a partir de la fecha en que quedó firme la resolución respectiva.

D) DESAPARICION DEL OBJETO DE LA CONCESION O PERMISO.

Esta causa de terminación es poco probable que se de, sobre todo por lo que respecta a la concesión, en razón de que el principal objeto de la misma es el servicio de transporte aéreo de personas, carga o correo y mientras existan personas o cosas que se transporten por vía aérea subsistirá la concesión, además de que este tipo de transporte como ya antes lo manifestamos tiene un

importante desarrollo y resulta difícil que cese el objeto para el cual fue creado.

E) LIQUIDACION O QUIEBRA DEL TITULAR.

La quiebra de la empresa concesionaria o permisionaria se sujetará a las prescripciones del Código de Comercio y a las reglas siguientes:

La administración y explotación del servicio público concesionado estarán a cargo de un Consejo de incautación, constituido por un representante de los acreedores, un delegado de los empleados que presten servicios en la empresa, un representante de la concesionaria y dos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, uno de los cuales será el presidente de dicho consejo.

Asimismo el Consejo de Incautación desempeñará las funciones que corresponde al síndico o interventor y estará además obligado:

a) A consignar con el carácter de depósito en el Banco de México, las cantidades que se obtengan en la explotación del servicio, después de deducidos los gastos de administración;

b) A depositar en la misma institución bancaria las existencias de dinero o de valores que tuviere la empresa en la época en que se decreta la incautación;

c) Exhibir los libros pertenecientes a la compañía, cuando proceda y lo decreta el juez, y

d) Procurar que el servicio se preste en forma regular y continua, acatando todas las disposiciones que dicte la Secretaría en interés del mismo

El juez que conozca de la quiebra dará a las Secretarías de Comunicaciones y Hacienda, la intervención que les corresponda para asegurar los derechos del Estado y del público usuario.

Por último resulta de gran importancia señalar que la terminación de la concesión o del permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

4.- FUNCIONES DEL ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO DENOMINADO " AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES", EN RELACION AL TRANSPORTE AEREO.

En 1965, nuestro país sólo había 8 terminales aéreas capaces de recibir "jets" y 24 idóneas para manejar aparatos del tipo DC-6. Con el propósito de superar ese retraso y prever el desarrollo del transporte por aire, una comisión mixta de planeación determinó construir, modernizar y conservar aeropuertos divididos en tres categorías, para aeronaves de largo alcance, de alcance medio y para vuelos cortos.

A fin de realizar este plan, se creó la Dirección General de Aeropuertos y el 10 de junio de 1965 se crea el organismo Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares. (ASA)

A) NATURALEZA JURIDICA.

Es creado como Organismo Público Descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios⁽⁸⁵⁾ Su administración está a cargo de un Consejo de Administración integrado por diez consejeros y cuatro vocales, siendo presidente

⁽⁸⁵⁾ Decreto de creación del Organismo Público Descentralizado AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES, artículo primero.

de dicho Consejo el Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Existe también un Director General que es nombrado por el presidente del Consejo.

El Consejo de Administración a propuestas de la Dirección General, designará a los gerentes que estime necesarios para la mejor atención de las actividades del organismo y al personal técnico y administrativo de la institución, pudiendo el Consejo delegar dicha facultad en la propia Dirección General.

Actualmente este organismo cuenta dentro de su patrimonio con 58 aeropuertos, de los cuales 43 prestan servicio para vuelos nacionales e internacionales y 15 operan sobre rutas en el interior del país. En tan solo siete aeropuertos de la red administrada por ASA se concentra el 70% del movimiento de pasajeros, siendo éstos los siguientes: Acapulco, Cancún, Guadalajara, México, Monterrey, Puerto Vallarta y Tijuana.⁽⁸⁶⁾

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México ocupa el primer lugar del movimiento aeroportuario en el país, pues atiende al 35.4% de los pasajeros y al 50% de la carga que se desplaza por vía aérea.⁽⁸⁷⁾

No obstante el nivel de infraestructura alcanzado y el equipamiento que se ha desarrollado en la red aeroportuaria, el dinamismo observado en la demanda por servicios aeroportuarios requiere de su ampliación y modernización, lo cual se traduce en necesidades de inversión crecientes.

B) OBJETIVOS Y FUNCIONES

(86) SCT, Dirección General de Aeronáutica Civil. El orden establecido es sólo alfabético, no determina la importancia en operaciones del aeropuerto.

(87) Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Entre los problemas que con mayor incidencia se presentan en algunos aeropuertos destacan: la saturación y falta de mantenimiento adecuado en salas y edificios terminales; la carencia de vías de acceso eficientes en los principales aeropuertos; las deficiencias en la señalización, en la información sobre los vuelos y en el manejo de equipaje; la falta de regulación de los servicios de taxis y de transporte colectivo; la ausencia de una adecuada coordinación de las distintas autoridades y las inconveniencias relacionadas con la transportación en tierra de pasajeros, particularmente en el área de plataformas.

De igual forma en algunos aeropuertos ubicados en zonas que presentan frecuentes fenómenos meteorológicos adversos, se requiere fortificar el equipamiento de ayudas a la navegación, tales como sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS)

Además existe una insuficiente capacidad de supervisión por parte de las comandancias de aeropuertos, como resultado de la falta de capacitación y de coordinación con la autoridad aeronáutica normativa; rezagos en cuanto a equipos de apoyo y una inexacta definición de funciones administrativas.

Es así que en diciembre de 1995, se promulgó la Ley de Aeropuertos, ordenamiento que fortalece la rectoría del Estado, al tiempo que establece reglas que pretenden brindar plena seguridad jurídica a la inversión privada, con sujeción a condiciones competitivas y no discriminatorias, en la construcción, explotación, operación y administración de aeródromos civiles.

En consecuencia y con el fin de llevar al cabo un proceso de reestructuración transparente y ordenado, fue creado el Comité de Reestructura del Sistema Aeroportuario Mexicano, órgano colegiado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Aeropuertos y Servicios Auxiliares, que tiene como facultad definir la estrategia a seguir en las diferentes fases del proceso de

reestructuración; supervisar y autorizar la elaboración de documentos e informar a la Comisión Intersecretarial de Desincorporación sobre el avance de cada etapa del proceso de construcción, explotación, operación y administración de aeródromos civiles por parte de los particulares.

5.- SERVICIOS A LA NAVEGACION EN EL ESPACIO AEREO MEXICANO (SENEAM).

Respondiendo a la necesidad de que las actividades aeronáuticas se realicen con el máximo de eficiencia y responsabilidad, para el logro de la seguridad aérea, el 3 de octubre de 1978, el Gobierno Federal dispone, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la creación del Organo Desconcentrado denominado "SERVICIOS A LA NAVEGACION EN EL ESPACIO AEREO MEXICANO" (SENEAM), para que se encargue del suministro de los servicios de control de tránsito aéreo, meteorología aeronáutica, telecomunicaciones aeronáuticas, radioayudas para la navegación aérea y despacho e información de vuelos; elaborando los procedimientos de vuelo que seguirán las aeronaves en los aeropuertos y en ruta.

SENEAM, está organizado por una Dirección General, la Gerencia Técnica, la Gerencia de Normas Operacionales, la Gerencia de Finanzas, la Gerencia de Administración y 5 Gerencias Regionales, éstas últimas se encuentran con base en: la Ciudad de México (Gerencia Centro), Guadalajara (Gerencia Occidente), Mazatlán (Gerencia Noroeste), Monterrey (Gerencia Noreste), Mérida (Gerencia Sureste). A su vez las Gerencias Regionales se apoyan en la Subgerencias Regionales divididas de la siguiente manera: Ciudad de México y Acapulco (Gerencia Centro), Guadalajara y Puerto Vallarta (Gerencia Occidente), Tijuana (Gerencia Noroeste), Monterrey y Chihuahua (Gerencia Noreste), Mérida (Gerencia Sureste), las cuales atienden una totalidad de 55 aeropuertos y un número considerable de facilidades ubicadas en diferentes puntos de la

República. ⁽⁸⁸⁾

El objetivo fundamental de SENEAM es garantizar el transporte seguro y eficiente de personas y bienes en el espacio aéreo mexicano, a través de servicios para la navegación aérea, como son:

A) SERVICIOS DE CONTROL DE TRANSITO AEREO.

La función principal de estos servicios es la de garantizar un movimiento seguro, ordenado y rápido de las aeronaves en los aeropuertos y en el espacio aéreo.

Con éste fin SENEAM opera 52 torres de control de los aeropuertos desde donde vigila y ordena:

- 1.- Dentro del área de maniobras terrestres, el movimiento de vehículos y aeronaves.
- 2.- Dentro de un radio de 10 millas náuticas, el movimiento de aeronaves en el espacio aéreo.
- 3.- Establece un control de aproximación de 10 hasta 50 millas náuticas.
- 4.- Control de ruta de 50 a 200 millas náuticas utilizando las radioayudas, comunicaciones y radares establecidos en el territorio nacional.

Para que el control sea más preciso, SENEAM cuenta con 27 unidades de control de aproximación, 3 AFIS (Servicios de información de vuelo del aeródromo), 3 FIS (Servicio de información de vuelo) y 4 centro de control que

⁽⁸⁸⁾ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil.

ejercen control radar en la totalidad del espacio aéreo superior y parte del inferior.

B) SERVICIO DE METEOROLOGIA AERONAUTICA.

Este servicio consiste en proporcionar al personal de vuelo (Pilotos, Líneas aéreas, aeronaves oficiales y Aviación General), informes meteorológicos (Pronósticos del tiempo), de las condiciones existentes en los aeropuertos, rutas aéreas adyacentes y en las aerovías.

Para esto, SENEAM cuenta con un centro de análisis y pronósticos meteorológicos en donde se concentra la información meteorológica proveniente del extranjero (Vía centro mundial meteorológico "WASHINGTON" a través de circuitos satelitarios) y de las estaciones que integran la red de observación meteorológica aeronáutica en la República, donde cada hora se efectúan las observaciones del estado del tiempo.

Finalmente este centro distribuye la información debidamente analizada y procesada a través de las oficinas de información meteorológica, localizadas en los diferentes aeropuertos del país, a fin de elaborar los pronósticos del área terminal así como las cartas de superficie y altura.

C) SERVICIO DE TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS

Este servicio tiene como objetivo fundamental garantizar la comunicación necesaria para el buen funcionamiento de la navegación aérea en el territorio nacional, constituyendo así el enlace indispensable para la realización eficiente de las operaciones aeronáuticas.

Se apoya en sistemas telegráficos, inalámbricos, radio y microondas de SCT, comunicaciones aire tierra y punto a punto.

Para estar acordes a esta época de satélites y computación cuenta con 21 estaciones terrenas que facilitan la comunicación entre los centros a través de los satélites Morelos II y Solidaridad I, la comunicación con otros países es vía microondas, sólo Mérida con La Habana es a través del satélite Intelsat.

Se cuenta también con la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN), que se conecta con la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea y con "Aeronautical Radio, Inc.", por cuyos centros se logra comunicación con Norteamérica, Centroamérica y el Caribe. También cuenta con la red de 32 estaciones repetidoras remotas.

D) SERVICIO DE RADIOAYUDAS A LA NAVEGACION AEREA.

La función básica de este servicio, es la de proporcionar a todas las aeronaves que transitan en las rutas o proximidades de los aeropuertos, guía de navegación continua y confiable para seguir trayectorias adecuadas.

Las radioayudas instaladas a disposición de los usuarios son: 22 Radiofaros no direccionales (NDB), 74 Radiofaros Omnidireccionales, asociados con equipo medidor de distancia (VOR-DME), 17 sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS), que son una radioayuda eficaz, sobre todo, cuando las condiciones meteorológicas son desfavorables, ya que auxilian al piloto para localizar la pista y le indican las distancias a la misma y el ángulo de descenso, para lograr un aterrizaje seguro

Además y en apoyo al Servicio de Tránsito Aéreo se han instalado 7 radares de vigilancia de área terminal y 7 radares de vigilancia en ruta, el primero de corto alcance y el segundo de largo alcance.

E) SERVICIO DE DESPACHO E INFORMACION DE VUELOS.

Este servicio consiste, principalmente, en proporcionar a los pilotos, antes de la salida de los vuelos, el asesoramiento meteorológico (reportes, pronósticos, vientos superiores, etc.) y operacional (NOTAMS, cartas de aerovías, información aeronáutica, etc.).

Coordina con la autoridad competente y los servicios de Tránsito Aéreo lo relativo a la presentación y aprobación del plan de vuelo hasta su llegada, aplicando los procedimientos de búsqueda y salvamento en su caso.

Elabora el reporte METAR-SPECI cada hora. Existen 33 unidades de este servicio en los aeropuertos de movimiento significativo de aviación general, en apoyo a los usuarios que no tienen oficina de despacho propia.

IV LA LIBERACION DE LA UTILIZACION DEL ESPACIO EN MEXICO.

1.- EL TRANSPORTE AEREO EN MEXICO ANTES DE LA DESREGULACION.

Bajo una sombrilla protectora que envolvió prácticamente a toda la actividad industrial de nuestro país, el sector aeronáutico se desarrolló bajo un esquema estrictamente regulado donde la autoridad se reservaba el derecho de asignar rutas, frecuencias, tamaño de ofertas y por supuesto tarifas.

En un ambiente de esta naturaleza, las dos empresas troncales nacionales Aeroméxico y Mexicana contaban con una demanda cautiva y un nivel de competencia limitada, que les permitía orientar sus recursos hacia la satisfacción de sus necesidades de crecimiento cuantitativo. El número de aeronaves, empleados y destinos, creció prácticamente sin interrupción durante dos décadas. Para desgracia de estas empresas, la bonanza de esta época trajo consigo un acelerado incremento en sus costos de operación, reflejo de los grandes niveles de inversión realizados en la compra de equipo, instalaciones administrativas, bases de mantenimiento, sistemas de distribución y sobre todo la concesión de prestaciones sindicales.

El fin del período inflacionario y la adopción de una nueva filosofía privatizadora por parte del sector público marcaron el inicio del cambio. La importante función de comunicar a distintos puntos del territorio nacional debía ser de una manera eficiente y rentable.

Ante la imposibilidad gubernamental de invertir recursos para cumplir con estos nuevos objetivos, se optó por privatizar ambas empresas utilizando distintas estrategias.

Es así que las grandes empresas troncales iniciaron desde su privatización enormes esfuerzos para incrementar su eficiencia operativa reduciendo costos. Al mismo tiempo apostaron su futuro a una estrategia de diferenciación que les permitiera crear una imagen corporativa nueva. Nuevos colores, diseños más modernos, primeras clases, programas para viajeros frecuentes, modernización de mostradores en aeropuertos, fueron estrategias adoptadas sobre todo por las dos principales líneas aéreas nacionales, en una carrera desenfrenada y muy costosa para captar la atención del consumidor. ⁽⁸⁹⁾

2.- LA POLITICA DE "CIELOS ABIERTOS"

La práctica y la historia de la aviación estadounidense se rige, al interior de esa nación, por los principios de la competencia. Teniendo un amplio territorio y un desarrollo de industria aérea importante, este país desarrolló durante 70 años una aviación doméstica y creó las condiciones para que este medio de transporte se modernizara.

Pese a todo, y a despecho de los liberalizadores radicales, el Acta de Desregulación firmada por el presidente James Carter en la primera mitad de los años setenta, que según los modernizadores contribuiría a fortalecer el mercado, tuvo que ser revocada y sustituida por un sistema menos liberal y más regulador en razón de que se trata de un mercado de muy alta tecnología, cuya prioridad debe ser la seguridad.

En las naciones europeas y muchas otras en el mundo, la aviación es una especie de embajada itinerante, fuerte, segura y agresiva, comercialmente hablando, y se sustenta en el apoyo de su gobierno; es para definirla más concretamente, un pedazo de soberanía. Por ello las grandes aerolíneas como Air France, Lufthansa, Iberia, Singapur Airlines, Japan Airlines, se manejan con

⁽⁸⁹⁾ Revista AVIACION INTERNACIONAL, No. 191, diciembre de 1994, Pág. 17.

critérios menos liberales y aunque se trate de naciones que creen en el libre mercado, los subsidios para la aviación no son considerados ningún pecado.

La Comunidad Económica Europea en su reglamento número 2408 del 23 de julio de 1992, aunque no define lo que ha de entenderse como cabotaje aéreo confirmó que esos derechos de tráfico son parte integrante del mercado interior, pero también señala que es necesario hacer desaparecer las restricciones relativas a ciertos derechos de tráfico y escalonar la introducción de los derechos de cabotaje con objeto de estimular el desarrollo del sector del transporte aéreo comunitario y mejorar los servicios a los usuarios.

El artículo tercero de dicho reglamento determina que el Estado o Estados miembros interesados autorizarán a las compañías aéreas comunitarias el ejercicio de derechos de tráfico en las rutas intracomunitarias, no obstante lo cual, un Estado miembro no estará obligado a autorizar, hasta el 1º de abril de 1997 a las compañías aéreas comunitarias con una licencia expedida en otro Estado miembro, a ejercer derechos de cabotaje en su territorio, salvo que:

1.- Los derechos de tráfico se ejerzan en un servicio que constituya y esté programado como una extensión de un servicio con origen en su Estado de matriculación, o constituya un servicio preliminar de un servicio con destino a dicho Estado;

2.- Que la compañía aérea no utilice para ese servicio de cabotaje más del 50 por ciento de la capacidad de temporada del mismo servicio de cuya extensión o servicio preliminar forma parte del servicio de cabotaje.

Por otra parte, el reglamento (CEE) 22410/92 de julio de 1992, que modificó el reglamento (CEE) 3975/87 de diciembre de 1987 que estaba limitado al transporte aéreo internacional entre aeropuertos comunitarios decide suprimir el

término "internacional" para ampliar el ámbito de aplicación a este sector de transporte aéreo. ⁽⁹⁰⁾

Los anteriores reglamentos de la CEE, pueden entrar en conflicto con el artículo 7 del Convenio de Chicago de 1944, ya que un país no puede extender derechos exclusivos de cabotaje a otro país, ni un país está autorizado a aceptar los referidos derechos exclusivos. Esto significa que la comunidad no podría establecer un acuerdo sobre cabotaje con otro país en el mundo, ni por esta cuestión crear derechos de cabotaje entre sus propios miembros.

El citado artículo literalmente establece: "Cada Estado contratante tiene el derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. Cada Estado contratante se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado." ⁽⁹¹⁾

En México ya son tres sexenios cambiando de señales, de la protección a la ultranza, la centralización, la estatización y por muchos vicios aparejados a la burocracia, la industria aérea nacional pasó a una especie de desregulación caótica donde el exceso se reflejó en la proliferación de empresas de pésima calidad y dudosa credibilidad impulsadas por un dólar subvaluado, una Política de "Cielos Abiertos" y una sobreoferta de aviones "chatarra" en el mercado, que prácticamente permitían a cualquiera tener una aerolínea, de este caos emergió una industria pobre y obsoleta.

⁽⁹⁰⁾ TAPIA SALINAS, Luis, Derecho Aeronáutico, Editorial Bosch, 1992 págs. 317 y 318
⁽⁹¹⁾ Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944. Artículo 7

A nivel mundial la aviación comercial enfrenta severos problemas financieros, que han originado la quiebra de muchas aerolíneas ; en México, aun no se ha presentado el cierre de este tipo de empresas en forma masiva, sobre todo porque la falta de infraestructura de transporte aéreo les permitió crecer en los últimos años; asimismo señalan los directivos de empresas aéreas mexicanas que esta actividad la del transporte aéreo en nuestro país es rentable, en razón de que no existe un gran número de empresas a nivel troncal y en consecuencia se da la creciente oferta de pasajeros, México representa un mercado en potencia para las aerolíneas tanto troncales como regionales, situación que los ha salvado de la quiebra e incluso ha propiciado la expansión y apertura de nuevas rutas. ⁽⁹²⁾

Las condiciones de la aviación en México cambiaron radicalmente con la llamada "liberación de los cielos" denominación dada por los empresarios a la desregulación de la aviación comercial en México, misma que originó la apertura de nuevas compañías y, por ende, la competencia lo que se tradujo en una guerra de tarifas.

Esta situación permitió la entrada de nuevos prestadores de servicios, la diversificación de estos, el incremento de su oferta, la ampliación de rutas y precios más competitivos de un número creciente de usuarios.

Sin embargo, esta apertura generó una fuerte competencia entre las empresas de servicio regular y entre éstas y las de servicio no regular, principalmente las de fletamento, lo cual se tradujo en una sobre oferta en los mercados y en prácticas desleales, tal situación repercutió en un gran deterioro financiero de las líneas aéreas y por ende, en un efecto negativo en la calidad y en la eficiencia de los servicios.

El mercado de los vuelos de fletamento dicen los especialistas es de los más

(92) Revista AVIACION INTERNACIONAL, Núm.191, Diciembre de 1994, pág. 17.

florecientes en el mundo, pero no puede dejarse crecer a un ritmo acelerado y de una manera desregulada, ya que un incremento desmedido daría como resultado efectos contrarios a la industria.

La misión de los vuelos de fletamento es ir abriendo mercados que, en un principio, por no conocerse lo suficiente o porque la infraestructura del lugar es escasa, no son rentables para un vuelo de itinerario fijo, donde la inversión puede ser muy alta y el factor de ocupación juega un papel fundamental.

El crecimiento en el mercado de los vuelos de fletamento en el mundo, es más alto que el de los vuelos regulares, especialmente en los últimos quince años cuando la aviación ha experimentado un incremento en la disponibilidad de aviones, porque las aerolíneas regulares renuevan sus flotas, pero los aviones que desechan no son todavía obsoletos.

Ante el 7% de incremento en el tráfico regular, los de fletamento crecen por encima del 10%, de acuerdo con cifras de la OACI y la Organización Mundial de Turismo. En México, salvo el año de 1995 el crecimiento de este tipo de tráfico ha sido superior al 12%; en tanto los países europeos, los vuelos de fletamento representan más del 45% por ciento del mercado aéreo.

Las empresas de vuelos de servicios de fletamento por sus características en la apertura de rutas, requieren mayor flexibilidad en todos los ordenes, desde laboral, comercial, de arrendamiento de equipos, situación que implica entre otras cosas que sus costos no puedan ser tan altos.

Cuando una aerolínea regular con prestigio, mantiene una chartera como subsidiaria, se tiende a considerarla como parte de un mismo sistema de control de calidad, pero la realidad es otra, tal es el caso de la denominada "AEROMEXTUR", subsidiaria de AEROMEXICO, la cual tuvo que desaparecer en

razón de que se requería dar mayor atención al mercado regular que al chartero en el cual apenas iniciaban, lo anterior con el propósito de no perder el mercado y prestigio ya ganados.

La aviación mexicana se encuentra en una situación difícil, con pérdidas acumuladas, entre los factores de la mala situación financiera se encuentran los altos costos y las administraciones ineficientes; la clave para la competitividad de las aerolíneas nacionales, comentan sus directivos, es el abaratamiento de costos y la elevación de la productividad de los empleados.

En otro contexto, competir en tarifas en vuelos regulares con aerolíneas extranjeras no es fácil, Aeroméxico y Mexicana operan en aproximadamente 15 destinos en los Estados Unidos de América y las empresas pequeñas sólo operan en dos o tres destinos internacionales, por lo que resulta infructuoso enfrentarse a las estrategias de grandes empresas norteamericanas como American Airlines, United, o Delta que pueden reducir sus tarifas en vuelos hacia nuestro país aunque no ganen en determinadas temporadas, toda vez que el mercado nacional estadounidense es amplio y hay forma de recuperar cuando se pierde en otro mercado. ⁽⁹³⁾

En 1989 antes de la desregulación en el sector aéreo, las tarifas para los vuelos nacionales debían ser aprobadas por la Dirección General de Tarifas. La empresa tenía que presentar una solicitud ante la citada Dirección acompañada de un estudio, en el que se demostrara la necesidad de modificar la tarifa. El Departamento de Tarifas de Transporte Aéreo realizaba un análisis con el fin de determinar, con base en el estudio financiero si era procedente la modificación o no y asimismo esta podía ser menor, igual o mayor a la solicitada. ⁽⁹⁴⁾ En general las tarifas aprobadas en México eran menores a las autorizadas en otros países.

⁽⁹³⁾ Semanario EPOCA, 21 de marzo de 1994, pág. 21.

⁽⁹⁴⁾ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil.

para rutas de igual longitud.

Durante el segundo semestre de 1989 y hasta el primero de 1991, se mantuvieron las mismas regulaciones referentes a la fijación de las tarifas nacionales. A partir del 11 de julio de 1991, se liberaron las tarifas y rutas de transporte aéreo nacional de pasajeros con ciertas limitaciones.

Para la solicitud y asignación de rutas para ser explotadas por las empresas nacionales, antes de la nueva política, existía un proceso muy rígido y de operación exclusiva para cada una de las aerolíneas, así como de asignación de cuotas de ofertas para las diversas ciudades de la república. Con la nueva Ley de Aviación Civil se permite el ingreso de cualquier compañía aérea a las rutas, para lo cual se debe justificar la necesidad del servicio mediante la presentación de un estudio de mercado.

Las aerolíneas podían determinar, sin que fuera necesaria la aprobación previa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el precio de los servicios ofrecidos cuando existe competencia. Cuando no exista, la misma Dependencia fijará la tarifa con base en una solicitud de la empresa interesada, en la que se justifique la nueva tarifa.

Asimismo, se eliminó la exclusividad de rutas y se realizó una simplificación de los trámites para el otorgamiento de autorizaciones a empresas existentes y a las nuevas, con lo que las rutas pueden ser operadas por dos o más empresas aéreas nacionales.

En el caso de la regulación a que se veían sometidas las líneas aéreas antes de la promulgación del esquema rector del Sistema Nacional de Transporte Aéreo, se eliminaba la característica de desafío del mercado nacional, pues cada

ruta solo podía ser atendida por una empresa, lo que generaba a su vez la necesidad de regular las tarifas; por lo que con el nuevo esquema se pretende eliminar esa distorsión y generar las condiciones efectivas para una liberación de tarifas.

Por lo que se refiere al mercado internacional, la regulación vigente en 1989, permitía la competencia, aunque se establecía que en cada ruta solo podía participar una línea mexicana y una extranjera. La estructura tarifaria se establecía a partir del principio de la doble aprobación entre el gobierno mexicano y otros gobiernos.

La regulación sobre rutas, equipos, frecuencias y de tarifas máximas de los vuelos internacionales se llevaba a cabo mediante convenios bilaterales entre naciones, sin embargo, las empresas podían fijar descuentos de acuerdo con la situación del mercado y siempre dentro de ciertos límites. ⁽⁹⁵⁾

En relación con esta parte, la de del transporte aéreo ha significado para México uno de los rubros más importantes y de mayor significación, derivado principalmente por su posición geográfica entre Centroamérica, Sudamérica y su vecindad con los Estados Unidos de América, caracterizado éste por ser un país de los de mayor consumo de bienes y servicios y generador de turismo, así como por el inicio del proceso hacia la globalización de nuestra economía y el ingreso a tratados internacionales de libre comercio e intercambio cultural.

hasta finales de la década de los ochenta, nuestro país mantenía sus relaciones aéreas de conformidad con los convenios bilaterales firmados con distintos países, cierta rigidez en cuanto a cuadros de rutas específicas y ciertas limitaciones operativas en lo tocante a capacidades y frecuencias.

(95) Ibidem.

Por su gran importancia merece especial atención el Convenio sobre Transportes Aéreos firmado entre México y los Estados Unidos de América, el día 15 de agosto de 1960, enmendado y prorrogado el 21 de noviembre de 1991, el cual establecía 28 rutas con destino a Estados Unidos con 201 pares de ciudades posibles de explotar y 25 rutas hacia México con 301 pares de ciudades posibles, no se establecían limitaciones de equipo ni frecuencias y la regla básica era que una ruta podía ser explotada únicamente por una sola línea aérea de cada país.

Es así que con la desregulación del sector aéreo en nuestro país en octubre de 1991 y con la modificación del convenio con los Estados Unidos, el gobierno mexicano decidió abrir totalmente las rutas aéreas del país, con lo que las líneas aéreas de ambos países pueden volar a cualquier punto de los respectivos territorios.

A raíz de la desregulación de rutas y tarifas se incrementó la competencia por el cielo mexicano; las aerolíneas extranjeras siguieron compitiendo, con base en tarifas que incluían descuentos de hasta un 40%; en lo que respecta al mercado nacional el nuevo esquema rector del transporte aéreo permitió que se diera un aumento en el número de líneas, en 1988 existían 8 empresas troncales y regionales de servicio regular, en 1989 había 13 empresas, en 1990 surgieron 2 más y en 1991 se incrementó el número de líneas regionales, ⁽⁹⁶⁾ las cuales algunas compiten en rutas con las troncales Aeroméxico y Mexicana, y otras forman parte de alianzas estratégicas como es el caso de Aerolitoral y Aeromar, con quienes comparten códigos.

Dentro de las nuevas figuras que han surgido a nivel mundial y que están originando la unión de líneas aéreas para la explotación de los servicios en forma conjunta, se encuentra la de los códigos compartidos, la Ley de Vías Generales

⁽⁹⁶⁾ La Aviación Mexicana en cifras, 1989 1995, SCT, Subsecretaría de Transporte, Dirección General de Aeronáutica Civil.

de Comunicación ya preveía que los concesionarios o permisionarios podían explotar sus líneas en combinación con otra u otras empresas nacionales o extranjeras, se entiende que existe combinación, cuando de común acuerdo establecen horarios, itinerarios, tarifas unidas o combinadas, expidan documentos directos, intercambien sus equipos o ejecuten otros actos análogos con ese fin.⁽⁹⁷⁾ Para lo cual se requiere de la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La nueva ley conserva tal disposición, salvo por la eliminación del requisito de permiso previo y únicamente obliga a que ambas empresas que van a compartir el código cuenten con el permiso de operación de la ruta correspondiente y en caso de ser ruta internacional, que ambas empresas se encuentren designadas por sus respectivos gobiernos.

Actualmente operan 56 líneas aéreas nacionales, de las cuales 5 son troncales, 12 regionales y el resto son empresas de servicio aéreo especializado y no regular. Adicionalmente operan 34 empresas extranjeras. Las líneas aéreas nacionales de servicio regular alcanzan una cobertura de 61 ciudades en el interior del país y 26 en el extranjero.

La desregulación del mercado aéreo obedeció además, a problemas propios del sector, tales como una insuficiente capitalización y un desarrollo organizacional inadecuado; así como la falta de un marco regulatorio que estableciera certidumbre, orden, seguridad y sobre todo reglas claras para quienes participan en esta empresa.

Durante 1995 el mercado aéreo nacional tuvo una contracción del 25% y

⁽⁹⁷⁾ Artículo 52 fracción II

será hasta el año de 1998 cuando se llegue a recuperar el nivel perdido, a partir de la promulgación de Aviación Civil se vive un entorno de desregulación un poco más ordenada, donde ahora ya no existe la guerra de tarifas que perjudique a las aerolíneas.

La desregulación ordenada consiste en que cada operador pueda ofrecer su propia tarifa para su segmento de mercado, pero cumpliendo con los estándares de seguridad, la cual no debe ser discutida en razón de que es regulada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, evitando con esto caer nuevamente en una competencia desleal.

Actualmente las aerolíneas, además de aliarse en grupos diversos, buscan clientes por medio de la promoción de servicios especiales, buscan formas y alternativas de venta, desde clases diferentes primera, negocios y económica o bien asientos de lujo, hasta entretenimiento interactivo a bordo mediante pantallas de computadora o proyección de películas.

Hoy se deben definir las reglas en que deben actuar las aerolíneas nacionales en el mercado interno. Respecto a este punto existen muchos aspectos de conflicto que se vienen arrastrando desde muchos años antes. Existe un marco jurídico que al menos a la letra, promueve hasta cierto grado un ámbito de competencia interna, con igualdad de oportunidades y requisitos técnicos y financieros por igual.

Frente a tal situación existen aerolíneas muy conocidas, algunas tienen muchos años de funcionar, un número respetable que aviones, rutas y mercado ganaron por medios de los años que durante décadas enteras contaron con el apoyo del Estado.

Otras empresas aéreas son pequeñas, algunas crecieron al amparo de la

desregulación que se generó durante la administración salinista, y que en muchos sentidos, fue desordenada y falta de rigor y hoy en día tratan de competir.

Uno de los problemas está en el propio marco jurídico, toda vez que no se trata de un mercado común y corriente, ya que estamos hablando de un servicio público, cuya soberanía corresponde al Estado y que para prestar el servicio, se concesiona. Las rutas, los permisos para matriculas la posibilidad de utilizar las aerovías que pertenecen a la nación y no a las aerolíneas. Este es un primer punto que debe definirse con precisión: ¿quién está facultado para concesionar estos servicios y para decidir que tarifa puede imponer un prestador de estos servicios?, aunado a que a la fecha no ha sido expedido el Reglamento de la Ley de la materia.

La queja de algunas aerolíneas es que el Estado no puede ser juez y parte. Si va a imponer condiciones de competencia, si va a decidir quien participa y quien no y cuanto deben cobrar por ello no puede ser al mismo tiempo accionista de uno de los actores principales.

Otro de los problemas que aqueja a las empresas aéreas es que deben dinero a los bancos y al gobierno, es decir, existe un entorno económico que no les permite ser rentables en los términos comunes y esto no es un problema solamente de nuestro país, casi todas las empresas aéreas en el mundo tienen subsidios y apoyos gubernamentales, pero entonces el mercado ya no se desenvuelve dentro de un entorno de libre competencia porque el apoyo ya no es igual para unos y para otros.

A) DEFINICION

La expresión "cielos abiertos" hoy día usada en los actuales planteamientos de la política aérea nacional, muy especialmente en el sector iberoamericano,

consiste en definitiva en una apertura en materia de servicios regulares y no regulares de pasajeros y carga, con eliminación del régimen de cuotas en los derechos de quinta libertad aplicados por los países en transporte aéreo y generalmente comprende además la liberación respecto al equipo a ser utilizado, a la capacidad de las aeronaves, al número de frecuencias y a una mayor flexibilidad en el otorgamiento de los permisos de operaciones tanto para vuelos regulares como para los no regulares. ⁽⁹⁸⁾

Es evidente que para que un país aplique dicha política, es preciso que se encuentre en condiciones económicas y financieras necesarias para afrontar la competencia de las líneas aéreas extranjeras.

B) CONSECUENCIAS JURIDICAS.

La aviación mexicana ha tenido gran trascendencia para el desarrollo del país, pero no se puede pasar por alto que ha afrontado importantes retos como la descapitalización, la sobre oferta, la tecnología estancada, el desempleo, la baja o nula rentabilidad de algunos mercados y en consecuencia cuantiosas pérdidas.

En la década de los cuarenta el negocio de la aviación se operaba con aviones pequeños como los Douglas DC-3 o DC-4, que transportaban anualmente un promedio de 300 mil pasajeros en pocas rutas y aeropuertos pequeños. ⁽⁹⁹⁾

Para 1994 ya se transportaron más de 50 millones de pasajeros a través de los aeropuertos operados por ASA ; la flota aérea con bandera mexicana ha superado las cuatro mil aeronaves, las cuales un 6% prestan servicio de transportación aérea comercial y el porcentaje restante lo componen aeronaves de uso privado y oficial.

⁽⁹⁸⁾ TAPIA SALINAS, Luis, Op. Cit. Págs. 595 y 596

⁽⁹⁹⁾ Revista AVIACION INTERNACIONAL, Junio de 1995, pág. 3

En los últimos años, el sector aéreo experimentó un importante proceso de apertura y desregulación, lo que permitió la entrada de nuevos prestadores de servicios la diversificación de estos, el incremento de su oferta la ampliación de rutas y precios según más competitivos.

Dicha apertura ocasionó una guerra entre los prestadores de servicios, lo que se tradujo en una sobreoferta de mercados y en prácticas desteales ; este proceso al no imponer condiciones claras y explícitas a los nuevos prestadores de servicios, provocó el rezago tecnológico de la flota aérea nacional, aunado a la falta de una estrategia efectiva de crecimiento y planeación a mediano plazo.

En razón de lo anterior se requería construir una nueva etapa en el desarrollo de la aviación comercial en base a la modernización, competitividad y calidad de los servicios de las distintas empresas, sobre el simple crecimiento cuantitativo y para tal objetivo eran necesarias escrupulosas normas y disposiciones técnicas tendientes a garantizar la seguridad de este medio de transporte con un servicio regular y eficiente, asimismo las disposiciones que regulaban las operaciones en el sector aéreo, datan de los años cuarenta, mismos que en algunos casos ya resultaban obsoletas.

Como resultado de todo esto fue necesario crear un marco legal que brindara a la aviación en México orden y claridad en su funcionamiento. Esa fue la motivación para que los Diputados de la LVI Legislatura aprobaran el 25 de abril de 1995 la Ley de Aviación Civil y abandonar en parte, toda vez que sólo abrogó uno artículos del marco regulatorio de la Ley de Vías Generales de Comunicación misma que estuvo vigente desde 1940 y que en algunos aspectos ya resultaba insuficiente para responder a los cambios que vive la aviación no solo en nuestro país sino en todo el mundo.

Con las disposiciones y ordenamientos de esta ley se pretende reforzar y ampliar la autoridad legal del Estado a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de Aeronáutica y sus atribuciones de verificación;⁽¹⁰⁰⁾ consolidan el libre establecimiento de tarifas y con ello permitir que se generen y desarrollen servicios satisfactorios en cuanto a seguridad y calidad en condiciones de competencia equitativa y bajo criterios que eviten prácticas desleales.

Actualmente se están discutiendo los aspectos de lo que será el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, el cual pretende implementar los términos y disposiciones de la ley, así como llenar o subsanar ciertas ausencias en la misma, con la difícil carga de no poder exceder en sus disposiciones, so pena de declararse inconstitucional.

Asimismo con la expedición del Reglamento de la Ley de Aviación Civil se garantizará la seguridad aérea en el país, toda vez que ningún miembro de ninguna tripulación de aviación civil podrá volar más de noventa horas al mes ni más de mil al año, como tampoco treinta horas durante siete días consecutivos, y cuando lo haya hecho más de ocho horas con treinta minutos durante las últimas veinticuatro horas deberá recibir por lo menos todo un día completo de descanso.

Respecto a las tarifas, se introduce por primera vez el tema de la competencia económica, al establecer que si la autoridad o la parte afectada considera que con la tarifa propuesta o puesta en vigor se afecta la competencia efectiva entre los participantes en el mercado, se solicitará la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica para determinar y que la autoridad establezca bases de regulación tarifaria. Con lo anterior, la autoridad pretende

⁽¹⁰⁰⁾ PINO MUÑOZ, Jacinto, Revista AVIACION INTERNACIONAL, Núm. 193, Junio de 1995, pág.4.

incorporar y dar participación a las normas antimonopolio en la industria aérea, otorgando un medio de defensa al participante cuando sienta que sus derechos son afectados por una tarifa predatoria. ⁽¹⁰¹⁾

Con lo anterior se prevé, que la autoridad por sí o a petición de la parte afectada pueda fijar bases tarifarias cuando no exista competencia efectiva e incluso será la Comisión Federal de Competencia Económica la que resuelva las controversias que se susciten.

La Comisión Federal de Competencia Económica es un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, que cuenta con autonomía técnica y operativa y tiene a su cargo prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas y las concentraciones y en términos de la Ley Federal de Competencia Económica goza de autonomía para dictar sus resoluciones. ⁽¹⁰²⁾

El referido reglamento está compuesto por siete capítulos, busca regular la explotación, uso y aprovechamiento del espacio aéreo a través de la capacidad técnica y operativa de quienes deseen prestar el servicio, de las normas de seguridad y de su capacidad financiera.

C) CONSECUENCIAS ECONOMICAS

Previo a la desregulación, las tarifas cobradas en México eran inferiores a las cobradas en rutas similares en distancia en los Estados Unidos, las tarifas mexicanas eran substancialmente; bajas a partir del momento en que se anunció la liberación de las tarifas, éstas aumentaron su nivel y posteriormente se inició la competencia en precios y se continuó con la competencia en servicios.

⁽¹⁰¹⁾ CHRISTLIEB MORALES, Javier, "Política de México entre el Transporte Aéreo Internacional", XXI Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial.

⁽¹⁰²⁾ Ley Federal de Competencia Económica, Artículo 23

Dentro de todo esto se inició una guerra de precios en la cual las empresas competían en una forma desmesurada en la calidad de los servicios ofrecidos. Comúnmente esta competencia se da en la adopción de equipo más moderno, frecuencias de vuelos y asimismo se buscó ofrecer mayor confort como entretenimiento en los vuelos, y calidad en los alimentos y bebidas. Es así, que cuando se dio la competencia en la posible entrada de otros competidores se generó una tendencia a que se dieran excesos de capacidad denominado "overbooking", punto que ha sido tratado en el capítulo segundo al haber hecho alusión al transporte de personas.

Al darse la desregulación, la aviación comercial mexicana atravesó por graves problemas financieros además de que se encontraba sobre políticas que crearon un desorden en materia del mercado, en razón de que los empresarios desconocían en gran parte la política de desregulación; con la promulgación de la Ley de Aviación Civil se pretende promover el desarrollo de un sistema de transporte aéreo bajo condiciones de competencia equitativa, así como la definición de esquemas tarifarios y de competencia, intentando apoyar "el sano desarrollo" y modernización de líneas aéreas nacionales en el nuevo marco de competencia internacional.

Desde 1989 el panorama de la aviación mexicana cambió radicalmente y dio paso a la competencia de empresas pequeñas y medianas que hoy se enfrentan a muchos problemas. Para que puedan seguir existiendo estas empresas deben haber las condiciones mínimas de operación que garanticen la seguridad, la competencia legal y el servicio a los usuarios; pero una vez salvados estos mínimos, lo que todavía no es muy claro es hasta que punto el Estado puede tener injerencia en la fijación de tarifas y en el otorgamiento de los permisos de operación sin que esto implique una competencia imperfecta.

Es evidente que una empresa pequeña no tendrá los mismos costos de operación que una compañía grande, simplemente porque su aparato administrativo y su infraestructura son inferiores, así como sus requerimientos de servicios de reparación y mantenimiento si su flota es menos sofisticada que la de competencia, toda vez que procura estandarizar su parque aeronáutico lo que les permite seguir operando dentro del mercado, en razón de que su plantilla de pilotos requerirá la misma capacitación, el mismo procedimiento de mantenimiento se seguirá para cada una de las aeronaves y muchos de sus componentes pueden ser intercambiados, las aerolíneas que operan de esta forma como es el caso de Aeromar o Aerocalifornia pueden mantener su margen competitivo aun cuando no sean grandes empresas ya que se refleja el ahorro en la unificación de la flota, a diferencia de las grandes empresas troncales que pueden operar de tres o más tipos distintos de aeronaves pero tal situación es posible gracias a que su infraestructura y su mercado de explotación son más amplios que los de las empresas con mercados reducidos.

Es al mismo tiempo posible que los accionistas de una empresa estén dispuestos a ganar poco en el corto y largo plazo a cambio de otros negocios paralelos o adicionales, mientras que quizá las grandes empresas tienen demasiados compromisos financieros, lo cual ya es un factor que debe ser tomado en cuenta a la hora de fijar y autorizar tarifas.

Por otro lado los sistemas de venta por computadora, el uso de terminales electrónicas y los servicios que ofrecen algunas aerolíneas en los países de primer mundo como lo son las "Tarjetas Inteligentes", para los viajeros frecuentes y de negocios que van descontando kilómetros conforme el pasajero vuela, tal situación ha dado un gran impulso a la automatización de los servicios y así las líneas aéreas han logrado incrementar su factor de ocupación.

Saber explícitamente que es lo que se espera dentro de algunos años, es

indispensable para planear las estrategias de acción empresarial o laboral, y en este punto no hay una definición al respecto, sino que ni siquiera hay acuerdo al interior de las instancias del Estado, y una sola muestra es la discusión respecto a las tarifas aéreas que debe contemplar el nuevo Reglamento de la Ley de Aviación Civil, donde en un principio se habían puesto tantos candados que la fijación de las tarifas era un punto menos que un precio de garantías.

Hacen falta muchas otras definiciones de orden estratégico y lo más importante es saber cual será el futuro del sector aéreo, así como el papel del Estado y que se espera del mercado de servicios aéreos y quien va a decidir en el mismo ahora con la desregulación ordenada.

3.- FORMACION Y DESARROLLO DE LINEAS AEREAS MEXICANAS

A) AEROVIAS DE MEXICO, S.A. DE C.V. (AEROMEXICO)

La formación de Aeronaves de México como empresa de transporte aéreo comercial se realizó bajo los auspicios de Antonio Díaz Lombardo, iniciando sus actividades el 14 de septiembre de 1934, con un avión Stinson de Luxe de cinco plazas, destinado a viajar de la ciudad de México al puerto de Acapulco.

En 1957, un gran grupo de inversionistas nacionales adquirió las acciones que controlaba la empresa Pan American Airways y asimismo se obtuvo la primera ruta internacional (para la empresa) entre las ciudades de México y Nueva York.

Posteriormente, el 28 de julio de 1959 la empresa pasó a ser propiedad del gobierno mexicano en la época del presidente Adolfo López Mateos, y así desde el principio de la nueva administración se enfrentó a difíciles situaciones económicas y de carácter administrativo, ya que no logró en el tiempo que duró su

actuación estar fuera de los números rojos, a pesar del incremento en la extensión de rutas y número de pasajeros.

En 1960, introdujo en su ruta a Nueva York el turboreactor Douglas DC-8, con esto la compañía mejoraba en una pequeña proporción, toda vez que la competencia que soportaba en esa misma ruta era de mucho peso con las empresas Eastern Airlines y Air France. A principios de 1963, fueron adquiridos otros tres turboreactores DC-8 con los que se inició el servicio a Madrid, España, al haber obtenido las rutas que operaba Guest Aerovías México; para el 7 de septiembre de 1971 la empresa se denominó formalmente "AEROMEXICO".⁽¹⁰³⁾

Para el año de 1988, tras una severa crisis en la cual operaba con números rojos, fue declarada en quiebra y posteriormente al ser privatizada, de las cenizas de Aeronaves de México surgió la empresa denominada "AEROVÍAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.", razón social de la nueva empresa que inició sus operaciones el primero de octubre de 1988, conservando el nombre comercial de AEROMEXICO.⁽¹⁰⁴⁾

Se considera actualmente como la línea aérea más importante en nuestro país y su alcance abarca otras compañías filiales como AEROMEXPRESS especializada en carga así como la línea regional AEROLITORAL, además de estar integrada al programa denominado "Alas de América" en la que comparte códigos con MEXICANA DE AVIACION y AEROPERU.

Actualmente AEROMEXICO y sus filiales en línea comercial regular atienden a más de cuarenta destinos en la República Mexicana, quince en Estados Unidos, dos en Sudamérica y dos en Europa; su flota está integrada por aviones Mc Donnell Douglas DC-9, MD series 80, así como Boeing 757 serie 200 y 767 series

(103) RUIZ ROMERO, Manuel, CABALLERO AGUILA, Historia de Aeroméxico, 50 Aniversario, 1984

(104) AEROVÍAS DE MEXICO, S.A. de C.V. Departamento de Publicidad.

200 y 300, modelos éstos equipados con la más avanzada tecnología de punta.⁽¹⁰⁵⁾

El cuadro de rutas operado por AEROVÍAS DE MEXICO S.A. es el siguiente:

DESTINOS NACIONALES

ACAPULCO	ACA	MAZATLAN	MZT
AGUASCALIENTES	AGU	MERIDA	MID
CAMPECHE	CPE	MEXICALI	MXL
CANCUN	CUN	MEXICO	MEX
CD. JUAREZ	CJS	MONCLOVA	LOV
CD. OBREGON	CEN	MONTERREY	MTY
CHIHUAHUA	CUU	MORELIA	MLM
CULIACAN	CUL	OAXACA	OAX
DURANGO	DGO	PIEDRAS NEGRAS	PDS
GUADALAJARA	GDL	PTO. VALLARTA	PVR
GUAYMAS	GYM	QUERETARO	QRO
GRO. NEGRO	GUB	REYNOSA	REX
HERMOSILLO	HMO	SAN LUIS POTOSI	SLP
IX. ZIHUATANEJO	ZIH	TAMPICO	TAM
LA PAZ	LAP	TAPACHULA	TAP
LEON/EL BAJIO	BJX	TEPIC	TPQ
LOS CABOS	SJD	TIJUANA	TIJ
LOS MOCHIS	LMM	TORREON	TRC
MANZANILLO	ZLO	VERACRUZ	VER
MATAMOROS	MAM	VILLAHERMOSA	VSA

(105) *ibidem.*

DESTINOS INTERNACIONALES

ATLANTA	ATL	NUEVA YORK	JFK
DALLAS	DFW	ORLANDO	MCO
EL PASO	ELP	PARIS	CDG
HOUSTON	IAH	PHOENIX	PHX
LOS ANGELES	LAX	SAN ANTONIO	SAT
LIMA	LIM	SAO PAULO	SAO
MADRID	MAD	TUCSON	TUS
MIAMI	MIA		

B) COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION

El origen de la compañía se remonta al 12 de julio de 1921, cuando los señores Harry L. Lawson y L. A. Winship, ciudadanos norteamericanos, fundaron en la ciudad de México la sociedad denominada Compañía Mexicana de Transportación Aérea (CMTA), considerada como antecesora de la actual compañía. Dicha empresa recibió la concesión número uno en la ruta México-Tuxpan.- Tampico-Laredo.- Matamoros-Salttillo y Monterrey-San Luis Potosí.

Posteriormente en 1924 el gobierno autorizó la tercera concesión en la ruta de México al puerto de Tampico a William L. Mallory, quien se asoció con George Rihl para constituir el 20 de agosto la compañía MEXICANA DE AVIACION y con tres Lincoln comenzó a volar hacia Veracruz con el pago de raya de los trabajadores de los campos petroleros.

Para el año de 1929 la compañía pasó a formar parte de Pan American Airways y se estableció su primera ruta internacional a Brownsville, con el vuelo de un trimotor Ford comandado por Charles Lindberg.

En la década de los sesenta fue la primera línea en establecer la era del "Jet" en México, al introducir equipos "Comet" 4C de manufactura inglesa, en la ruta de la ciudad de México a Los Angeles el 4 de julio de 1960. ⁽¹⁰⁶⁾

En 1967 enfrentó la peor crisis financiera de su historia y hubo que solicitar judicialmente la suspensión de pagos para librarse de la quiebra. Es así que la compañía fue reorganizada bajo un régimen de severa austeridad, de tal manera que un año después pudo salir de la difícil situación económica en que se encontraba y así obtener utilidades. La Pan American World Airways, que había conservado una participación de 35% en el capital social de la aerolínea, vendió sus acciones a un grupo de empresarios mexicanos y se acordó que todos los títulos de la compañía quedarían exclusivamente en poder de inversionistas nacionales.

Posteriormente en julio de 1982 la compañía pasó a formar parte de las empresas del Estado, al adquirir este el 58% de su capital social ; para el año de 1989 la compañía marcó su cambio de empresa pública a privada, el grupo de inversionistas Falcon adquirió el 25% de las acciones y el control administrativo de la aerolínea, constituyendo la COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACION, S.A. DE C.V., misma que agrupa entre otras empresas a las aerolíneas regionales AEROCARIBE y AEROCOZUMEL.

MEXICANA DE AVIACIÓN tiene cumplidos más de 75 años de servicio, su flota está integrada por equipos Boeing 727 serie 200, Fokker serie 100, Airbus A-320 y Boeing 757 serie 200, estos dos últimos modelos fabricados con tecnología de punta ; su red de rutas la conforman 29 destinos nacionales, nueve a Estados Unidos, dos a Canadá, tres en Centroamérica, uno en el Caribe y cinco en Sudamérica.

⁽¹⁰⁶⁾ COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACION, S.A. de C.V., <http://www.mexicana.com.mx>.

El cuadro de rutas de la empresa se integra de la siguiente forma:

DESTINOS NACIONALES

ACAPULCO	ACA	MEXICO	MEX
B. HUATULCO	HUX	MINATITLAN	MTT
CANCUN	CUN	MONTERREY	MTY
CD. CARMEN	CME	MORELIA	MLM
COZUMEL	CZM	NVO. LAREDO	NLD
DURANGO	DGO	OAXACA	OAX
GUADALAJARA	GDL	PTO. ESCONDIDO	PXM
HERMOSILLO	HMO	PTO. VALLARTA	PVR
IX. ZIHUATANEJO	ZIH	SALTILLO	SLW
LEON/EL BAJIO	BJX	TAMPICO	TAM
LOS CABOS	SJD	TIJUANA	TIJ
MANZANILLO	ZLO	VERACRUZ	VER
MAZATLAN	MZT	VILLAHERMOSA	VSA
MERIDA	MID	ZACATECAS	ZCL
MEXICALI	MXL		

DESTINOS INTERNACIONALES

BOGOTA	BOG	MIAMI	MIA
BUENOS AIRES	EZE	MONTREAL	YMX
CARACAS	CCS	NUEVA YORK	EWR
CHICAGO	ORD	PANAMA	PTY
DENVER	DEN	SAN ANTONIO	SAT
GUATEMALA	GUA	SAN FRANCISCO	SFO
LA HABANA	HAV	SAN JOSE CAL.	SJC

LAS VEGAS	LAS	SAN JOSE C.R.	SJO
LIMA	LIM	SANTIAGO	SCL
LOS ANGELES	LAX	TORONTO	YYZ

El proceso de reprivatización de la empresa concluyó en 1992, al comprar el Grupo Falcon la mayoría de la acciones y al celebrar en marzo de 1993 una alianza estratégica entre la COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION, S.A. DE C.V. y AEROVIAS DE MEXICO, S.A. DE C.V., mediante un intercambio accionario con el propósito de impulsar la expansión de las empresas sobre todo en el mercado latinoamericano ante la competencia de aerolíneas extranjeras en especial las estadounidenses. ⁽¹⁰⁷⁾

La unificación de ambas aerolíneas se ha realizado de manera temporal, solo como un medio para que ambas empresas se fortalezcan, en el entendido de que llegarán a separarse en el futuro, ya que al integrarse en una "holding", la Comisión Federal de Competencia prohibió su fusión e incluso se hizo hincapié en la necesidad de que la alianza fuese temporal y sólo para garantizar la viabilidad económica de las dos aerolíneas.

En razón de lo anterior, surge la CORPORACION INTERNACIONAL DE AVIACION CINTRA, siendo esta la "Holding" ⁽¹⁰⁸⁾ en el sector aéreo más importante en América Latina, en la cual se aglutina las dos empresas mexicanas ya citadas, así como AEROPERU en la cual se ejercen intereses mayoritarios así como otras empresas del sector; cabe señalar que lo anterior no significa la fusión de las empresas, en virtud de que se mantiene la independencia administrativa, comercial, jurídica y contable de cada una de ellas.

⁽¹⁰⁷⁾ COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION, S.A. de C.V., Departamento de Relaciones Públicas.

⁽¹⁰⁸⁾ Palabra Inglesa.- Sociedad Financiera que controla diversas sociedades comerciales. Diccionario Pequeño Larousse Ilustrado, pág. 546, Décimo Sexta Edición, México 1992.

Dentro de los objetivos de esta controladora destaca que las firmas que la controlan mantengan el liderazgo en sus mercados nacionales, así como una importante presencia en el continente americano, y sólida posición en los mercados internacionales a través de un servicio eficiente y de alta calidad mediante operaciones seguras, consistentes y confiables.

Internamente la unión o alianza entre AEROVÍAS DE MEXICO y MEXICANA DE AVIACION conlleva a ciertos conflictos: orgánicamente por la diferencia de culturas empresariales que tienen ambas compañías, y como país por el entorno de competencia que se quiere garantizar en esta industria, según constan las resoluciones de la Comisión Federal de Competencia en este caso concreto, ya que al integrarse en una "Holding" expresamente se prohibió su fusión e incluso se hizo hincapié en la necesidad de que la alianza fuese temporal y solo para garantizar la viabilidad de las aerolíneas que integran el Corporativo CINTRA.

CINTRA está sujeta a las disposiciones de la Ley Federal de Competencia Económica, AEROMEXICO y MEXICANA obtuvieron la autorización de la Comisión Federal de Competencia para llevar a cabo ciertas operaciones de conformidad con la oferta de intercambio de CINTRA y la reestructuración de sus subsidiarias, con el fin de favorecer la competencia y una mayor eficiencia del mercado, la aprobación de la CFCE se condicionó entre otros puntos a:

- 1.- Que AEROMEXICO y MEXICANA fueran administradas por un Consejo de Administración independiente y que mantuvieran su contabilidad y estados financieros separados.
- 2.- Que la CFCE pueda consultar a la SCT sobre la reglamentación aplicable a tarifas para cualquier ruta doméstica, cuando determine que se están cobrando tarifas excesivas por falta de condiciones y que promuevan competencia adecuada.

3.- La CFCE se reservó el derecho de ordenar la suspensión o la corrección de prácticas monopólicas o la total o parcial venta de las acciones de alguna de las aerolíneas o la desinversión de CINTRA , si llega a determinar que ya no se dan condiciones de competencia.

La facultad de la CFCE de consultar con la SCT en lo que se refiere a tarifas, está limitada para precios en rutas domésticas, que AEROMEXICO y MEXICANA fijan de manera separada y se registran ante la SCT, y no es aplicable a los precios de las rutas internacionales que no tengan ningún tramo doméstico, ya que son fijadas por las empresas y autorizadas por la SCT.

Actualmente el corporativo se encuentra en investigación por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica en razón de que se han denunciado presuntas práctica monopólicas al señalar algunos competidores que dicho corporativo concentra más del 70 por ciento de la aviación en nuestro país, en el cual se dice que el gobierno a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil concentra intereses mayoritarios dentro de la "Holding"; la empresa Aerocalifornia en un principio denunció una política discriminatoria por parte de las autoridades aeronáuticas de México, señalando un mayor apoyo al corporativo CINTRA, en cuanto a la asignación de rutas, horarios y frecuencias y por lo que hace al Aeropuerto Internacional de la ciudad de México se beneficia a las empresas que integran el corporativo asignándoles posiciones terrestres de contacto en plataforma, es decir que los pasajeros no tienen que ser trasladados a posiciones remotas como sucede con otras aerolíneas; a este respecto la Dirección General de Aeronáutica Civil señala que los criterios para asignar nuevas rutas se da con base en el cumplimiento de principios básicos, como estudios de mercado, de seguridad y calidad en el servicio.

La investigación realizada por la CFCE se inició porque CINTRA realiza prácticas desleales al reducir las tarifas en las plazas donde si existe competencia, dejando en desventaja a los demás competidores.

Posteriormente la Cámara de Diputados determinó citar a comparecer al Presidente de la CFCE ante las comisiones de turismo y comercio a efecto de responder a la posibilidad fundamentada e inminente de que se viole el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y su ley reglamentaria, por la emisión accionaria de CINTRA, toda vez que consideran que de concretarse la fusión definitiva, significaría un duro golpe al sector aéreo, pues propiciaría que más del 90 por ciento de la aviación del país se concentrara en una sola compañía; lo anterior en razón de que se ha detectado que el gobierno federal y sus entidades involucradas en la reestructuración de pasivos, mantienen el control mayoritario de CINTRA al poseer al rededor del 55 por ciento de las acciones.

Con esta situación señala el Presidente de la Comisión de Turismo, se da una duplicidad de funciones en donde la autoridad encargada de la regulación del transporte aéreo forma parte al mismo tiempo del Consejo de Administración de CINTRA, constituyéndose en juez y parte.

Los temas a tratar ante la Cámara de Diputados por parte del Presidente de la CFCE son:

- Qué poder monopólico ejerce exactamente en el mercado de la aviación comercial el corporativo CINTRA.
- Cuál es la influencia del gobierno en los destinos de la empresa.
- Cuál es el papel real de la Banca en las estrategias de CINTRA.
- Cuál es el presunto vínculo entre el Presidente del corporativo CINTRA y el Director General de Aeronáutica Civil, por la discrecionalidad en la asignación de rutas y posiciones terrestres en el Aeropuerto de la ciudad

de México, cobro de tarifas y el asunto respecto a los acuerdos de códigos compartidos.

De conformidad con las resoluciones de la CFCE, la observancia de CINTRA con la Ley Federal de Competencia Económica, y los términos y condiciones de la resolución será vigilada por un consultor independiente designado por la CFCE y está deberá recibir la información sobre los cambios en la estructura de capital de CINTRA y de las empresas que la conforman. ⁽¹⁰⁹⁾

C) TRANSPORTES AEREOS EJECUTIVOS, S.A. DE C.V. (TAESA)

Comenzó sus operaciones en abril de 1988 y en un principio estuvo dedicada a la aviación ejecutiva y taxis aéreos y el 12 de febrero de 1991 inició sus servicios aéreos en forma regular en la ruta México-Salttilo con dos "Jets" Boeing 727 serie 100 y cuarenta empleados; además de las divisiones de aviación ejecutiva y comercial cuenta con las de carga y de fletamento.

En 1993 se destacó como la línea aérea de mayor crecimiento en el mundo, logrando un crecimiento de pasajeros transportados del 122% y un aumento de ventas del 51.5% ocupado el segundo lugar mundial en cuanto a márgenes de ganancias. ⁽¹¹⁰⁾

Asimismo adquirió un número considerable de aeronaves del tipo Boeing 737, siendo la empresa latinoamericana que opera en mayor número de este modelo, posteriormente la empresa firmó un convenio con la línea chartera holandesa TRANSAVIA, subsidiaria de KLM Líneas Aéreas de Holanda, a efecto de poder intercambiar las aeronaves que conforman sus flotas con el fin de aumentar su productividad, el citado convenio les permitía ceder parte de su

⁽¹⁰⁹⁾ Periódico EL FINANCIERO, de diversas fechas ubicadas en la sección otras fuentes de éste trabajo.

⁽¹¹⁰⁾ Airlines Busnines 1993.

flota en períodos de baja ocupación tanto en México como en Europa.

En 1994 programó 7,500 vuelos de fletamento teniendo bases de aviones en Estados Unidos, Canadá y Europa, así como vuelos a Sao Paulo Brasil, Cancún, Buenos Aires y Tokio.

En ese mismo año y con la salida de la aviación general del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, puso en servicio sus instalaciones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Toluca para la aviación general, mismas que comprenden el edificio corporativo, plataformas y hangares en una superficie de 75, 000 metros cuadrados, así como el centro de negocios de la aviación ejecutiva de TAESA.

La estrategia de comercialización de la aerolínea, es novedosa sobre todo con el sistema de CREDITAESA que permite vender boletos a plazos, así como el sistema de viajero frecuente en el cual no es necesario acumular kilometraje a una cuenta, sino con solo exhibir cinco boletos anteriores a nombre de la misma persona es posible obtener un viaje gratis dentro de la República Mexicana.

El éxito que obtuvo la aerolínea que en menos de diez años de existencia ha llegado a ocupar el tercer lugar en importancia en México, se debió a la flexibilidad que en su momento le permitió el tamaño y estructura organizacional de la misma. En 1995 transportó a 2.5 millones de pasajeros: 1.5 millones en línea regular nacional, 110 mil en servicio regular internacional, 291 mil en servicio de fletamento y el resto en aviación ejecutiva; por lo que se refiere a carga transportó 13, 306 toneladas: 13, 061 en servicio nacional y 245 en servicio internacional.⁽¹¹¹⁾

Como línea regular cubre 21 destinos nacionales y cuatro internacionales,

(111) FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil.

en la división de vuelos de fletamento da servicio a más 65 ciudades en Estados Unidos, Canadá, Europa, Centro y Sudamérica, así como Japón y de igual forma tiene contratos de arrendamiento para dar servicio a empresas con productividad de bajo costo entre las que se encuentran Dominicana de Aviación, Staff de Argentina y Transavia de Holanda. Su flota de operación regular se compone de equipo Boeing 727, 737, 757 y Mc Donnell Douglas DC-9.

El cuadro de rutas de la empresa es el siguiente:

DESTINOS NACIONALES

ACAPULCO	ACA	MEXICO	MEX
AGUASCALIENTES	AGU	MONTERREY	MTY
CANCUN	CUN	MORELIA	MLM
CD. JUAREZ	CJS	PTO. VALLARTA	PVR
CULIACAN	CUL	TAPACHULA	TAP
GUADALAJARA	GDL	TIJUANA	TIJ
HERMOSILLO	HMO	URUAPAN	UPN
MERIDA	MID	ZACATECAS	ZCL

DESTINOS INTERNACIONALES

CHICAGO	ORD
OAKLAND	OAK
LAREDO	LRD

D) TRANSPORTES AEROMAR S.A. DE C.V.

Transportes Aeromar S.A. de C.V. es una empresa de capital privado que fue constituida el 29 de enero de 1987 con el objetivo empresarial de prestar servicios de transporte aéreo regional e internacional para pasajeros y carga.

AEROMAR adquirió aviones ATR-42 como equipo base de operación. Estos aviones turbohélice, de fabricación franco-italiana, cuentan con los más avanzados sistemas de navegación y comunicación aérea y se consideran los equipos más modernos, confortables y seguros para operar en todo tipo de aeropuertos y en rutas regionales de corto y mediano alcance. El primer avión de AEROMAR llegó el 28 de octubre de 1987, procedente de Toulouse, Francia y comenzó a operar a partir del vuelo inaugural el cinco de noviembre del mismo año, enlazando la ciudad de Toluca y el puerto de Acapulco con tres vuelos diarios. Un mes después fue inaugurada la ruta Toluca-Uruapan-Toluca con un vuelo diario.

En los dos años siguientes, AEROMAR aumentó su flota y abrió importantes rutas operando desde la ciudad de México atendiendo mercados como Morelia, San Luis Potosí, Poza Rica, Ciudad Victoria, Monterrey, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y San Antonio Texas.

Los aviones ATR ofrecen tan altas normas de seguridad y confort como los equipos turborreactores. Los nuevos modelos ATR 42-500 son equipos con motores de turbina acoplados a hélices de perfil optimizado. Esta consideración permite utilizar lo mejor de ambos sistemas de propulsión: la eficiencia de la hélice junto con la confiabilidad de la turbina.

El ATR fue concebido y es fabricado por dos renombrados consorcios europeos: AEROSPATIALE de Francia y AERITALIA de Italia, empresas que

participaron en el diseño y construcción de los grandes aviones de nuestro tiempo: el "Concorde" y el "Airbus". Así mismo el ATR 42 ofrece condiciones de vuelo excepcionales: las amplias dimensiones de la cabina de pasajeros, sus cómodos asientos, mesas de servicio plegadizas, amplia visibilidad a través de sus ventanillas, luces de lectura, salidas de aire acondicionado individuales, espaciosos compartimientos de equipaje de mano; hecho que permite brindar a los pasajeros un servicio a bordo, habitualmente reservado para los aviones de gran tamaño.

Actualmente AEROMAR opera con aviones ATR 42 y en el año de 1995 se llevó a cabo la adquisición de dos nuevos modelos de mayor velocidad y alcance el ATR 42-500, los cuales se inauguraron a nivel mundial en el mercado mexicano manteniéndose como la empresa aérea líder, alimentadora de la ciudad de México.

La empresa ha diseñado rutas cortas y medianas atendiendo mercados de gran importancia como son ciudades y puertos industriales como Monterrey, Guadalajara, Poza Rica, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz, Puebla entre otros; de igual forma cubre rutas turísticas como Huatulco, Manzanillo, Morelia y otros.

Transportes Aeromar S.A.deC.V. tiene celebrados convenios de código compartido con AEROMEXICO y MEXICANA, a través de los cuales se han ampliado los canales de distribución de sus itinerarios a nivel nacional e internacional. Esta situación permite que los pasajeros que vuelan por medio de esta aerolínea, obtengan los beneficios de los programas de Viajero Frecuente, "Club Premier" y "Frecuenta" que ofrecen AEROMEXICO Y MEXICANA, respectivamente.

A partir del 8 de junio de 1994 se implemento también un convenio de código compartido con UNITED AIRLINES, formando parte, desde esa fecha, del sistema

de alianzas que incluye a aerolíneas como Lufthansa, Ansett-Australia, British Midland y Thai International, entre otras.⁽¹¹²⁾

El cuadro de rutas de la aerolínea es el siguiente:

DESTINOS NACIONALES

CD. VICTORIA	CVM	MONTERREY	MTY
COLIMA	CLQ	MORELIA	MLM
DURANGO	DGO	PUEBLA	PBC
GUADALAJARA	GDL	POZA RICA	PAZ
HUATULCO	HUX	QUERETARO	QRO
L. CARDENAS	LZC	SALINA CRUZ	SCX
MANZANILLO	ZLO	SAN LUIS POTOSI	SLP
MEXICO	MEX	URUAPAN	UPN

DESTINO INTERNACIONAL

SAN ANTONIO, TX. SAT

Asimismo tiene celebrados acuerdos de cooperación con AEROMEXICO y MEXICANA, en los cuales AEROMAR opera rutas de estas empresas en las que no existe una gran demanda de pasajeros y resulta incosteable utilizar aeronaves de mayor tamaño como es el caso de las rutas México-Aguscalientes-México, México-León El Bajío-México, México-Tepic-México y Monterrey-Houston-Monterrey que son vuelos de AEROMEXICO operados por AEROMAR y la ruta México-Zacatecas-México de MEXICANA operado por AEROMAR

(112) TRANSPORTES AEROMAR, S.A. de C.V.
<http://www.aeromar-air.com>

INDICE DE ABREVIATURAS

ALADA	Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico.
ASA	Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
ATR	Avión de Transporte Regional.
CEE	Comunidad Económica Europea.
CFCE	Comisión Federal de Competencia Económica.
CINTRA	Corporación Internacional de Aviación.
CITEJA	Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos
CMTA	Compañía Mexicana de Transportación Aérea.
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
DEG	Derechos Especiales de Giro.
IATA	Asociación Internacional de Transporte Aéreo.
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (Real Compañía de Tráfico Aéreo)
LAMSA	Líneas Aéreas Mineras S.A.
LAC	Ley de Aviación Civil.
LFCE	Ley Federal de Competencia Económica.
LOAPF	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
LVGC	Ley de Vías Generales de Comunicación.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
SENEAM	Servicios a la navegación en el espacio aéreo mexicano.
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
SNC	Sociedad Nacional de Crédito.
TAESA	Transportes Aéreos Ejecutivos, S.A.
VTP	Viaje Todo Pagado.

CONCLUSIONES

- 1.- La curiosidad innata del hombre por surcar los cielos lo ha conducido a realizar una serie de osados experimentos, que finalmente le han permitido hacer realidad el sueño dorado de todos los tiempos... ¡ volar !
- 2.- A lo largo de la historia de la aviación, se establecieron una serie de normas y reglamentos encaminados a ordenar y uniformar los criterios jurídicos bajo los cuales se rige el transporte aéreo.
- 3.- Como consecuencia de los rápidos avances en la aviación, la tecnología fue creciendo a un ritmo vertiginoso, lo que originó se abriera una brecha cada vez más grande entre la normatividad aplicable y el transporte aéreo.
- 4.- Para efecto de unificar los diversos criterios existentes respecto a la manera de reglamentar la aviación y sobre todo el transporte aéreo, fue necesario que los países se reunieran en Convenciones Internacionales, con objeto de establecer las reglas bajo las cuales se regirían.
- 5.- En 1944, se lleva a cabo la reunión de Chicago que en muchos aspectos sirvió para unificar diversos puntos que aún hasta nuestros días siguen vigentes. En dicha reunión se dio un paso muy importante toda vez que se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo que regula toda la actividad relativa a la aviación en el mundo y que fija las bases para que se desenvuelva en un plano mejor regulado a través de notas, boletines y recomendaciones a todos los Estados que son miembros.
- 6.- Actualmente ya no se busca la unificación internacional respecto a los criterios en materia de transporte aéreo, lo que ahora las aerolíneas han encontrado es el modo de fluir el tráfico, sin tener que pasar por el trámite del

convenio bilateral o multilateral, vía las alianzas estratégicas y los acuerdos de código compartido.

7.- La historia de la aviación comercial en nuestro país, ha pasado por momentos de gloria y por situaciones críticas, de la expansión y la bonanza, la incorporación de nuevos equipos, la conquista de mercados internacionales, el aprovechamiento de diversos convenios, hasta la política errática como la desregulación extrema que tiene al borde del colapso financiero a la aviación mexicana.

8.- Antes de que el neoliberalismo recorriera las naciones del mundo con sus nuevas políticas de apertura, éstas negociaban sus rutas aéreas de manera bilateral, seguros de que el Estado velaba por la reciprocidad en las frecuencias, la soberanía de sus cielos y el apuntalamiento de las aerolíneas de bandera.

9.- La desregulación del transporte aéreo buscaba popularizarlo a través de bajar costos, pero su gran defecto fue que el interés no se puso sobre la tecnología que abaratará las operaciones como la adquisición de nuevos equipos con tecnología de punta, sino sobre la mano de obra y el mantenimiento, lo cual hizo descender los márgenes de seguridad en detrimento de la industria aeronáutica en nuestro país.

10.- Con la política de desregulación por parte de las autoridades mexicanas, surgieron de manera acelerada nuevas aerolíneas, ocasionando una guerra de tarifas y una sobre oferta de asientos en perjuicio de las mismas aerolíneas.

11.- La guerra de tarifas que se dio en el periodo de 1991 a 1994, generó un mercado ficticio, al cual se habían integrado pasajeros provenientes del transporte terrestre. Las tarifas aéreas habían llegado a niveles tan bajos que competían directamente con las del transporte terrestre y una vez que desaparecieron tan

extraordinarias promociones el mercado del sector aéreo volvió a su nivel normal.

12.- Entre las cosas que se pueden apreciar después de dejar atrás la guerra de tarifas, es como las pequeñas empresas de dudosa credibilidad y sobre todo calidad, que florecieron en un entorno desordenado han ido desapareciendo, para dejar sólo aquéllas que si cuentan con la infraestructura y los recursos técnicos, financieros y humanos suficientemente capacitados para enfrentar la competencia sana en el sector aéreo.

13.- Uno de los grandes dilemas dentro del rubro aeronáutico es, si las autoridades deben ser más promotoras o más reguladoras, la desregulación surgida a principios de la década de los noventa fue mal enfrentada como para que a la fecha nadie quiera saber de más desregulaciones en el sector.

14.- Ahora con el proyecto del Reglamento de la Ley de Aviación Civil se deberá revisar con lujo de detalles el capítulo relativo a las tarifas, para que las regulaciones en la materia no se conviertan en la espada de Dámocles, sino simplemente como un método de evitar la competencia desleal entre las empresas de transporte aéreo.

15.- En México no existe la carrera profesional de Administrador de Empresas Aéreas, contrario a lo que ocurre en otros países, en donde la aviación comercial es una actividad íntimamente ligada con el desarrollo económico; nuestro país ha pasado de la afición aeronáutica a la rectoría del Estado, hasta llegar a la liberación completa de los servicios, sin que la educación superior se haya preocupado por formar profesionales que se dediquen a crear y administrar la aviación con herramientas específicas.

16.- Hasta la fecha no se ha expedido el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, el cual se está analizando para ser sometido al proceso legislativo mexicano, toda

vez que la propia ley señala la expedición del mismo, siendo necesario para establecer bases claras en el desarrollo del transporte aéreo en nuestro país.

BIBLIOGRAFIA

- ARELLANO GARCIA, Carlos, Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa, México 1993.
- BACA MARTINEZ, Abelardo, Legislación Aeroportuaria. Texto al día, notas y comentarios, Círculo Aeronáutico de México.
- BONET CORREA, José, La responsabilidad en el Derecho Aéreo. Madrid 1963.
- DE PINA, Rafael, Diccionario de Derecho. Editorial Porrúa, México 1991.
- DIAZ BRAVO, Arturo, Contratos Mercantiles. Editorial HARLA, México 1993.
- FOLICH, Mario Orestes, Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo. Astrea de Alfredo y Ricardo De Palma, Buenos Aires, 1977.
- FRAGA, Gabino, Derecho Administrativo. Editorial Porrúa, México 1992.
- FRANCOZ RIGALT, Antonio, Derecho Aeroespacial. Editorial Porrúa, México.
- GARCIA MORENO, Víctor, Derecho Internacional Público. Editorial HARLA, México 1993.
- GAY DE MONTELLA, Rafael, Principios de Derecho Aeronáutico. Editorial De Palma
- HAMILTON, Eduardo, Manual de Derecho Aéreo, Santiago de Chile.
- LENA PAZ, Juan A., Compendio de Derecho Aeronáutico. Editorial Plus Ultra, Buenos Aires.

MARTINEZ MORALES, Rafael, Derecho Administrativo, Primer Curso. Editorial HARLA México 1991.

MAPELLI LOPEZ, Enrique, El contrato de transporte aéreo internacional, comentarios al Convenio de Varsovia. Editorial Tecnos, Madrid.

Transportes Aéreos Especiales. Editorial Paraninfo, Madrid 1982.

PINO MUÑOZ, Jacinto, La Legislación aérea de México y centroamérica Instituto de Investigaciones Jurídicas de México U.N.A.M.

La necesidad de la colaboración aérea en el ámbito mundial y en América Latina. México.

La organización y funcionamiento de la Aviación Civil en México, X Jornada INIDAE.

RODRIGUEZ JURADO, Agustín, Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico. Editorial De Palma, Buenos Aires, 1993.

RUIZ ROMERO, Manuel, Grandes vuelos en la Aviación Mexicana. Grupo Editorial Aviación, S.A.

ROJINA VILLEGAS, Rafael, Compendio de Derecho Civil, Tomo IV. Editorial Porrúa, México 1987.

TAPIA SALINAS, Luis, Derecho Aeronáutico. Editorial Bosch, Barcelona 1992.

VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar, Contratos Mercantiles. Editorial Porrúa, México 1992.

LEGISLACION CONSULTADA

Constitución Política de Los Estados Unidos Mexicanos.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Ley de Aviación Civil.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Ley Federal de Competencia Económica

Ley Federal de las Entidades Paraestatales.

Ley General de Bienes Nacionales.

Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

Protocolo Reformador de La Haya de 1955.

Protocolo Reformador de Guatemala de 1971.

Protocolos Reformadores del Acta Final de la Conferencia de Montreal de 1975.

Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, realizado por quien no sea el transportista contractual, Guadalajara, Jal. México, 1961.

Acuerdo de Montreal de 1966.

Condiciones Generales de la I.A.T.A.

Convenio de Aviación Civil de Chicago de 1944.

OTRAS FUENTES

"The Air Cargo Traffic" Editorial Van-Boekhoven-Bosch, Holanda.

Grandes Epocas de la Aviación, Time-Life Books Inc. Ediciones Folio, impreso en España, 1994.

"La Aviación Mexicana en cifras" Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil.

Diario Oficial de la Federación de fechas:

10 de junio de 1965
12 de mayo de 1995
22 de diciembre 1995
25 de marzo de 1996

Dirección General de Aeronáutica Civil. S.C.T.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Periódico EL FINANCIERO de fechas:

6 de octubre de 1997	17 de noviembre de 1997.
23 de octubre de 1997	18 de noviembre de 1997.
24 de octubre de 1997.	19 de noviembre de 1997.
28 de octubre de 1997.	21 de noviembre de 1997.
31 de octubre de 1997.	24 de noviembre de 1997.
5 de noviembre de 1997.	28 de noviembre de 1997.
6 de noviembre de 1997.	17 de diciembre de 1997.

Revista AMERICA VUELA.

Revista AVIACION INTERNACIONAL.

AEROVIAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.

COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACION, S.A. DE C.V.
<http://www.mexicana.com.mx>

TRANSPORTES AEROMAR S.A. DE C.V.
<http://www.aeromar-air.com>

XXI JORNADAS LATINOAMERICANAS DE DERECHO AERONAUTICO Y
ESPACIAL, ASOCIACION LATINOAMERICANA DE DERECHO AERONAUTICO
ALADA, México, D.F., 28 al 30 de mayo de 1997.