



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

PARTICIPACION DE MEXICO EN EL DESARROLLO DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A

LUCIA GABRIELA OCHOA ARIAS

ASESOR: MTRO. JUAN CARLOS VELAZQUEZ ELIZARRARAS

MEXICO, D. F.

2000

200494





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.

Sí logras:

Sembrar un árbol

tener un hijo o

escribir un libro,

*dejarás una semilla
cuyo fruto será la huella
de tu estancia en este mundo.*

*Después de escalar
una montaña muy alta,
descubrimos que hay muchas
otras montañas por escalar.*

Nelson Mandela

A mi papà:

Porque ahora, además es mi amigo.

Mami:

*Una oportunidad más para
agradecerte los valores
que en mí sembraste.*

A Dios:

*Porque me ha dado el
espíritu para vencer los
obstáculos que se han
presentado en mi camino.*

A mi esposo:

*Por su compañía, por su ecuanimidad,
por la confianza que ha depositado en mí
y por todo lo que hemos logrado juntos;
especialmente por el hogar
que hemos construido.*

A mis hijos:

*Por todo lo que he aprendido
de ellos. Por su sonrisa.
Porque son el móvil de mi
existencia.*

A mis hermanos

*A las personas que han contribuido con
mi desarrollo personal y profesional.
Por su entereza digna de imitar.*

PARTICIPACION DE MEXICO EN EL DESARROLLO DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

| | |
|---|----|
| Introducción | 6 |
| Marco Teórico | 13 |
| 1. La aviación civil en las Relaciones Internacionales | |
| 1.1. Antecedentes | 27 |
| 1.2. El Derecho Aéreo Internacional | |
| 1.2.1. Desarrollo histórico | 29 |
| 1.2.2. Las fuentes sustantivas del Derecho Aéreo Internacional | 31 |
| 1.2.3. Los tratados y convenciones internacionales bilaterales y multilaterales | 36 |
| 1.2.3.1. Convenio Internacional sobre la Regulación de la Navegación Aérea. | 37 |
| 1.2.3.2. Convención Iberoamericana de Navegación Aérea firmada en Madrid el 1 de Noviembre de 1926. | 40 |
| 1.2.3.3. Convención Panamericana sobre Aviación Comercial firmada en la Habana el 20 de Febrero de 1928. | 41 |
| 1.2.3.4. Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. | 42 |
| 1.2.3.5. Convenio sobre aviación civil internacional. | 44 |
| 1.2.3.6. Acuerdo de Bermudas firmado el 11 de febrero de 1946 entre Estados Unidos y Gran Bretaña. | 51 |

| | |
|--|-----|
| 1.3. La aviación civil como generadora de la actividad económica | 53 |
| 1.3.1. Participación en el comercio | 54 |
| 1.3.2. Participación en el turismo | 55 |
| 1.3.3. Participación en las finanzas | 56 |
| 1.3.4. Infraestructura del transporte aéreo | 59 |
| 1.3.5. La aviación civil como vínculo entre pueblos y sociedades | 61 |
| | |
| 2. La aviación civil en el contexto de la organización internacional | |
| 2.1. Organismos internacionales gubernamentales | 64 |
| 2.1.1 . Organización de las Naciones Unidas | 65 |
| 2.1.2 . Organización Provisional de Aviación Civil Internacional | 69 |
| 2.1.3 . Organización de Aviación Civil Internacional | 71 |
| 2.1.4 . Organización Internacional de Turismo | 83 |
| 2.1.5 . Organización Meteorológica Mundial | 88 |
| 2.1.6 . Organización Mundial de la Salud | 90 |
| 2.1.7 . Unión Postal Universal | 94 |
| 2.1.8 . Organización Marítima Internacional | 98 |
| 2.1.9 . Unión Internacional de Telecomunicaciones | 99 |
| | |
| 2.2. Organismos internacionales no gubernamentales | 102 |
| 2.2.1. Asociación Internacional del Transporte Aéreo | 103 |
| 2.2.2. Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea | 110 |

| | |
|--|-----|
| 2.2.3. Federación Universal de las Asociaciones de Agencias de Viajes | 113 |
| | |
| 3. La aviación civil en México | |
| 3.1. Antecedentes | 115 |
| 3.2. Regulación jurídica mexicana | |
| 3.2.1 . Ley de Vías Generales de Comunicación | 117 |
| 3.2.2 . Ley de Aviación Civil | 119 |
| 3.2.3 . Ley de Aeropuertos | 124 |
| 3.3. Organismos gubernamentales mexicanos que participan en la aviación civil internacional | |
| 3.3.1 . Secretaría de Comunicaciones y Transportes | 128 |
| 3.3.2 . Dirección General de Aeronáutica Civil | 132 |
| 3.3.3 . Servicios para la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano | 135 |
| 3.3.4 . Aeropuertos y Servicios Auxiliares | 138 |
| 3.4. La aviación civil como actividad económica en México | |
| 3.4.1 . Importancia del Turismo en México | 150 |
| 3.4.2 . Desarrollo e importancia de las líneas aéreas comerciales en la actividad económica. | 156 |
| 3.4.3 . Líneas aéreas no regulares | 162 |
| 3.4.4 . Las agencias de viaje dentro del Turismo | 166 |

| | |
|---|-----|
| 4. Participación de México en la aviación civil internacional | |
| 4.1. La dimensión internacional | 171 |
| 4.1.1. Participación de México dentro de la OACI | 175 |
| 4.1.2. La IATA y la fijación de tarifas en México. | 179 |
| 4.2. La dimensión bilateral | 187 |
| 4.2.1. Convenio sobre transportes aéreos entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de Estados Unidos de América | 200 |
| 4.2.2. Convenio sobre transportes aéreos entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de Canadá. | 206 |
| 4.2.3. Convenio sobre transportes aéreos entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de Japón. | 209 |
| 4.2.4. Convenio sobre transportes aéreos entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno del Reino de Bélgica. | 212 |
| 4.3. La dimensión interlineal | 216 |
| 4.3.1. Alianzas comerciales | 222 |
| 4.3.2. Códigos compartidos | 225 |
| Conclusiones | 229 |
| Anexos | 242 |
| Bibliografía | 265 |

Lista de anexos

- Anexo I **Aviso a los pasajeros internacionales sobre límites de responsabilidad.
(Contraportada de Boleto)**
- Anexo II **Estados invitados por Estados Unidos a participar en la Conferencia
de Chicago de 1944.**
- Anexo III **185 Estados contratantes de la OACI (1998).**
- Anexo IV **Normas y Métodos Internacionales Recomendados (SARP), anexos al
Convenio de Chicago.**
- Anexo V **Estados miembros de la UIT (actualmente son 188 países).**
- Anexo VI **Conferencias de tráfico IATA.**
- Anexo VII **Anexos del contrato de prestación de servicios celebrados entre
Servicios para la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM)
y las líneas aéreas (con tarifas de 1998).**
- Anexo VIII **Principales destinos en el mundo en función de sus ingresos por
turismo.**
- Anexo IX **Secretaría de Turismo.
Resumen.**
- Anexo X **Secretaría de Turismo.
Indicadores macroeconómicos.**

Introducción

Se ha prestado un mayor interés al estudio de la disciplina de las Relaciones Internacionales debido a los diferentes sucesos que se han presentado durante la evolución de la sociedad internacional. "La totalidad socio-económica que conocemos como sociedad internacional se empieza a gestar desde finales del siglo XV, con la revolución del mercado mundial y es en este siglo cuando se presenta como un todo estructurado que hace patentes las leyes de su conformación y desarrollo." ⁽¹⁾

Por esta razón, es de particular atención el estudio del desarrollo de la aviación civil internacional, por considerarlo un ejemplo claro de participación entre diferentes Estados, los cuales por medio de acuerdos multilaterales, buscan obtener los beneficios que aporta la actividad aérea dentro de economía y del desarrollo cultural de cada país, así como de lograr día con día un mayor grado de seguridad y eficiencia para la aviación civil.

La actividad aérea, al igual que la sociedad internacional, tiene una naturaleza cambiante que obliga a un estudio constante para poder adecuarla a las necesidades actuales de la realidad internacional. "La realidad internacional debe ser entendida como una totalidad dinámica, en movimiento, cuyas partes se relacionan entre sí por la acción recíproca." ⁽²⁾ Lo anterior se debe principalmente al avance de los sistemas de comunicación y de la tecnología, y todas las innovaciones son inmediatamente aprovechadas para el desarrollo de la aviación civil; asimismo se puede considerar como otro factor de esta evolución, a las relaciones entre los Estados, las cuales día con día se van incrementando.

⁽¹⁾ Cid Capetillo Ileana, Reflexiones críticas sobre el surgimiento teórico de la disciplina de las Relaciones Internacionales. Revista del Centro de Relaciones Internacionales No. 23 UNAM, Octubre-Diciembre 1978 p. 41

⁽²⁾ *Idem*.

Se puede ubicar el origen de la aviación civil internacional a principios del siglo XX, y fue en 1919 cuando se realizó el primer intento por unificar el derecho sobre esta materia, cuando se firmó en París el 13 de octubre de ese año, el Convenio Internacional sobre la Regulación de la Navegación Aérea, con el objeto de acordar estándares legales y técnicos. Asimismo, como resultado de este convenio, se creó una organización internacional para desarrollar los estándares establecidos y vigilar su aplicación, surgiendo así la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), la cual comenzó a operar a partir de 1922. Sin embargo, como se verá en el desarrollo del presente trabajo, en estas primeras normas establecidas para la aviación internacional, las grandes potencias gozaban de ciertos privilegios.

Por lo anterior, este convenio tuvo una enmienda en 1929. Posteriormente surgieron otros instrumentos internacionales, con el objeto de considerar cada vez más las necesidades cambiantes del consorcio internacional del cual forman parte los principales sujetos de las relaciones internacionales: Estados y organismos internacionales. Estos últimos, que nacieron como resultado de algunas convenciones internacionales con la finalidad de hacer más equitativa la participación de los Estados, fueron creados para la vigilancia del cumplimiento de dichos convenios; objeto de nuestro estudio. ^(a)

Existen múltiples relaciones entre Estados, así como entre éstos y organismos internacionales. El presente trabajo aborda generalmente las relaciones que existen entre los sujetos antes mencionados en lo que corresponde al transporte aéreo internacional desde principios del siglo XX hasta nuestros días, a efecto de crear un marco histórico de lo que es la aviación civil internacional, para luego conocer el papel que juega el transporte aéreo en México, las relaciones que tiene

^(a) Luis González Souza escribió un artículo llamado "Una concepción totalizadora de las relaciones internacionales: clave para comprender la especificidad e importancia de la disciplina", en la revista No. 23 de Relaciones Internacionales de la UNAM, en donde cabe resaltar que las relaciones internacionales no sólo estudian a las relaciones que existen entre Estados y organismos internacionales, sino que también tienen injerencia sobre las relaciones de tipo económico, político, ideológico, cultural, etc., cuando éstas tienen un impacto relevante en el desarrollo de la dinámica mundial.

nuestro país con otros Estados, y finalmente, las relaciones que tienen las compañías aéreas nacionales con compañías aéreas extranjeras.

El objetivo central de esta investigación, es ubicar a nuestro país dentro del contexto internacional en lo que concierne a la aviación civil, así como seguir de cerca las relaciones que ha tenido México con otros Estados y con organismos internacionales en esta misma materia, con el fin de determinar el grado de participación que ha tenido la aviación civil mexicana en el ámbito internacional y calificar el desarrollo logrado a través de los años.

La evolución que ha tenido la aviación civil durante los últimos 80 años ha estado en estrecha relación con las necesidades de esta sociedad internacional, en donde las relaciones entre los Estados son cada vez más estrechas, y los vínculos comerciales que actualmente unen a gran parte de los países de este planeta, requiere de una comunicación inmediata y de un medio de transporte rápido y eficaz, ya que "el mundo contemporáneo es testigo de las transformaciones en la estructura del poder y en la definición de nuevas alianzas y espacios para el diálogo de las naciones".⁽³⁾ Es principalmente por esta razón que la legislación que regula la aviación civil internacional se ha adecuando a las necesidades que ha generado esta apertura económica entre los Estados.

El primer capítulo de este trabajo comprende los antecedentes históricos de la aviación civil, en donde ya se veía la necesidad de implantar normas internacionales que estandarizaran lo relativo al transporte aéreo internacional con el fin de que éste se llevara a cabo de una manera segura y ordenada, basándose en la igualdad de oportunidades entre los Estados. Cada Estado tiene soberanía en el espacio aéreo situado sobre su territorio, por lo que surgió la necesidad de establecer ciertas normas relativas al transporte aéreo internacional, para permitir

⁽³⁾ Green, Rosario, "Retos para el internacionalista en la actualidad", Relaciones Internacionales, FCPS, UNAM, México, No. 60, Octubre - Diciembre de 1993, p. 7

la entrada de aeronaves extranjeras en otros territorios, las cuales se tratan también en este capítulo, así como la exigencia del establecimiento de convenios bilaterales, como principal instrumento de negociación en la aviación comercial.

Asimismo, podremos observar que la aviación civil tiene un papel muy importante dentro de una de las actividades económicas que predominan en los Estados con mayor desarrollo en el área de servicios: el Turismo. El transporte aéreo ha servido también como vínculo entre pueblos y sociedades, ya sea por motivos culturales, deportivos, turísticos o de ayuda humanitaria, tomando también en cuenta que actualmente los diferentes negocios se han extendido en el ámbito internacional, por lo anterior, el transporte aéreo es considerado como una actividad generadora de la economía nacional con participación en el aspecto cultural y comercial.

El segundo capítulo analiza la participación de los Estados y los organismos internacionales, así como su interrelación dentro del Derecho Internacional en la actividad aérea. Se abarca también la relación que tiene la aviación civil internacional con algunos organismos especializados de las Naciones Unidas, debido al desarrollo que han tenido las comunicaciones y el servicio postal, entre otros, y a la interdependencia de la aviación con la actividad marítima y turística. Por esta razón es que su estudio también se incorpora a nuestra materia. "El panorama actual de las Relaciones Internacionales es distinto al del orden mundial imperante cuando aparecieron las primeras organizaciones internacionales en donde los Estados sólo podían utilizar la diplomacia tradicional para dirimir sus controversias. Por lo que la sociedad internacional se ha visto en la necesidad de crear instituciones especializadas que se ocupen del estudio y resolución de asuntos de determinadas áreas de sus relaciones. Por lo anterior ha sido inminente la creación de organismos a nivel mundial y regional para llevar a cabo las tareas que las organizaciones ya existentes no tenían forma de cubrir." ⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ Ruiz Sánchez Lucía Irene. "La Convención de Viena sobre Representantes ante Organizaciones Internacionales. Análisis y comentarios", Relaciones Internacionales. FCPS, UNAM, México, No. 23 Octubre - Diciembre 1978, p.43

Estos organismos han servido como un foro entre los miembros que los constituyen, pues es uno de los principales medios de comunicación entre los gobiernos para que cualquier país haga del conocimiento general algún asunto por el cual tenga un particular interés y para dar una solución pacífica de controversias, dando origen a "la diplomacia de conferencia."^(b) "Las relaciones entre los Estados y las Organizaciones Internacionales constituyen una forma reciente de diplomacia, pues como sabemos, las referidas Organizaciones son Sujetos de Derecho relativamente nuevos." ⁽⁵⁾

Sin embargo, no solamente han proliferado los diversos organismos especializados de las Naciones Unidas, sino que la creación de organismos no gubernamentales en el escenario internacional también se ha incrementado y muchos de éstos se han enfocado a mejorar las relaciones que existen entre empresas dedicadas a la actividad aérea. Se estudian por separado los organismos internacionales gubernamentales, donde podemos ubicar a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y a los organismos no gubernamentales como lo es la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA)*, entre otros.

Dentro del tercer capítulo, se estudian los antecedentes, desarrollo y situación actual de la aviación civil en México. Se observa también la evolución de la regulación jurídica que ha tenido el transporte aéreo en nuestro país durante los últimos 80 años, haciendo hincapié en la necesidad de modificar esta reglamentación para que se adecuara a las necesidades actuales, la cual había permanecido sin cambios durante casi 50 años, y sólo en el momento en el que se entra a una etapa de desproteccionismo económico, se observa que la legislación existente ya no podía combinarse con el nuevo esquema que ahora impera en nuestro país y que fomenta principalmente la privatización de diferentes empresas.

⁽⁵⁾ *Idem*, p.44

^(*) *International Air Transport Association*, cuyas siglas IATA, son utilizadas mundialmente para este ONG.

^(b) El Diccionario de Relaciones Internacionales de Plano Jack de Olton Roy define a la Diplomacia como "la práctica de mantener relaciones entre los Estados mediante representaciones oficiales y su empleo es la técnica política más común para la solución de controversias internacionales". También define a la Diplomacia de Conferencia como a "una serie de negociaciones multilaterales que se efectúan en las conferencias internacionales".

Para llevar a cabo el estudio de los organismos gubernamentales nacionales que participan en la aviación civil, en este mismo apartado, se inicia por el estudio de las funciones que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en esta actividad, para luego analizar a las principales dependencias que llevan a cabo el desarrollo del transporte aéreo. Se considera también la transformación que ha sufrido el organismo Aeropuertos y Servicios Auxiliares debido a la apertura económica que se está llevando actualmente en la mayoría de los Estados, así como la necesidad de privatización de la red aeroportuaria, con el objeto de captar capital privado que pueda realizar la ampliación y modernización de la infraestructura con que se cuenta, para que el transporte aéreo se realice de una forma más segura y eficiente.

Se destaca también la importancia que tiene el transporte aéreo dentro del Turismo, el cual es una de las principales actividades económicas de México, ya que es uno de los sectores con mayor captación de divisas, después del Petróleo.

Finalmente se observa la situación que guardan actualmente las principales líneas aéreas comerciales mexicanas y la necesidad de internacionalización que éstas han tenido, con el fin de competir con las líneas aérea extranjeras en un mercado que cada día es más exigente en cuanto a la calidad en el servicio y a la variedad de destinos y conexiones que puedan ofrecer a los pasajeros.

El cuarto y último capítulo es precisamente el desarrollo del objetivo principal de este trabajo: la participación que tiene México en la aviación civil internacional. Para lograr dicho objetivo, se estudia el papel que juega nuestro país dentro de los organismos internacionales. Asimismo, se pretende enfocar a México dentro de una dimensión bilateral, haciendo mención de algunos convenios internacionales con otros Estados, instrumento de vital importancia para el desarrollo de la aviación civil mexicana e internacional.

Para concluir la presente investigación, se da a conocer una estrategia que en la última década ha sido muy común entre las aerolíneas, como son los diferentes tipos de convenios que se efectúan entre las mismas líneas aéreas y que permiten sumar esfuerzos con el fin de lograr objetivos comunes para ambas empresas que logren una mayor presencia en el mercado, así como también la reducción de costos por medio de la elaboración de publicidad conjunta. Lo anterior, aunado a un gran número de beneficios que proporciona la estrategia de utilizar códigos compartidos y alianzas comerciales, son recursos muy recurridos actualmente en la actividad aérea. Un aspecto importante para las líneas aéreas nacionales, es que por medio de estas alianzas con líneas aéreas extranjeras de prestigio mundial, éstas se dan a conocer en el ámbito internacional, al ofrecer la misma calidad de servicio que era exclusiva anteriormente de las grandes aerolíneas.

"Ante la nueva situación mundial, los principios rectores de la política exterior de México permanecen invariables; sin embargo, se han actualizado sus objetivos y se han adecuados sus estrategias. En este contexto, el gobierno de México ha puesto en práctica dos rutas a seguir: la diversificación e intensificación de nuestras relaciones con el exterior - tanto en el ámbito bilateral como el multilateral -, y la defensa del derecho internacional."⁽⁶⁾

Estamos en una etapa de globalización en todos los sectores de la economía, y es con la participación en conjunto que se pueden lograr mejores resultados para la consecución de los objetivos que se han fijado. La aviación civil también forma parte de este proceso por las constantes actualizaciones que requiere esta actividad para poder utilizar los beneficios de los avances tecnológicos y por la evolución en la cultura de la nueva sociedad internacional. La formación multidisciplinaria que tienen los estudiantes de las relaciones internacionales permite percibir de manera más clara estos cambios, así como prever los futuros escenarios de los acontecimientos mundiales.

⁽⁶⁾ Green, Rosario, *op. cit.* p.10

Marco teórico

Las dos guerras mundiales que forman parte de la historia de la humanidad, nos hacen reflexionar en las relaciones que guardaban los Estados a principios del siglo XX. El desarrollo que tuvo la aviación desde sus inicios, fue originalmente propiciado por la competencia y el deseo de superar al enemigo en ambas guerras. Posteriormente, los conocimientos y avances tecnológicos que se obtuvieron como producto de esta lucha de países, se aprovecharon para darle un giro a la aviación internacional, y muchos de los aviones que habían sido usados durante la guerra se transformaron para el servicio de la aviación civil.

En la actualidad, hemos observado la necesidad imperiosa que tienen los Estados de guardar estrechas relaciones, comerciales principalmente, a nivel internacional. El progreso e industrialización de los países está vinculado al transporte, y éste está vinculado a la actividad comercial.

Los países más desarrollados han alcanzado una optimización en sus procesos productivos, lo cual permite que sus excedentes de producción sean colocados en el mercado internacional a precios competitivos. Algunos organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional, e incluso los mismos países desarrollados, ayudan o promueven estrategias para que los países con menos recursos no queden fuera del contexto económico internacional. ⁽⁶⁾

⁽⁶⁾ El capitalismo económico retomó nuevas fuerzas al desplazar al sistema socialista que imperaba en la URSS y en Alemania Democrática, desechando el rígido manejo estatal para la economía y el comercio ya que los constantes cambios en el orden mundial exigen la apertura de mercados, puesto que la teoría del capitalismo "supone también el libre movimiento de mano de obra y de capital y el libre comercio tanto nacionalmente como en los mercados extranjeros, lo que da por resultado el natural desarrollo de una división internacional del trabajo y de la especialización nacional" ⁽⁷⁾

⁽⁷⁾ Plano, Jack y Olton Roy, Diccionario de Relaciones Internacionales, Editorial Limusa, México, Tercera reimpresión 1983, p. 127

La aviación civil internacional no está ajena a este fenómeno. La Organización de Aviación Civil Internacional es un organismo que contempla en sus leyes, el proporcionar apoyo a otros Estados para el establecimiento de instalaciones aeroportuarias cuando éstos no cuentan con los recursos suficientes para crear la estructura necesaria que satisfaga las necesidades que requiere tener la red aeroportuaria internacional. Lo anterior tiene la finalidad de que el conglomerado de Estados se encuentre comunicado y que las aeronaves, sobre todo las que pertenecen a los países desarrollados, puedan operar en el mayor número de aeropuertos para poder cubrir sus necesidades comerciales.

Considero que dentro de esta investigación se observa la participación de los principales sujetos de las Relaciones Internacionales: Estados y organismos internacionales; así como la relación que existe entre éstos. "La Comisión de Derecho Internacional de la ONU elaboró un documento que constituye un considerable avance en la reglamentación de nuevo derecho internacional. Firmado en 1975, se denomina la Convención de Viena sobre la Representación de los Estados en sus relaciones con las Organizaciones Internacionales de carácter Universal" ⁽⁸⁾

He dirigido mi interés al estudio del transporte aéreo internacional por considerarlo un factor importante para fomentar el intercambio comercial y cultural entre los países, ya que como mencioné anteriormente, las relaciones interestatales que existen en la actualidad son completamente diferentes a las que existían cuando surgió la actividad aérea, ya que ahora la gran parte de los Estados se encuentran interrelacionados en muchos aspectos y sería difícil imaginar que actualmente pudiera existir un Estado como una unidad autosuficiente, aislada del bloque internacional, sin necesidad de una interdependencia, principal razón para el surgimiento de nuevos organismos internacionales.^(d)

⁽⁸⁾ Ruiz Sánchez, Lucía Irene, *op. cit.* p.44

^(d) La Convención de Viena surgió para establecer las relaciones entre los Estados participantes y los organismos internacionales, ya que dicha participación surge del mutuo consentimiento de la aplicación de los estatutos que rigen a dichos organismos y es el Estado quien decide participar y elegir a sus representantes.

Sabemos que entre más recursos económicos tiene un país, su población vive mejor y trata de satisfacer otras necesidades. Lo que caracteriza a los países en desarrollo, es que un menor número de habitantes se dedica a las actividades económicas primarias, puesto que esta necesidad ya ha quedado previamente cubierta y entonces un mayor número de personas se dedica a las actividades terciarias, que es en donde podemos ubicar a la prestación de algunos servicios.

El transporte aéreo es un servicio, y es necesario destacar su importancia internacional, ya que un gran porcentaje de la población mundial trabaja actualmente proporcionando un servicio. Es por esta razón que la aviación civil se considera como generadora de la actividad económica de los Estados.

Hasta la fecha, se han estudiado los medios de comunicación como parte del Estado, debido a la importancia que éstos tienen en el desarrollo de un país. Sin embargo, actualmente los modelos económicos en cada uno de los países, han ido cambiando para adaptarse a una creciente apertura comercial.

Los Estados que anteriormente tenían monopolizados varios servicios esenciales para el desarrollo social y económico de un país han tenido que ir liberando a la iniciativa privada algunos sectores, ya que esta nueva apertura de mercados exige una mayor calidad en los productos y servicios con costos competitivos a nivel internacional.

Lo anterior implica una inyección de capital y tecnología, y son pocos los Estados que podrían adquirir el compromiso de desarrollar plenamente todos los sectores dentro de las nuevas exigencias internacionales, en relación con la calidad y eficiencia, sin que se cuente con la participación de la iniciativa privada. Debido a lo anterior ha nacido una cooperación con empresas privadas que se realiza a través de concesiones a particulares, aún en sectores que eran de la exclusividad del Estado.

El presente trabajo parte de lo general, de la importancia que ha tenido la comunicación para el desarrollo de la humanidad. Posteriormente, por el gran campo que tiene el estudio de este tema, se ha seccionado lo que se refiere a los medios de comunicación y de transporte. Para entrar en el campo de estudio de la *aviación civil internacional*, es necesario abarcar ambos temas, considerando que la aviación es el medio de transporte más rápido que puede unir a dos países en cuestión de horas, lo que proporciona un gran beneficio a nivel comercial cuando el transporte de ciertos productos debe de ser inmediato y además de ser uno de los transportes que se usa con mayor frecuencia para los negocios. También es un servicio que día con día adquiere mayor número de usuarios, por considerarse como *vínculo cultural y turístico entre las naciones*.

El procedimiento utilizado en esta investigación que pretende la obtención de los más recientes conocimientos sobre el desarrollo y la situación actual de la aviación civil, es el método deductivo, que comienza por proporcionar una visión general dando a conocer los convenios que rigen la normatividad aérea internacional y el origen y existencia de los organismos internacionales que surgieron como resultado de esas conferencias internacionales; para ir reduciendo el campo de estudio y enfocar más profundamente el tema de la aviación civil en México, su origen y desarrollo, así como el papel que juega en el ámbito internacional en esta materia.

Para lograr este propósito, se llevó a cabo una recopilación de material informativo proveniente de diferentes fuentes y entrevistas, para después proceder a la clasificación de los datos obtenidos y así poder elaborar un bosquejo general y ordenado de acuerdo al esquema arriba indicado. Cabe mencionar que como la presente investigación se dirige hacia un tema poco explorado por tratarse de cambios muy recientes en los modelos económicos internacionales, representa una escasa bibliografía de consulta que hable de la evolución que está teniendo el transporte aéreo en México, su regulación e *infraestructura para satisfacer las*

necesidades de un intercambio internacional, así como para apegarse a las normas internacionales vigentes que contemplan avances para la seguridad de este transporte en el marco internacional y para la modernización en la infraestructura aeroportuaria.

Es en los países desarrollados, como Francia, Estados Unidos y Gran Bretaña, se ha puesto más énfasis en el estudio de la aeronáutica, sobre todo en lo que se refiere al derecho aéreo internacional y a la cooperación internacional, cuyos textos se han tenido que consultar en su idioma original. España y Argentina también cuentan con buenas fuentes de consulta. Los estudiosos de la actividad aérea en esos países nos proporcionan las siguientes definiciones para el derecho aéreo.

"El tema capital del Derecho Aeronáutico es el relacionado con la condición jurídica del espacio aéreo. Tierra, mar y aire integran el mundo físico de nuestro planeta; los dos primeros fueron materia de reflexión jurídica desde antaño, en nuestros días el vuelo de los aviones ha destacado esta tercera dimensión que tiene todas las cosas" (9)

El espacio aéreo es de suma importancia para nuestro estudio. La aviación civil internacional se encuentra regulada por diferentes normatividades, debido a todo lo que se involucra en la actividad aérea internacional. Su campo de acción comprende las actividades que realizan los aviones y pasajeros en tierra, en el aire y sobre el mar, así como las actividades que se realizan en la infraestructura que ha sido creada para proporcionar este servicio.

La necesidad que existe para regular las actividades antes descritas han dado lugar a esta nueva rama del derecho: el Derecho Aeronáutico.

(9) Ambrosini, A., Libertad del Aire o Libertad del Comercio Aéreo, Ed. La Ley, Buenos Aires, 1948, p. 847

Por lo que, con " base en el Derecho positivo vigente, el espacio aéreo, físicamente indivisible, jurídicamente comporta divisiones y se encuentra, de vez en vez, en diferente condición jurídica, en cuanto ya está sujeto a una soberanía, ya está desvinculado de ella"⁽¹⁰⁾

" Debemos, pues, imaginar en el espacio atmosférico fronteras correspondientes a las fronteras terrestres"⁽¹¹⁾

La soberanía que un Estado tiene sobre su territorio tiene límites tanto en el espacio marítimo como en el espacio aéreo. Por lo que la normatividad que aplica sobre este último es la combinación de la regulación de cada uno de los Estados participantes y los convenios internacionales en los cuales se consideran los derechos de tráfico que tienen las aeronaves de diferentes nacionalidades para sobrevolar, aterrizar o despegar en territorio extranjero.

Existen diferentes escuelas las cuales han tratado de designar a esta rama del Derecho.

Henry Coüanier utilizó por primera vez la expresión de Derecho Aéreo en 1909 cuando se fundó la Escuela Superior de Aeronáutica. Este término es utilizado especialmente por juristas franceses. Henry Coüanier argumenta que dicho término debe ser utilizado exclusivamente para la navegación aérea, y no mezclar a otras actividades, como la telegrafía o la telefonía inalámbrica, que también son fenómenos que tienen lugar en el aire, refiriéndose al espacio aéreo únicamente al espacio comprendido dentro de la capa atmosférica.^(e)

⁽¹⁰⁾ Ambrosini, A., *op. cit.* p. 353

⁽¹¹⁾ Coüanier, Henry, Elementos Creadores del Derecho Aéreo, Ed. Reus, Madrid, 1924, p. 147

^(e) Henry Coüanier utiliza el término de Derecho Aéreo únicamente para lo que se refiere a la navegación aérea y no para todas las actividades que se llevan a cabo dentro de la atmósfera terrestre y que, según la definición tácita, podrían incluirse dentro de esta categoría por ser actividades que se desarrollan en el espacio aéreo.

Por otro lado, la escuela italiana, en donde se puede ubicar al profesor Ambrosini, emplea el término de Derecho Aeronáutico. Término que ha sido aceptado en varios países, incluso por México. Se debe entender el término de aeronavegación, como la actividad de circular por el espacio aéreo. La aeronáutica, " es la ciencia y el arte de volar surcando la atmósfera con aparatos más pesados que el aire"⁽¹²⁾

Por último se puede mencionar el término de Derecho de la Aviación o Derecho Aviatorio, que es utilizado por los juristas anglosajones, quienes hacen una diferencia entre el Derecho Aéreo y el Derecho Aeronáutico.

" Se entiende por Derecho Aéreo aquel que regula las actividades del hombre en el aire, por Derecho Aeronáutico, Aviatorio o de la Aviación Astronáutica el que regula a los vehículos en los que se desplaza el hombre por el espacio; y por derecho de las telecomunicaciones y del control de la energía nuclear y otras fuerzas semejantes al que regula las actividades y operaciones del hombre en estos campos." ⁽¹³⁾

Por lo anterior, podemos observar la autonomía que ha adquirido el Derecho Aeronáutico, provocando el surgimiento de tratados fundamentales que reglamentan la actividad aviatoria, los cuales se estudiarán en el capítulo que nos da las bases para conocer la evolución que ha tenido esta rama del derecho.

La reglamentación del transporte aéreo, tiene que considerarse siempre desde el punto de vista internacional, ya que esta actividad interrelaciona normas jurídicas de dos o más Estados, cuando las aeronaves despegan, sobrevuelan o aterrizan en territorios extranjeros; por la transportación de pasajeros de distintas nacionalidades, así como por las diferentes regulaciones en cuanto a migración, aduana y normas de sanidad internacional.

⁽¹²⁾ Manual de Derecho Aéreo Internacional Aeronáutico, Universidad de Aerovías, México, Departamento de Desarrollo, Marzo de 1995, p. 115

⁽¹³⁾ *Idem*, p. 100

Por el ámbito internacional que abarca la actividad aérea, considero que el estudio de la misma es de la competencia de las Relaciones Internacionales, ya que comprende el estudio de las normatividades que rigen esta actividad, a los diferentes organismos internacionales que participan directa o indirectamente en el desarrollo del transporte aéreo y a las relaciones que estos organismos guardan con los diferentes Estados. ⁽⁹⁾

El presente trabajo engloba la evolución que ha tenido la aviación civil, la importancia que ésta tiene en el desarrollo económico, turístico y cultural, así como en el nacimiento de los organismos internacionales que se han dado por una parte, gracias a la necesidad que ha tenido la Organización de Naciones Unidas de incorporar dentro de sus programas la regulación y diferentes aspectos que se derivan de esta actividad, creándose así la Organización de Aviación Civil Internacional.

Por otro lado, existen otros organismos internacionales que tienen una íntima relación con la actividad aérea, como lo es la Unión Internacional de Telecomunicaciones, organismo que sirve de gran apoyo para la aviación civil gracias a que las telecomunicaciones han desarrollado el establecimiento de una red de satélites, una herramienta indispensable para la aeronavegación, para el funcionamiento de las radioayudas y para la emisión de informes meteorológicos que hacen que el transporte aéreo se realice de una forma más segura.

⁽⁹⁾ En esta parte me gustaría hacer una cita de Pérez Dávila Consuelo que extraje de su artículo "La licenciatura en Relaciones Internacionales en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales: el área de México" en *Relaciones Internacionales, op. cit., octubre - diciembre 1993, p.58, en donde dice que " El estudio de esta disciplina en nuestro país está enfocada a desarrollar internacionalistas mexicanos, es decir, profesionistas que sean capaces de analizar los fenómenos internacionales desde un punto de vista científico e interdisciplinario, para comprender y defender de mayor manera los intereses de México en el exterior... En los años 30 México inició una etapa de gran actividad diplomática en la Sociedad de Naciones, con el objeto de defender los principios elementales como la no intervención, la autodeterminación de los pueblos y la solución pacífica de las controversias. Al término de la Segunda Guerra Mundial, el nuevo interés de México era la búsqueda de la paz mundial para evitar que se repitiera una conflagración mundial. Con la ONU y la proliferación de los organismos internacionales, se requería de profesionistas expertos en la comprensión de esta nueva dinámica internacional y sobre todo que pudieran representar a nuestro país en el exterior, conociendo la tradición histórico - jurídica de la política exterior mexicana."*

Casi todas las aeronaves cuentan actualmente con un sistema de localización llamado GPS,⁽⁹⁾ el cual también es un beneficio que nos proporciona el uso de los satélites en el transporte aéreo, sin dejar de mencionar la importancia del enlace telefónico y de radio para la comunicación aire - tierra.

La aviación se relaciona también con la Unión Postal Universal, ya que la mayoría del correo internacional se maneja en el transporte aéreo⁽¹⁰⁾; con la Organización Meteorológica Mundial, por la necesidad que se tiene del conocimiento del estado del tiempo para la navegación aérea y los avances tecnológicos que permiten un reporte continuo a nivel internacional, el cual está al alcance de cualquier aeronave que lo solicite en una frecuencia de radio cuando ésta se dispone a despegar o aterrizar en cualquier aeropuerto del mundo; con la Organización Mundial de la Salud, la cual estableció recientemente la normatividad que tienen algunos equipos de vuelo la cual prohíbe fumar durante el viaje por respeto a la salud de los demás pasajeros, así como la prohibición para la internación en determinados territorios de equipos de vuelo como el concorde, por los daños al sistema nervioso de los habitantes que ocasiona el estruendo de estos motores en ciudades muy cercanas a los aeropuertos.

Gracias a la aviación civil internacional, pasajeros y mercancías pueden ser transportados hacia lugares de difícil acceso, ya sea por su situación geográfica o por su situación política.

Por otra parte, en lo que concierne al desarrollo de la aviación en México, los primeros antecedentes se remontan hacia el año de 1910, cuando Albert Braniff logró efectuar un vuelo en círculo en un biplano.

⁽⁹⁾ El GPS (Global Positional System), es llamado así por utilizarse como abreviatura de las siglas del vocablo inglés, que quiere decir "Sistema de Posicionamiento Global", el cual trabaja por medio de una señal triangulada que es recibida por el satélite desde las radioayudas y que posteriormente puede ser captada por la aeronave para que ésta sepa qué ubicación tiene. Este sistema ya se usa también en los algunos autos nuevos equipados con computadora de viaje.

⁽¹⁰⁾ Hay que recordar que la primera valija postal aérea se transportó por globo aerostático en 1785 cuando Jean Pierre, Blanchard cruzó el Canal de la Mancha desde Dover, Inglaterra, hasta Calais, Francia.

Este acontecimiento tuvo repercusiones posteriores en la historia militar durante la revolución mexicana, por la incorporación de una flotilla de aviación en abril de 1915 al mando del mayor Alberto Salinas Carranza, apoyando un ataque de los constitucionalistas en el sitio de El Eban. Ya después de este movimiento social, cuando surge la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, se considera la primera normatividad sobre el espacio aéreo mexicano en el Artículo 27, fracción VI y en el Artículo 42, fracción VI, la cual otorga a la nación el dominio directo sobre el espacio aéreo situado por encima del territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.⁽¹⁾

En 1889, México estuvo presente en el primer congreso aéreo internacional, convocado por Francia, lo que se considera uno de los primeros antecedentes de la aviación civil internacional. Posteriormente formó parte del Convenio Iberoamericano de 1926, también ratificó el Convenio de la Habana de 1928 y fue uno de los primeros 21 Estados firmantes de la Convención de Chicago de 1944.

Hablando exclusivamente de la legislación mexicana, en 1926 se estableció la primera regulación de la aviación civil; posteriormente con escasas reformas la Ley de Vías Generales de Comunicación que data de 1940, dedicó el libro cuarto a esta actividad. Actualmente muchos artículos contenidos en esta ley han sido derogados, lo que dio origen a una nueva legislación contenida en la Ley de Aviación Civil que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó en 1995.

En lo que respecta al desarrollo de la aviación civil en México, se ha utilizado una bibliografía muy específica sobre este tema, la cual se encuentra en organismos especializados que se mencionan a continuación, y se recurrió también a

⁽¹⁾ La situación política que el general Porfirio Díaz había establecido antes de la Revolución Mexicana, era para favorecer las inversiones y el capital de los extranjeros, así como la apertura de puertos y la construcción de vías férreas a cambio de una condescendencia exagerada hacia los Estados Unidos, poniendo en peligro los intereses de la nación. Por lo que uno de los motivos de este movimiento social fue el aprovechar los recursos económicos que podíamos obtener dentro del mar territorial y zona económica exclusiva de nuestro territorio, así como de los demás recursos naturales que son vastos en nuestro país, incluyendo al petróleo. Asimismo también se vio la necesidad de regular el espacio aéreo, ya que las actividades aeronáuticas se estaban incrementando, debiéndose mantener la soberanía sobre el mismo.

entrevistas con funcionarios de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Servicios para la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, Dirección General de Aeronáutica Civil, la Universidad de Aerovías, entre otras. También se han utilizado publicaciones específicas que tienen algunas líneas aéreas en donde proporcionan información al público usuario sobre algunos de sus logros, así como fuentes hemerográficas, ya que la actividad aeronáutica en nuestros días, va evolucionando día con día.

A lo largo de 1990, las aerolíneas comerciales de América Latina han tenido un rápido crecimiento. Sin embargo, éstas necesitan más capital para entrar en la carrera que imponen "las grandes líneas aéreas."⁽¹⁾ De acuerdo con el actual director ejecutivo de Avianca, la mayor línea aérea de Colombia, las aerolíneas de América Latina no pueden pagar las flotillas de aviones que se requieren para expandir su mercado, por lo que se asociarán en un proceso de consolidación entre las mismas para lograr este objetivo.

En nuestro país estas alianzas comerciales ya figuran en el mercado aéreo ya que Aeroméxico y Mexicana han firmado convenios con líneas aéreas de prestigio internacional como Delta Air Lines, Japan Air Lines, Air Canada, entre otras.

La empresa constructora de los aviones "Boeing", firma norteamericana que espera mantener el liderazgo que tiene con los países de este continente, en relación con sus competidores europeos, como lo es el Airbus, prevé que en los próximos 20 años el mercado aéreo de "América Latina demandará 410 aviones,"⁽¹⁴⁾ 335 de los cuales adquirirá México para la ampliación y modernización de la flota con la que cuenta actualmente.

⁽¹⁾ Las grandes líneas aéreas norteamericanas, canadienses y europeas, son las pioneras en utilizar la estrategia de las alianzas comerciales con el fin de ofrecer a sus pasajeros un mejor servicio al poder otorgarles un mayor número de destinos y conexiones, trabajando en conjunto con otras líneas aéreas. Sin embargo, para formar parte de estas alianzas, el ofrecer una calidad en el servicio comparable con el que proporcionan estas grandes líneas aéreas, es un requisito indispensable, así como el mantener una flota en perfectas condiciones.

⁽¹⁴⁾ "Invertirán 4,040 mdd aerolíneas mexicanas en 20 años", El Universal, México, 17 de junio de 1999

México ocupa el tercer lugar en América en el desarrollo de la aviación, después de Estados Unidos y Canadá. También se le puede colocar en el décimo tercer lugar a nivel internacional, por lo que considero de importancia el abordar el tema de la aviación civil en nuestro país.

Actualmente es más común encontrar breves noticias en los periódicos nacionales sobre el desarrollo que está teniendo la aviación civil comercial en México, como por ejemplo, la formalización de una alianza comercial entre Mexicana de Aviación y Air Canada, que ofrece a los usuarios algunas ventajas como la coordinación de itinerarios en una gran variedad de rutas y la documentación de los pasajeros desde el inicio hasta el final de su viaje, así como la acumulación y rendición de kilómetros y millas de manera recíproca en los programas de viajero frecuente de cada aerolínea, estrategias que han dado buenos resultados para que las líneas aéreas capten mayor número de pasajeros.

Lo anterior es el reflejo del cambio de actitud que no sólo las compañías de aviación han sufrido, sino que también es el camino a seguir por las empresas que de alguna forma u otra, están relacionadas con la actividad aviatoria y turística.

Existe dentro de nuestro territorio un punto estratégico para la aviación civil comercial, que es el sureste de nuestro país. Cancún es el segundo aeropuerto, después de la Ciudad de México, en donde se desarrolla el mayor número de operaciones. Es el punto ideal que eligen los extranjeros para vacacionar, ya sean éstos norteamericanos o europeos, principalmente. El futuro al que se pretende dirigir la actividad aeronáutica en México, sigue el camino de la privatización, por lo que esta zona que es considerada como un importante centro de enlace para pasajeros y carga de los hemisferios norte y sur, y un punto estratégico para Centroamérica y el Caribe, es el inicio del proceso de apertura a la inversión privada del Sistema Aeroportuario Mexicano (SAM), que permitirá ofrecer un nuevo nivel de servicio dentro de la infraestructura aeroportuaria nacional,

indispensable para el desarrollo comercial, turístico y social de nuestro país. Por lo anterior es que el primer grupo de aeropuertos que fue ofrecido para captar la participación privada fue Aeropuertos del Sureste, el cual está consolidado por cuatro empresas internacionales con participación española, francesa, danesa y el grupo de capital privado Tribasa, en México. El siguiente grupo de aeropuertos que se ofrecerá para promover la participación privada es el grupo del Pacífico, el cual comprende varios de los aeropuertos de mayor importancia turística y comercial, como San José del Cabo, Puerto Vallarta y Guadalajara entre otros; para dejar al final al grupo Centro – Norte que abarca principalmente a los aeropuertos de Monterrey y Acapulco.

Por lo tanto, nuestra legislación en materia de aviación civil está dando un giro, ahora el marco regulador fortalece las funciones rectoras del Estado a la vez que permite la participación de los particulares en la operación y modernización de los aeropuertos.

Sin embargo, pese a la importancia de esta actividad en México, no se ha hecho mucho énfasis en el estudio de esta materia a nivel universitario. Se puede profundizar en este tema solamente acudiendo a las instituciones gubernamentales que controlan la actividad aviatoria, así como fuentes de información propias de las líneas aéreas nacionales.

Después de abarcar este marco general, mi objetivo principal al realizar este trabajo, es analizar el desarrollo de la aviación civil internacional y observar cuál es la dimensión de la participación de México en esta actividad.

Por otro lado deseo destacar la importancia de la aviación civil internacional desde los puntos de vista jurídico, económico, sociológico y cultural, lo que ha dado origen a los diferentes organismos internacionales.

Finalmente, considero oportuno el explicar la necesidad de internacionalización que han tenido las líneas aéreas nacionales, como una estrategia de asistencia y colaboración con otras líneas aéreas.

Para lograr los objetivos anteriores, se plantean las siguientes hipótesis:

- a) Nuestro país ha participado en la evolución de la aviación civil internacional y ha adaptado su legislación a la apertura comercial que prevalece en este momento, por esta razón, ha recurrido a la privatización de algunos sectores.
- b) Los organismos internacionales, en materia de aviación civil, han surgido debido al desarrollo de las comunicaciones y transportes y a la necesidad de establecer una normatividad internacional para eliminar la competencia desleal y para apoyar a los países en desarrollo a crear una infraestructura aeroportuaria segura y eficiente.
- c) Las líneas aéreas han optado en la actualidad por establecer alianzas comerciales, tanto nacionales como internacionales, con el propósito de cubrir un mercado más amplio con menos costo.

Espero que el presente trabajo ayude a dar un panorama general del desarrollo de la aviación civil a nivel nacional e internacional a raíz de la evolución de la tecnología, de los medios de comunicación y principalmente, del nuevo panorama económico y social que impera en el consorcio internacional, el cual día a día se convence de la necesidad de interrelación entre todas las naciones. Asimismo espero que este material sirva de apoyo para los estudiantes que tendrán que contribuir en el establecimiento de nuevas normas que regulen la actividad aviatoria en el nuevo milenio y que el estudio de la misma se realice en las universidades, a fin de otorgarle la importancia que ésta tiene dentro de nuestra economía nacional y de las relaciones internacionales que tiene nuestro país.

1. La aviación civil en las Relaciones Internacionales

1.1. Antecedentes

"En las primeras páginas de la historia de la aviación destacan las actividades de los hermanos Orville y Wilbur Wright. Realizaron cuatro vuelos en aeroplanos de motor en Kitty Hawh, Carolina del Norte y entre Manteo y Norfolk. El primer vuelo lo realizaron en su aparato "Volador" de 270 kilogramos, con una duración de doce segundos recorriendo 36.5 metros, el día 17 de diciembre de 1903."⁽¹⁵⁾ Esta fecha es considerada como el día en que nació la aviación civil internacional.

Sin embargo, la aviación ya contaba con otros antecedentes cuando los vuelos se realizaban en globos aerostáticos, a partir de 1783 en París, cuando se lanzó al aire el primer globo con pasajeros. En 1785 se viajó en globo de Dover, Inglaterra, a Calais, Francia, cuando Jean Pierre Blanchard cruzó el Canal de la Mancha. Esta actividad comenzó a obtener éxito y no fue sino hasta 1870 cuando en París, que es considerada la cuna de la aviación, se utilizaron los dirigibles para transportar correspondencia y pasajeros. Asimismo se recuerda a Otto Lillienthal como el "hombre que por primera vez manejó un aparato más pesado que el aire, en un vuelo sostenido, planeado y quien fijó los principios clásicos de donde surgió el aeroplano moderno"⁽¹⁶⁾ que realizó más de 2000 vuelos alcanzando una altura de 300 metros y quien murió en uno de sus intentos cuando en 1886, se desprendió un ala de su planeador.

Es el vuelo de los hermanos Wright el que marcó la pauta para los vuelos en aeroplanos de motor, ya después de esta gran hazaña surgieron otros sucesos que marcaron los antecedentes de la Aviación.

⁽¹⁵⁾ Manual de Derecho Aéreo Internacional Aeronáutico, Universidad de Aerovías, México, Departamento de Desarrollo, Marzo de 1995, p. 106

⁽¹⁶⁾ *Idem*, p. 105

La inquietud de volar se convirtió en una necesidad internacional y en diferentes países se iban desarrollando nuevas técnicas para lograr este objetivo. Los precursores de la aviación estaban enterados de las hazañas que se realizaban en otros países y viajaban al extranjero para ampliar sus conocimientos aeronáuticos.

Los viajes que realizaron varios hombres como Santos Dumont en 1906, brasileño que voló sobre Europa, Luis Blériot en Francia en 1908, el peruano Jorge Chávez quien cruzó los Alpes en 1910, el argentino Candelaria en 1918, el piloto Godofroy que pasó por debajo del Arco del Triunfo en 1920, Ramón Franco, Durán, Ruiz de Alda y Rada quienes por primera vez viajaron de Africa a América en un vuelo directo en 1926, y muchas otras personas que les sucedieron con el objeto de adecuar los aeroplanos a las necesidades que poco a poco iban surgiendo y para obtener un mayor alcance, logrando la evolución y el desarrollo de lo que actualmente es la aviación.

En la segunda década del siglo XX, la aviación había ya alcanzado un mayor desarrollo y era posible viajar de un país a otro. "Los días 20 y 21 de mayo de 1927, Carlos Lindbergh en su Spirit of St. Louis, realiza el primer vuelo solitario a través del Atlántico, entre Nueva York y París, sin escalas; los días 3 y 4 de julio de 1928, Ferrarían y del Prete realizan una unión sin escalas, entre Europa y América del Sur",⁽¹⁷⁾ también en España se desarrollaban los vuelos transatlánticos ya que era imperioso mantener una estrecha relación con el continente americano.

Sin embargo, al iniciar la Segunda Guerra Mundial la aviación civil detuvo este avance para abrir nuevamente el paso a la aviación militar, conservando la esperanza de que el escenario de la primera postguerra pudiera repetirse, impulsando el desarrollo de la aviación civil internacional al aplicar la nueva tecnología. Estados Unidos, Canadá e Inglaterra comenzaron a considerar *disposiciones políticas y diplomáticas que deberían adoptarse una vez restablecida la paz.*

⁽¹⁷⁾ Universidad de Aerovías, *op. cit.* p. 107

1.2. El Derecho Aéreo Internacional

1.2.1. Desarrollo histórico

Los vuelos en globo adquirieron popularidad; sin embargo, no existía ninguna reglamentación sobre este respecto. El primer gobierno en adoptar las medidas necesarias para regular la actividad aérea fue Francia, que en el año de 1784 publicó la normatividad que prohibía el ascenso de cualquier globo sobre la ciudad de París sin previa autorización.

“ En 1889, se reunió en París el Primer Congreso Aéreo Internacional, en donde hubo representantes de Brasil, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, México y Rusia; éste sería el primero de cinco congresos que le seguirían”.⁽¹⁸⁾ Desde este momento ya se observaba el interés de nuestro país por participar en el desarrollo y en la regulación de la actividad aérea, por ser uno de los principales destinos de los vuelos provenientes de Europa y los Estados Unidos.

En esta primera conferencia ya se pretendía abarcar algunos asuntos como permisos de aviación otorgados por cada gobierno participante, si debería de existir alguna legislación especial que normara la responsabilidad del transportista, recuperación de aeronaves, entre otras; por lo anterior, se creó en 1890 la Comisión Internacional Permanente, la cual elaboró el Primer Tratado de Derecho Aeronáutico.

Es Francia, el primer país con antecedentes aviatorios así como también es el país en donde se pueden encontrar estudios jurídicos sobre aeronáutica. Uno de los antecedentes que recopila los primeros conceptos de aviación es el “Dominio Aéreo y el Régimen Jurídico de los Aerostatos”, publicado en 1900 por Paul Fauchille.

⁽¹⁸⁾ Freer Duane W., “Las raíces del internacionalismo 1783 a 1903”, Boletín OACI, Montreal, Edición Especial de la OACI, marzo de 1986, p.32

Francia, nuevamente preocupada por la evolución de la reglamentación aérea, convocó a 21 países a una conferencia sobre cuestiones aéreas, la cual se realizó en 1910, en donde se vislumbraban las libertades del aire que preocupaban a cada Estado. El desarrollo de este derecho aéreo internacional, todavía no tenía la solidez necesaria para elaborar acuerdos con validez multinacional, sino que el tráfico aéreo era controlado exclusivamente por medio de acuerdos bilaterales.

Durante la Primera Guerra Mundial, en 1914 se comenzaron a usar los primeros aviones bombarderos y el desarrollo del derecho aéreo quedó ligeramente paralizado por la situación que prevalecía en Europa. Una vez terminada la guerra, Francia convocó a la primera Convención Internacional de Navegación Aérea, la cual se firmó el 13 de octubre de 1919. Como resultado de esta Convención, se creó la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), que se convirtió en un instrumento para reglamentar el vuelo, ya que contaba con facultades en el orden administrativo, judicial e incluso de orden legislativo por haber creado sus propias normas jurídicas.

En 1925 se reunió en París una conferencia diplomática con el fin de abordar el tema de la responsabilidad en el transporte aéreo, en donde se designó una nueva comisión conocida como "C.I.T.E.J.A.", que son las siglas del nombre en francés "Comité International Technique de Expert Juridique Aérien" (Comité técnico internacional de expertos en jurisdicción aérea), este comité se encargaba de estudiar los problemas derivados del derecho aeronáutico privado internacional. Posteriormente ambos comités serían sustituidos por la OACI, el cual es el único órgano internacional que legisla la aeronáutica civil internacional.

Se puede observar el desarrollo que ha tenido el derecho en la aviación civil internacional durante los últimos 80 años, con el estudio de cada uno de los tratados y convenciones internacionales que se desarrollan en el presente trabajo, por ser considerados precisamente las fuentes del Derecho Aéreo Internacional.

1.2.2. Las fuentes sustantivas del Derecho Aéreo Internacional.

La fuente de toda legislación es precisamente donde nace la ley misma, es el origen y formación del derecho.

Existen varias definiciones del Derecho, sin embargo la derivación del vocablo latino " Directum" nos da a entender que es lo que está conforme a cierta regla, norma o ley.

Gaston May se refiere al Derecho como " un conjunto de preceptos que todos los miembros de la sociedad reconocen como reglas de sus relaciones recíprocas y cuyo poder social asegura el mantenimiento por vía de sanción."⁽¹⁹⁾ Y precisamente lo que se trata de definir es el derecho que regula una sociedad internacional.

" La clasificación tradicional de las fuentes del Derecho se debe fundamentalmente a François Géný quien las distingue de la siguiente manera:

- a) Fuentes reales o materiales
- b) Fuentes formales
- c) Fuentes históricas"⁽²⁰⁾

Se puede entender por fuentes reales, a la serie de hechos que dan origen a una norma jurídica, con el fin de regular esa actividad. Por ejemplo, antes de que existiera alguna norma que regulara el vuelo de los globos aerostáticos, éstos ya se encontraban surcando espacios aéreos internacionales, transportando pasajeros de diferente nacionalidad a la del espacio en donde se encontraban, por lo que surgió la necesidad de regular dicha actividad, una vez que ésta ya formaba parte de las necesidades de una comunidad.

⁽¹⁹⁾ Geny, François, *cit. pos.* Universidad Aerovías, Manual del Derecho Aeronáutico, México, 1995 p. 12

⁽²⁰⁾ Universidad Aerovías, *op. cit.* p. 47

Dentro de las fuentes históricas, se puede considerar a cualquier documento en donde se encuentre alguna norma que haya estado en vigor en cierta época.

" Por fuente formal entendemos los procesos de manifestación de las normas jurídicas."⁽²¹⁾ Es decir, que se refiere a las reglas predeterminadas que exigen una cierta conducta social, las cuales se imponen con la vigilancia de una fuerza coercitiva.

"A su vez, las fuentes formales se dividen en:

- a) Costumbre
- b) Legislación
- c) Jurisprudencia
- d) Doctrina
- e) Obligaciones tales como convenios y contratos
- f) Declaración unilateral de voluntad"⁽²²⁾

A continuación se describen brevemente los conceptos arriba mencionados para posteriormente poder ubicar al Derecho Aéreo Internacional dentro del concepto general de Derecho, así como identificar las fuentes que le dieron origen.

- a) Costumbre. La costumbre como fuente del Derecho, es la suma de prácticas que se dan en una sociedad, la cual posee una generalidad en todos sus estratos sociales y se caracteriza por tener un antiguo arraigo en la misma. Dentro del Derecho Aéreo, la regla del principio de libertad sobre el espacio situado en alta mar, quizá sea la única regla que provenga de la costumbre.
- b) Legislación. Se entiende por legislación como "el conjunto de pasos o procedimientos de los cuales el Estado se sirve para promulgar y dar vigencia a las disposiciones jurídicas que revisten la forma de ley o de reglamentos."⁽²³⁾

⁽²¹⁾ García Maynez Eduardo, *cit. pos.* Rojina Villegas Rafael, Introducción al Estudio del Derecho. Ed. Porrúa, México, 1973, p. 332.

⁽²²⁾ Universidad de Aerovías, Manual de Derecho Internacional Aeronáutico, México, Marzo de 1995, p. 48

⁽²³⁾ *idem.* p. 54

La legislación es la principal fuente sustantiva del Derecho Aéreo Internacional. Desde que los primeros globos aerostáticos levantaron el vuelo, los Estados han tratado de legislar la actividad aérea. Por lo que en 1784 se creó la primera ley en París, en donde se prohibía la ascensión de estos globos sin permiso previo. "En 1910 se dictó en Alemania, para la provincia de Brandenburgo, una reglamentación aeronáutica, seguida de otra similar, también en 1910, para el Reino de Prusia. En Inglaterra se dictaron reglamentos en 1911 y 1913. En Francia, el primer decreto reglamentario aplicable a toda la nación data de 1911, siendo derogado y sustituido por otro más perfeccionado en 1913. En los Estados Unidos de Norteamérica, el Estado de Massachussets dictó su propia reglamentación aeronáutica en 1913. En Italia, el 22 de septiembre de 1914".⁽²⁴⁾

c) Jurisprudencia. Se entiende por jurisprudencia a los criterios establecidos para la solución de controversias, o bien, como el criterio uniforme de la aplicación de las normas jurídicas la cual se encuentra formada por dos elementos que son:

1. La Sistemática Jurídica, la cual se entiende como la organización coherente de normas jurídicas en una época y lugar determinado.
2. La Técnica Jurídica, la cual tiene por objeto la interpretación y solución de problemas del Derecho en el tiempo y el espacio.

La jurisprudencia es muy importante para determinar la situación jurídica del espacio aéreo, ya que las decisiones judiciales son auxiliares en la determinación e interpretación de las normas internacionales. Es común encontrar en los convenios bilaterales, una cláusula que se refiere específicamente a la solución de controversias.

⁽²⁴⁾ Rodríguez Jurado Agustín, Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico, T. I y II, Edit. De palma, Buenos Aires, Argentina, 1986, p.p. 33.

Para poder entender las ramas del Derecho de acuerdo con esta sistemática jurídica, podemos dividirlo de la siguiente forma:



De acuerdo con esta clasificación, el Derecho Aéreo Internacional se ubica dentro del Derecho Internacional Público, por tratarse del derecho que compete a la relación que existe entre los diferentes Estados y los organismos internacionales.

d) Doctrina. Se puede entender por doctrina, al pronunciamiento que han realizado algunos autores sobre algún aspecto específico del Derecho. *Interpreta las normas jurídicas de un determinado sistema, o las decisiones de criterios tribunales de donde saca algunos principios y elabora nuevas teorías.* El Derecho Aéreo Internacional ha creado diferentes puntos de vista desde que se le trató de dar una denominación. El Congreso Internacional de Aeronáutica en París en 1889, fue la primera reunión en donde se asentaron normas aéreas

en cuerpos jurídicos ya establecidos, trabajo encomendado a la Comisión Permanente de Aeronáutica Civil.

- e) Obligaciones tales como convenios y contratos. Durante el proceso de creación de un convenio, cuando se reúnen dos o más Estados con un fin común, se generan ciertas obligaciones o vínculos jurídicos con la otra parte contratante. Asimismo surgen también derechos que no existían antes de que se presentara tal obligación.

Se le considera a esta fuente, tratados y convenios internacionales, como una de las principales fuentes del Derecho Aeronáutico.

Dentro de los convenios internacionales, se puede distinguir a los que surgieron de una Convención de Derecho Público, por las relaciones que se dan entre Estados contratantes y los que surgieron de convenciones de Derecho Privado, que es cuando participan las líneas aéreas de diferentes Estados o instituciones creadas para elaborar normas que regulen la actividad aeronáutica.

- f) Declaración unilateral de voluntad. "La doctrina se ha planteado estudiar si realmente un sujeto puede por su propia voluntad auto obligarse, radicando la solución del problema planteado en percatarse y distinguir el momento preciso del nacimiento del Derecho." (25)

Dicha declaración de voluntad suele ser, por ejemplo, la expedición de documentos civiles al portador, ofertas públicas o libres, promesas abstractas de deuda, entre otras. Sin embargo, en lo que compete a nuestra materia, no se puede contemplar a esta fuente como parte sustantiva del Derecho Aéreo Internacional.

(25) Universidad de Aerovías, Manual de Derecho Internacional Aeronáutico, México, Marzo 1995, p. 68

1.2.3. Los tratados y convenciones internacionales bilaterales y multilaterales

Desde el surgimiento del transporte aéreo, hemos observado la necesidad de establecer diferentes mecanismos para regular esta actividad, por lo que en numerosas ocasiones se han llevado a cabo convenciones internacionales, no sólo con el fin de crear una normatividad, sino también formas de cooperación dentro del campo de la aviación civil y comercial.

Por lo tanto, son estos convenios multilaterales un factor esencial en el desarrollo del Derecho Aéreo Internacional, así como también los tratados^(k) que se han llevado a cabo entre dos o más países. Normalmente se convoca en primera instancia a una convención para tratar asuntos que competen a los Estados participantes, en donde se termina por firmar un convenio; en la mayoría de los casos, como resultado de esa convención surge un organismo internacional que será el encargado de vigilar el cumplimiento del convenio que se firmó. La Convención de Viena sobre la Representación de los Estados en sus relaciones con las Organizaciones Internacionales de carácter Universal, firmada en 1975, marca la relación que debe de existir entre estos organismos y sus Estados miembros.

Dentro del transporte aéreo también hay una gran cantidad de convenios bilaterales que han sido suscritos en todo el mundo, México ha participado en más de treinta hasta la fecha. Sin embargo, actualmente se tiende a unificar el Derecho en esta materia. A continuación se hace referencia a los convenios que han tenido mayor trascendencia en la evolución del Derecho Aéreo Internacional.

^(k) Dentro del presente trabajo es común utilizar las siguientes palabras: convenio y tratado. Ambos términos se utilizan en forma indistinta en el Derecho Internacional, sin embargo, en el sentido estricto de la palabra existe una diferencia entre éstos, razón por la cual se recomienda el uso del término "tratado".

Se entiende por convenio al "acuerdo de dos o más personas destinado a crear, transferir, modificar o extinguir una obligación" ⁽²⁶⁾

Se entiende por tratado al "acuerdo entre Estados celebrado para ordenar sus relaciones recíprocas en materia cultural, económica, etcétera, o para resolver un conflicto surgido entre ellos, o para prevenirlo"⁽²⁷⁾

Podríamos dar como ejemplo al Tratado de Versalles para dar fin a la Primera Guerra Mundial.

⁽²⁶⁾ De Pina Rafael y De Pina Vara Rafael, *Diccionario de Derecho*, Ed. Porrúa, México, 22ª ed., 1996 p.194

⁽²⁷⁾ *idem*. p. 485

1.2.3.1. Convenio Internacional sobre la Regulación de la Navegación Aérea

Este convenio sobre navegación aérea fue suscrito en París el 13 de octubre de 1919, aprovechando que en esos momentos se encontraban varios países reunidos en esa ciudad para la firma del Tratado de Versalles al término de la guerra.

Después de la Primera Guerra Mundial surgió la necesidad de crear un marco jurídico en el cual se asentaran normas para la aviación civil y que unificara ciertos criterios que ya existían en varios países sobre el Derecho Aeronáutico. Por lo que, el entonces presidente francés Clemenceau, hizo una invitación formal a la Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea.

Los países participantes en esta convención son los siguientes:

| | | |
|-----------------------|-----------------|-------------------------|
| Argentina | Finlandia | Persia |
| Australia | Francia | Perú |
| Bélgica | Gran Bretaña | Polonia |
| Bolivia | Grecia | Portugal |
| Bulgaria | India | Reino de los Servios, |
| Canadá | Iraq | Croatas y Eslovenos |
| Cuba | Italia | Rumania |
| Checoslovaquia | Japón | Siam |
| Chile | Letonia Noruega | Suecia |
| Dinamarca | Nueva Zelandia | Suiza |
| España | Países Bajos | Unión Sudafricana |
| Edo. Libre de Irlanda | Panamá | Uruguay ⁽²⁸⁾ |
| Estonia | Paraguay | |

Este convenio consta de 43 artículos y 8 anexos técnicos, entró en vigor el 11 de julio de 1922 y estuvo en vigor hasta 1947.

⁽²⁸⁾ OACI, Firma de una Convención y nacimiento de la CINA, 1919-1926, mayo de 1986, p. 46

Este convenio sienta las bases de la soberanía que tiene el Estado sobre el espacio aéreo que se extiende sobre su territorio, así como el reconocimiento de otorgar el derecho a cada Estado de prohibir el vuelo de aeronaves sobre ciertas zonas de su territorio que considere un atentado a su soberanía. Por otro lado, concede a los Estados el derecho de otorgar o negar permisos para que las líneas aéreas internacionales entren a su territorio y sean explotadas en éste.⁽¹⁾

De este convenio surgió la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), la cual tenía como misión llevar a cabo la constante actualización de las normas contenidas en el presente convenio.

Eran claros los privilegios que existían en este convenio a favor de las grandes potencias que vencieron en la Primera Guerra Mundial, por esta razón varios países no se adhirieron a esta convención. Por lo anterior, el convenio tuvo enmiendas posteriores con el fin de hacer desaparecer tales diferencias.

Los principales artículos que fueron modificados por considerarse discriminatorios son los siguientes:⁽¹⁾

Artículo 5º. El cual establecía la prohibición para los Estados no miembros, de volar sobre el espacio aéreo de los Estados miembros, y de la necesidad de un premo especial y temporal que tendrían que obtener las aeronaves de los países no miembros para sobrevolar el espacio aéreo de un Estado contratante.

Artículo 34º. Cada Estado miembro tenía derecho a un voto por nación, sin embargo, uno de los privilegios de países como Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia y Japón, era el de tener en la CINA, una posición especial la cual les permitía el control sobre las decisiones de esta organización por contar con una votación preferencial. Sin embargo Estados Unidos no ratificó este convenio.

⁽¹⁾ FUENTE: Freer Duane W., "Se reafirma el regionalismo y se desvanecen las perspectivas mundiales de la CINA, 1926-1943", Serie especial de la OACI, " p.66

Artículos 41º y 42º. Los países que fueron vencidos durante la Primera Guerra Mundial tenían prohibido ingresar al espacio aéreo de los países participantes de esta convención.

"Entre los Estados que no ratificaron el Convenio están los Estados Unidos, ya que el Senado no autorizó que el país participara en calidad de miembro de la Sociedad de Naciones, lo que a su vez le impidió su adhesión a la Convención de París",⁽²⁹⁾ a pesar de que este Estado se encuentra entre los que gozaban de los privilegios que les otorgaba el tener una posición especial sobre el control de la toma de decisiones. La ausencia del país con mayor importancia en el continente americano, fue una de las causas para que este convenio atendiera únicamente los intereses de los europeos.

Los Estados neutrales, que por razones de desigualdad no participaron en el presente convenio, realizaron por su parte acuerdos bilaterales con los Estados que mantenían relaciones de tráfico aéreo, con el fin de mantener cierta igualdad sobre el control del mismo, sin la necesidad de adoptar las medidas establecidas en este acuerdo multilateral.

En este convenio se pueden observar especificaciones como la nacionalidad de las aeronaves, certificados de aptitud y capacitación para el personal operativo, admisión sobre el espacio aéreo de un territorio extranjero, disposiciones que se deben observar al despegar, en vuelo y al aterrizar, prohibiciones de transporte para la seguridad del transporte aéreo, informaciones meteorológicas, aduanas y telecomunicaciones, entre otras, que siguen siendo retomadas en los convenios que surgieron posteriormente en relación con el transporte aéreo internacional. Por esta razón se le otorga a este convenio la importancia de haber fungido como precursor en el intento por establecer una normatividad internacional que regulara la aviación civil.

⁽²⁹⁾ Alvarez Maldonado, Marcela, Aviación civil y Servicios Auxiliares en el contexto de la Organización Internacional. FCPS, UNAM, México, Tesis 1997, p.27

1.2.3.2. Convención Iberoamericana de Navegación Aérea firmada en Madrid el 1 de Noviembre de 1926.

El gobierno español convocó a los países latinoamericanos del Caribe y a Portugal al Congreso Iberoamericano que se llevó a cabo del 25 al 30 de octubre de 1926, con el fin de elaborar un convenio de navegación aérea en donde existiera una igualdad para los Estados contratantes, en contraposición al trato preferencial que existía en el Convenio de París de 1929 a favor de los países que resultaron vencedores en la Primera Guerra Mundial.

España fue invitada a la Convención de París, sin embargo, decidió no participar en el Convenio de 1919 por el trato preferencial que existían entre los países miembros, ya que sabía que no gozaría del "voto de ponderación" que garantizaba el control de las decisiones que surgieran de la CINA.

El Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, fue suscrito en Madrid el 1º de noviembre de 1926, basado en la Convención de París, con la diferencia de la eliminación del trato discriminatorio característico del convenio de 1919.

Los Estados que firmaron el presente convenio no estaban obligados a renunciar a otras convenciones de las cuales fueran miembros. Sin embargo, éste no pudo entrar en vigor, por no haber reunido las ratificaciones necesarias para ello.

Los Estados participantes fueron:

| | | |
|------------|-------------|---------------------------|
| Argentina | Ecuador | Panamá |
| Bolivia | El Salvador | Perú |
| Brasil | España | Portugal |
| Chile | Guatemala | República Dominicana |
| Colombia | Honduras | Uruguay |
| Costa Rica | México | Venezuela ⁽³⁰⁾ |
| Cuba | Nicaragua | |

⁽³⁰⁾ Freer Duane W., *op. cit.*, p. 67

1.2.3.3. Convención Panamericana sobre Aviación Comercial firmada en la Habana el 20 de Febrero de 1928.

En 1923 se llevó a cabo la V Conferencia de la Unión Panamericana en Santiago de Chile, en donde se decidió crear una comisión para que llevara a cabo una convención sobre aeronáutica. Dicha comisión se reunió en 1927 en Washington D.C., poco después del fracaso del Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea ya que en relación con esta actividad se continuaba con la normatividad de la Convención de París. Sin embargo, cuando surgió la Convención de la Habana se suspendieron las iniciativas de ratificación para la Conferencia Iberoamericana porque consideraban que ya existía otro instrumento más aceptable.

De esta reunión surgió el Convenio Panamericano para la Navegación Aérea el cual se abrió a la firma en La Habana, Cuba, el 20 de febrero de 1928, aceptado por los Estados que se mencionan a continuación:

| | | |
|----------------------|----------------|---------------------------|
| Argentina | Ecuador | Panamá |
| Bolivia | Estados Unidos | Paraguay |
| Brasil | Guatemala | El Salvador |
| Colombia | Haití | Uruguay |
| Costa Rica | Honduras | Venezuela ⁽³¹⁾ |
| Chile | México | |
| República Dominicana | Nicaragua | |

Los Estados miembros se comprometían a observar medidas comunes en cuanto a la meteorología, publicación de mapas aéreos, empleo de la radionavegación, registros de licencias, certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves y, a diferencia de las dos convenciones que le precedieron, se establecieron disposiciones con un enfoque comercial. Sin embargo no contenía disposiciones en relación con medios permanentes que garantizaran la evolución del transporte aéreo internacional.

⁽³¹⁾ *idem*, p. 68

El Convenio Panamericano no estaba vinculado con la CINA, y dentro de éste surgieron algunas de las Cinco Libertades del Aire, que posteriormente se desarrollarían por completo, ya que las líneas comerciales internacionales regulares, podían desembarcar carga y pasajeros en el punto de entrada al territorio de otro Estado contratante.

"En 1937, se reunió en Lima, a petición de los Estados Unidos, la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación. Para complementar los trabajos de la Convención, en esta reunión se creó la Comisión Aeronáutica Permanente Americana (CAPA), dedicada a estudios e investigaciones sobre aviación civil" ⁽³²⁾

1.2.3.4. *Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional*

Tomando como antecedente los convenios anteriormente indicados, surgió también la necesidad de regular los límites de responsabilidad que deberían adquirir los transportistas a través de leyes y convenios establecidos por autoridades gubernamentales y asociaciones privadas. Es por esta razón, que se pactaron también convenios dentro del derecho privado.

El Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, ha sido tomado como base en varias legislaciones nacionales, ya que es en este convenio, en donde se unificaron determinadas reglas para el transporte aéreo internacional.

Este convenio fue firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 y se considera aplicable sólo para líneas aéreas por conducto de los gobiernos de sus Estados o "Altas Partes Contratantes", que es el término utilizado en dicho documento.

⁽³²⁾ Álvarez Maldonado, Marcela, *op. cit.*, p.30

En el artículo 3º de este convenio se especifica la obligación para el transportista de expedir un boleto para el pasajero el cual tiene la función de un contrato entre ambas partes en donde debe de existir la información del punto de partida y del destino del pasajero así como la indicación de que dicho transporte está sujeto al régimen de responsabilidad estipulado en esta Convención. (Anexo I)

El Convenio de Varsovia fue modificado por el Protocolo de La Haya el 28 de Septiembre de 1955 y posteriormente por el Protocolo No. 2 de Montreal de 1975 con la finalidad de actualizar el importe de las indemnizaciones en cuanto a la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero así como con su equipaje, ya sea de mano o el equipaje facturado, las cuales se encuentran establecidas en el Artículo 22º como se puede apreciar a continuación:

- "En el transporte de personas la responsabilidad del transportista por cada pasajero se limitará a la suma de 16,600 Derechos Especiales de Giro^(m), definido por el FMI (DEG).
- La responsabilidad para el equipaje facturado por pérdida, avería o retraso, será como máximo 17 DEG por kilogramo del peso total del bulto afectado siempre y cuando no afecte el valor de otros bultos comprendidos dentro del mismo talón de equipaje.
- La responsabilidad por equipaje de mano será máximo de 332 DEG."⁽³³⁾

⁽³³⁾ Art. 22 del Protocolo Adicional Núm. 2 que modifica al 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 hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, Montreal, 1975 p. S-1

^(m) El periódico El Universal publicó el 3 de octubre de 1999, un artículo escrito por Antonio Minzoni Consorti, sobre los derechos especiales de giro (DEG), para conmemorar el 30 aniversario de la creación de esa divisa artificial, cuyo nombre en inglés es *Special Drawing Rights*. Gracias a una reserva creada por los miembros del Fondo Monetario Internacional (FMI), los DEG ayudaron a proporcionar liquidez a los países en desarrollo. "Los Derechos Especiales de Giro se conocen también como "papel Moneda" porque están respaldados en el hecho de que las naciones miembros del FMI los aceptan como si fuera "oro" en el arreglo de sus cuentas con otras naciones ... En un principio el valor del DEG se fijó en 35 DEG/onza de oro..." Sin embargo, debido a la inestabilidad en los tipos de cambio el FMI decidió determinar día a día el valor del DEG en base a las divisas internacionales más importantes, "... su valor varía a diario manteniéndose siempre por encima de la unidad." Para mayor información sobre los DEG es recomendable consultar el Diccionario de Política Internacional del Dr. Edmundo Hernández-Vela Salgado en donde habla de su valoración actual, de la asignación de los DEG a los países miembros, así como de los usos que éstos pueden tener y el vínculo que existe con otras monedas como unidad de referencia.

"Para este efecto es necesario considerar que el presente convenio no tendrá por efecto el restar al tribunal de cada Estado la consideración de su propia ley."⁽³⁴⁾ Por lo que sólo es aplicable en los vuelos internacionales de los transportistas signatarios. Sin embargo, estos montos de responsabilidad, no tienen que ser aplicados en igual forma cuando el mismo transportista efectúa un vuelo doméstico, es decir, sin salir de sus fronteras, el cuál estará regulado por su legislación nacional.⁽ⁿ⁾

1.2.3.5. Convenio sobre aviación civil internacional

Los lineamientos en cuanto a aviación civil internacional están asentados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944* por la iniciativa del presidente de los Estados Unidos, F. Roosevelt, con el objeto de "empezar a curar las heridas de la guerra".

El *Protocolo de Buenos Aires, firmado el 24 de septiembre de 1968* lo modifica y la última enmienda fue hecha el 30 de junio de 1997. Este es actualmente el convenio que rige la aviación civil internacional.

En 1944, 54 Estados participaron en la *Convención de Chicago*, la cual dio origen a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de la que se hablará en el capítulo posterior, la cual coordina lo que se refiere a la legislación aeronáutica. Actualmente son 185 los Estados contratantes de la OACI. (Ver Anexo II y III)

En esta convención no se contó con la participación de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, ya que fue hasta 1970, cuando se adhirió al Convenio.

⁽³⁴⁾ Art. 22, *Protocolo adicional Núm.2, op. cit. p. 5-1*

⁽ⁿ⁾ La responsabilidad por daños a pasajeros, equipaje y carga que aplica en vuelos nacionales se encuentra establecido en los Art. 62º y 63º de la Ley de Aviación Civil. En caso de daños a pasajeros la indemnización será el triple de lo establecido por el Art. 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común. Por destrucción y avería del equipaje de mano, la indemnización será hasta de 40 salarios mínimos y por pérdida o avería en el equipaje facturado, ésta será hasta por 75 salarios mínimos.

Este Convenio establece las relaciones entre las naciones para poder desarrollar la aviación civil internacional de manera segura y ordenada en base a igualdad de oportunidades. Por lo que primeramente se establece que todo Estado tiene soberanía en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Después de la Segunda Guerra Mundial se comenzaron a emplear los aviones utilizados en la guerra, para cubrir las necesidades que las líneas aéreas comerciales regulares no podían cubrir, ya sea por los horarios o destinos no contemplados en sus itinerarios y que sin embargo tenían cierta demanda temporal por cierto número de pasajeros. Aunado a esto y aprovechando la capacidad técnica de los pilotos capacitados para estos equipos es cuando surgió la necesidad de establecer lineamientos también para vuelos no regulares dentro del Convenio de Aviación Civil Internacional.

En esta reunión se presentaron cuatro diferentes proyectos por los países de Canadá, Gran Bretaña, Estados Unidos y otro por Australia y Nueva Zelandia, los cuales cada uno de ellos proponía una situación divergente de los demás en cuanto a la competencia que debería alcanzar el organismo internacional que se estaba formando, sin embargo todos ellos contemplaban los aspectos de las rutas, frecuencias y tarifas. Se establecieron cuatro Comités de Trabajo para agilizar las conversaciones de la conferencia:

"Comité I: El Convenio multilateral sobre aviación y la comunidad aeronáutica internacional;

Comité II: Normas y procedimientos técnicos;

Comité III: Rutas aéreas provisionales;

Comité IV: El Consejo interno"⁽³⁵⁾

⁽³⁵⁾ Boletín OACI, "Conferencia de Chicago (1944): Divergencia entre Reino Unido y Estados Unidos al descubrirlo, p.23

"Después de cinco semanas de debates, la Conferencia produjo cinco documentos:

- a) El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que quedó abierto a la firma y requería 26 ratificaciones para entrar en vigor.
- b) El Acuerdo Interino de Aviación Civil Internacional, su objetivo fue crear un mecanismo de transición en espera de las ratificaciones al Convenio. Entró en vigencia el 6 de junio de 1945, tras haber sido ratificado por 26 Estados, como consecuencia se creó la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional.
- c) Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales o Acuerdo de las "Dos Libertades"; aceptado por 36 Estados.
- d) Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional o de "Las Cinco Libertades", firmado por 11 Estados.
- e) Doce Anexos Técnicos."⁽³⁶⁾

Al final de la conferencia, se eligieron a los 21 Estados que formarían parte del Consejo provisional con el fin de que todas las zonas geográficas del mundo estuvieran representadas en el mismo. Desde ese momento, el presente convenio sería el único documento que regularía la actividad aérea, por lo que el Artículo 80º que se encuentra en las disposiciones finales del convenio, establece que los países contratantes deben renunciar al Convenio de París de 1919 y al Convenio de la Habana de 1928, en caso de haber estado suscritos a cualquiera de estos últimos, con el fin de que sea el presente convenio, la única disposición vigente en esta materia.

Dentro del texto del presente convenio, se pueden observar los siguientes lineamientos que operan para el transporte aéreo internacional, en los cuales se conceden diferentes derechos de tráfico aéreo para el transporte aéreo regular, de los que son otorgados al transporte aéreo no regular y se les conoce con los siguientes términos:

⁽³⁶⁾ Alvarez Maldonado, Marcela, *op. cit.* p.64

Internación en otro Estado.

De acuerdo con el artículo 5º del convenio, se concede el derecho de vuelo en servicios no regulares para penetrar al territorio de un Estado con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permisos previos, sin embargo cada Estado se reserva el derecho de exigir a las aeronaves que sigan rutas establecidas dentro de su territorio, que obtengan permisos especiales para tales vuelos y que se abstengan de volar sobre regiones inaccesibles por razones de seguridad (siempre que no se establezcan distinciones). Asimismo se concede embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado en donde se realicen dichas operaciones, sujetándose al Artículo 7º del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que trata sobre el Cabotaje.

El artículo 6º establece que para vuelos internacionales regulares, las operaciones arriba mencionadas sólo podrán realizarse con el permiso y conformidad de dicho Estado. Por esta razón se requiere el apoyo de los acuerdos bilaterales entre las partes interesadas.

Cabotaje

En el artículo 7º del Convenio de Aviación Civil Internacional, se establece que cada Estado tiene derecho a negar el permiso a aeronaves de otro Estado, para embarcar pasajeros dentro de su territorio para que éstos sean transportados a otro punto en el interior de ese mismo Estado.

Para conservar los principios de igualdad de condiciones entre los Estados contratantes, cada Estado se compromete a no celebrar ningún tipo de acuerdo que conceda este privilegio con base de exclusividad para algún Estado o línea aérea específica.

Sobrevuelo

Cada Estado puede restringir ciertas zonas dentro de su territorio para que éstas no sean sobrevoladas por razones de seguridad y sin distinción especial para ningún Estado o Línea Aérea.^(o)

Las leyes y reglamentos de un Estados serán aplicables tanto a la entrada como a la salida de su territorio para los otros Estados contratantes y no tendrán ninguna distinción o preferencia.

En cuanto a las instalaciones, servicios y sistemas para la navegación aérea, cada Estado debe proveer a sus aeropuertos de servicios de radio y meteorología, de adoptar sistemas de comunicaciones, balizamientos y códigos, así como colaborar en la publicación de mapas y cartas aeronáuticas.

Dentro del marco regulatorio de este convenio, también se establecen los derechos aeroportuarios que cada Estado impone en lo que respecta al uso de todos los servicios de navegación aérea como lo son los servicios de radio y meteorología, así como de sus instalaciones. Estos derechos son publicados en los comunicados que emite la Organización de Aviación Civil Internacional.

El presente acuerdo multilateral, fue creado para regular los derechos aéreos comerciales, sin embargo, no fue del todo satisfactorio para todos los Estados participantes, por lo que surgió la necesidad de complementar dicha actividad aérea por medio de acuerdos bilaterales en donde se establece una concesión recíproca de los derechos de tráfico aéreo.

^(o) Al hacer un repaso sobre los artículos contenidos en el Convenio de Chicago de 1944, se puede observar el principio de igualdad de derechos para todos los Estados miembros, pues no se puede hacer alguna distinción especial ni dar alguna concesión en forma exclusiva que beneficie solamente a determinados países o líneas aéreas, con los que se celebre algún acuerdo bilateral sobre transporte aéreo. Asimismo todos los países tendrán que acatar las disposiciones establecidas por otros Estados en cuanto a las restricciones de sobrevuelo sobre ciertos territorios por razones de seguridad.

Para dar flexibilidad al Convenio de Chicago, se aprobaron los siguientes acuerdos complementarios:

- a) El acuerdo de Tránsito Aéreo Internacional
- b) El acuerdo de Transporte Internacional.

Es en estos acuerdos en donde se otorgan las "Libertades del Aire"⁽³⁷⁾, donde cada uno de los Estados contratantes reconoce a los otros Estados las siguientes libertades del aire respecto a servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo:

- 1) Derecho de paso sobre el territorio de un Estado sin aterrizar.
- 2) Derecho de aterrizar para fines no comerciales (como lo es el abastecimiento de combustible, reparaciones, etc.).
- 3) Derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
- 4) Derecho de embarcar pasajeros, correo y carga con destino al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
- 5) Derecho de embarcar pasajeros, correo y carga con destino al territorio de cualquier Estado y desembarcar pasajeros, correo y carga provenientes de cualquier otro Estado.

Estas últimas tres "Libertades del Aire" se les puede considerar como "Libertades Comerciales". Lo anterior, por considerar aspectos de la explotación del transporte aéreo internacional en donde los Estados conceden dichos privilegios, por lo tanto,

⁽³⁷⁾ Dirección General de Aeronáutica Civil, SCT "Las cinco libertades del Aire". Ayudas audiovisuales para la instrucción. Montreal, No. 543 S, 1970.

para que las aeronaves de dicho Estado puedan ejercer estos derechos, se elaboran tratados bilaterales entre las partes interesadas para que los transportistas puedan llevar a cabo estos servicios, tanto regulares como no regulares, en el territorio de otro Estado diferente al de su matrícula.

"Se ha discutido la existencia de otras tres libertades, que no son reconocidas por todos los Estados:

- Sexta Libertad del Aire. Consiste en el derecho de transportar pasajeros, carga y correo, de un territorio extranjero a otro también extranjero, por vía del Estado de la nacionalidad de la aeronave.
- Séptima Libertad del Aire. Se refiere a la transportación en la que no interviene el territorio de la nacionalidad de la aeronave, es un servicio de transporte entre dos territorios ajenos a la nacionalidad de la aeronave contratada.^(b)
- Octava Libertad del Aire. Consiste en que una aeronave extranjera realice transporte entre dos puntos ubicados dentro de un mismo Estado (cabotaje).⁽³⁸⁾

Debido al gran número de convenios bilaterales que surgieron posterior a la firma del Convenio de Chicago, es importante resaltar el Artículo 81^o que indica: "Todos los acuerdos aeronáuticos que existan al entrar en vigencia el presente Convenio, entre un Estado contratante y cualquier otro Estado o una línea aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o línea aérea de otro Estado, se registrarán inmediatamente con el Consejo" ⁽³⁹⁾

⁽³⁸⁾ Álvarez Maldonado Marcela, *op. cit.* p. 78

⁽³⁹⁾ Organización de Aviación Civil Internacional, Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, Doc. 73007/7, Séptima Edición 1997, Artículo 81^o, p. 32

^(b) Considero que la sexta y séptima libertad se encuentran incluidas dentro de la quinta libertad, ya que esta última considera de igual forma, cuando el tercer Estado se encuentra en un punto intermedio de los Estados contratantes o más allá de los mismos. Una aerolínea que puede darnos un claro ejemplo es Japan Air Lines, la cual opera vuelos desde México a Japón, con escala en Vancouver, Canadá, y tiene derecho de tráfico en todos los segmentos. Además establece conexiones inmediatas con otro de sus vuelos, documentando pasajeros desde México hasta Hong Kong. En lo que respecta a la octava libertad, ésta más bien es una restricción que se estipula en la mayoría de los convenios bilaterales por considerar al transporte doméstico como un derecho exclusivo de cada nación.

1.2.3.6. Acuerdo de Bermudas firmado el 11 de febrero de 1946 entre Estados Unidos y Gran Bretaña.

El Acuerdo de Bermudas, que fue firmado entre Estados Unidos y Gran Bretaña el 11 de febrero de 1946, es el acuerdo que se ha tomado como base para la elaboración de todos los demás convenios bilaterales posteriores a éste, por contener los principios generales del transporte aéreo internacional dentro un marco comercial, rumbo que tomó la actividad aérea después de la Segunda Guerra Mundial.

" Los principios esenciales de este Acuerdo son:

- a) Intercambio justo y equitativo de oportunidades de los operadores de los países contratantes del acuerdo.
- b) Designación independiente de los operadores por parte de los gobiernos.
- c) Definición precisa de las rutas operadas y los destinos autorizados.
- d) Adaptación de las capacidades ofrecidas y los destinos autorizados.
- e) Derechos de tráfico asegurados no solamente para el tráfico directo entre los territorios de los Estados contratantes, sino también para tráfico en ruta..., sujetos a los requerimientos de tráfico de terceros países involucrados."⁽⁴⁰⁾

Este convenio fue reemplazado por el denominado Bermuda 2, firmado el 23 de julio de 1977 el cual "estipula continuar el principio básico de una oportunidad igual y justa para las aerolíneas de ambos países de competir, así como dedicar a los dos Gobiernos a la provisión de un transporte aéreo internacional eficiente, seguro y adecuado que responda a las necesidades presentes y futuras del público y al desarrollo continuo del comercio aéreo internacional. Hace hincapié en que la transportación aérea, tanto regular como de fletamento, es importante para el

⁽⁴⁰⁾ José Pacheco Juan Antonio, Servicios Aéreos Comerciales en el Atlántico Norte, Universidad Hispano Mexicana, México, 1984, p.p 69 y 70.

interés del consumidor y es elemento esencial de un sistema de transporte internacional sano,"⁽⁴¹⁾ con el fin de ofrecer al consumidor calidad, imparcialidad y los beneficios de obtener el mejor servicio por medio de costos reales y competitivos que reflejen una eficiente operación aérea.

Estados Unidos, al poseer el mayor número de rutas internacionales, denuncia al Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional (Acuerdo de las Cinco Libertades) en 1946, que es precisamente, cuando suscribe este acuerdo bilateral con Gran Bretaña, ya que " la parte medular del régimen jurídico del transporte aéreo internacional descansa en la cláusula de otorgamiento de derechos de Tercera, Cuarta y Quinta Libertad, y se complementan con las cláusulas de capacidad que establecen el equipo; es decir, tipo de aeronaves y el número de frecuencias que las líneas aéreas podrán ofrecer en las rutas convenidas."⁽⁴²⁾ El artículo 2^{do} de este convenio habla sobre la garantía de derechos y otorga las dos primeras libertades, sin embargo restringe las demás libertades únicamente para las operaciones de servicios aéreos internacionales regulares y de fletamento especificados en sus anexos 1 y 4, denominándolos "servicios acordados."

Este convenio, que se convirtió en el modelo de los acuerdos bilaterales, considera también las libertades comerciales para la explotación del transporte aéreo, el cual contiene las cláusulas administrativas; las cláusulas de capacidad, es decir, el total de asientos y de la carga de las aeronaves multiplicado por las frecuencias de vuelo; el cuadro de rutas para cada uno de los Estados signatarios y el Acta Final en donde menciona que la capacidad de las aeronaves se establecerá " *ex post facto*", en otras palabras, después de haber observado las necesidades del mercado para determinar el número de frecuencias a establecer de acuerdo a las necesidades de tráfico. También se considera el procedimiento para la fijación de tarifaria.

⁽⁴¹⁾ Convenio de servicios aéreos entre el gobierno de los Estados Unidos de América y el gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Bermuda, Washington, D.C. Julio 23, 1977, p.i

⁽⁴²⁾ SCT, Los transportes y las comunicaciones en el Derecho Mexicano, Dirección General de Comunicación Social, México, 1984, p.130.

1.3. La aviación civil como generadora de la actividad económica

La Aviación Civil Internacional es una actividad que por su propia naturaleza, involucra otras actividades generadoras de la actividad económica ya sea a nivel nacional como internacional, las cuales por su interrelación, son difíciles de separar.

Todos los medios de transporte contribuyen al desarrollo económico de las naciones, sin embargo, surge la necesidad de trasladar los productos de un lado a otro en un medio rápido y seguro dentro del desarrollo del comercio y más aún, cuando este comercio rebasa las fronteras nacionales.

La aviación civil es un instrumento importante para la economía de un país ya que fomenta el comercio internacional y el turismo.

Dentro de la actividad turística se ha notado un gran incremento en la utilización del transporte aéreo, creando así, muchas fuentes de trabajo a todos los niveles de los estratos sociales, que han podido emplear a mucha gente que se encuentra laborando en hotelería, líneas aéreas, infraestructuras aeroportuarias, migración, sanidad internacional, aduanas, y numerosas empresas que prestan servicios de forma directa o indirectamente a las necesidades que esta actividad requiere.

Por otro lado, para llevar a cabo una actividad aeronáutica cada día más segura y eficiente, es necesario contar con una infraestructura adecuada y crear programas de capacitación para que cada Estado vaya incorporando a su transporte aéreo, los adelantos tecnológicos para el mantenimiento y actualización en los todos los equipos y sistemas que se utilizan.

Por lo anterior, la OACI es un organismo que tiene un enorme número de actividades para promover el desarrollo de la aviación civil internacional en todo el

mundo. " Esas actividades de la OACI se dividen en dos categorías generales: 1) el programa ordinario, financiado mediante cuotas fijadas por la Asamblea de la OACI a sus Estados miembros; y 2) el programa de asistencia técnica, financiado por fuentes externas tales como las asignaciones del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y los fondos fiduciarios proporcionados por los Gobiernos para financiar los proyectos de asistencia técnica ejecutados por la OACI". ⁽⁴³⁾

Gracias a la incorporación de nueva tecnología en la actividad aérea, la asistencia técnica y capacitación que esta organización proporciona, se promueve el desarrollo económico de los Estados.

1.3.1. Participación en el comercio

La aviación está vinculada al transporte, y el transporte es un factor decisivo en el comercio debido al costo que éste lleva implícito en el precio de los productos.

La actividad aérea en general colabora con el desarrollo económico y apoya al comercio de productos agrícolas con la aerofotografía, con la aplicación de desinfectantes, levantamientos topográficos, etc. En otros casos en donde ciertos Estados no cuentan con suficiente superficie para desarrollar la actividad agrícola y requieren de la importación de productos que por sus limitaciones no se pueden obtener dentro de su territorio, como es el caso de los países insulares, se apoyan en la aviación civil para el desarrollo de un comercio sólido y competitivo.

El transporte aéreo comercial puede aprovecharse en el traslado de pasajeros, carga o correo a nivel nacional o internacional.

⁽⁴³⁾ OACI, "La aviación civil puede desempeñar un papel positivo en el desarrollo económico de los Estados", Revista OACI, Montreal, Vol. 34 No.10, Oct.1979. p. 18

La actividad aérea promueve el desarrollo del comercio internacional y va inherente a ésta en todo momento; desde que se efectúa la compra de las aeronaves, refacciones, asistencia técnica, capacitación, sistemas de comunicación, etc., y no termina con la venta de los pasajes aéreos ya que también promueve a la ocupación hotelera, establecimiento de agencias de viaje, consumos alimenticios, y el desarrollo de un gran número de establecimientos que se benefician de la actividad turística.

1.3.2. Participación en el Turismo

El turismo implica el desplazamiento de personas de un lugar a otro, y dentro de lo que interesa para nuestra materia de estudio, está el turismo que se desarrolla por medio del transporte aéreo fuera de los límites del territorio de un Estado.

Este desplazamiento temporal se da en resumen, por los diferentes intereses sociológicos, dentro de los cuales se pueden observar los viajes que se hacen con fines culturales, que permiten conocer diferentes sociedades o lugares de interés histórico internacional; por diversión, por fines deportivos para lograr un intercambio internacional en el desarrollo de esta actividad, entre otros.

“ El fenómeno turístico se ha constituido como el medio a través del cual se logra incrementar el ingreso de divisas a un país, lo cual repercute también en fuentes de trabajo para personas que en forma directa o indirecta, dependen de esta actividad para subsistir”.⁽⁴⁴⁾

La actividad turística promueve el desarrollo económico en todas las naciones que la practiquen, sin embargo, los países en desarrollo que todavía no pueden competir en el contexto internacional de la producción, pueden recurrir al turismo

⁽⁴⁴⁾ De la Torre, Francisco, Agencias de viajes y transportación, Ed. Trillas, 2^{da} edición, México 1985, p.9

como una posibilidad de explotar el beneficio que le pueda aportar un clima preferencial, sus paisajes naturales, sus patrimonios culturales y el carisma de sus habitantes, para que de esta manera puedan obtener las divisas extranjeras que necesitan para promover el desarrollo de su país. En México, "el turismo y las empresas que en él participan aún son la segunda fuente de divisas después del petróleo." ⁽⁴⁵⁾

Por otro lado, el desarrollo del turismo en los países industrializados nos refleja la elevación del nivel de vida de sus habitantes. Muchos europeos y canadienses buscan lugares con climas favorables para permanecer en ellos durante la temporada de climas adversos que hay en algunas regiones. Para este fin es comúnmente utilizado el transporte aéreo de fletamento, mejor conocido como charter, el cual es el que realizan algunos prestadores de servicios turísticos en forma de paquete, y que no cuentan con un itinerario fijo como los autorizados para las líneas aéreas comerciales, o también llamadas líneas aéreas regulares.

1.3.3. Participación en las finanzas.

Hablar de los beneficios que proporciona el turismo en un país, conlleva a penetrar en el campo de la economía y las finanzas, ya que la actividad turística proporciona al gobierno de ese Estado un importante número de divisas, lo que causa un efecto directo en las relaciones financieras que éste tenga con el extranjero.

Trataré de explicar los efectos que tiene el turismo en las relaciones financieras de los países con el extranjero, ya que éstas influyen directamente en la balanza de *pagos de cada Estado*.

⁽⁴⁵⁾ "Nueva estructura turística", El Asesor de México, México, 21-27 de febrero del 2000, p. 12

La balanza de pagos es el instrumento en donde se registran las transacciones económicas de un país con el exterior, representadas por compras y ventas de mercancías, movimientos de capital y transferencia de tecnología, "es una cuenta de tesorería, es decir, un estado de los ingresos (crédito) y de los gastos (débito) de un país con los países extranjeros."⁽⁴⁶⁾

La balanza de pagos incluye a la balanza de capitales, que es el movimiento de la reserva monetaria del país; y la balanza de mercancías y servicios, que se refiere a la importación y exportación de mercancías y servicios. La actividad turística tiene participación en ambas; en la primera por el intercambio y captación de divisas y en la segunda, por el establecimiento de empresas representantes del turismo de una nación en otro Estado.

Para mantener el equilibrio dentro de la balanza de pagos, se requiere de que el "debe" sea igual al "haber". Sin embargo en ocasiones las entradas y salidas de las divisas por concepto del intercambio de mercancías y servicios pueden no ser equitativas originando que esta "balanza" se cargue hacia uno y otro lado. La balanza de pagos se considerará superavitaria cuando la entrada de divisas sea superior a la salida de éstas, por el contrario, ésta será deficitaria cuando la salida de divisas sea mayor a la entrada de las mismas.

Para llegar a una balanza de pagos general, se tienen que determinar en primera instancia las balanzas particulares. "Así, Reino Unido establece su balanza turística, su balanza de patentes de invención, su balanza de bienes de alimentación, etc. ... Asimismo, para su balanza turística, inscribe en el crédito o ingresos las sumas pagadas por los turistas americanos llegados al Reino Unido e inscribe en gastos (débito) las sumas gastadas en América por los viajeros ingleses."⁽⁴⁷⁾ Puede ser que unos sectores sean más productivos que otros, proporcionando un equilibrio a la balanza general.

⁽⁴⁶⁾ Mosse Robert, El Turismo y la Balanza de Pagos, Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (UIOOT) Centre International, Ginebra, 1973, p. 5

⁽⁴⁷⁾ *idem*.

Cuando la aviación civil internacional comenzó a tener mayor auge, después de la Segunda Guerra Mundial, las diferentes monedas de los diferentes Estados apenas eran intercambiables y se trataban estos problemas de manera bilateral. Cada Estado tenía su balanza particular con otro Estado, y la balanza turística podía ser *superavitaria con un país mientras que con otro, ésta pudiera ser deficitaria* y no podían complementarse unas con otras. Posteriormente, por el mecanismo de Breton Woods⁽⁴⁾ y por la convertibilidad entre las monedas, se pudo llevar a cabo una balanza de pagos general.

La balanza turística de un país registra en sus débitos los gastos que hacen sus nacionales en el extranjero como son la alimentación, hospedaje, gasolina, objetos manufacturados, etc.; mientras que al registrar sus créditos considera las divisas que obtiene el país por los conceptos antes indicados, que los extranjeros llevan a cabo en dicho país. Por fortuna en nuestro país, la balanza turística normalmente resulta superavitaria, ya que es mayor el número de turistas que ingresan a nuestro territorio, que los que se desplazan al extranjero.

El transporte aéreo internacional es un rubro que a menudo genera un mayor gasto comparado con los gastos de estancia. Sin embargo, dentro de la balanza turística, por recomendación del F.M.I., "los países no deberían incluir en el capítulos de "viajes" los gastos de transporte de los turistas... Los gastos de transporte deberían contabilizarse separadamente en el capítulo de "transportes"⁽⁴⁸⁾ asimismo, el autor opina que la compra de boletos de avión que los nacionales efectúen con compañías aéreas extranjeras para salir de su país deberían registrarse en la cuenta de débito. ⁽⁷⁾

⁽⁴⁸⁾ Mosse Robert, *op. cit.* p.35

⁽⁴⁾ Del 1º al 22 de julio de 1944 se sostuvo una conferencia monetaria de la ONU en la ciudad estadounidense de Breton Woods, de la cual resultaron dos instituciones de crédito internacional: un banco y un fondo de estabilización, lo que ayudaría a sanear las economías tan dañadas por la Segunda Guerra Mundial.

⁽⁷⁾ El que una compañía extranjera venda boletos en determinado país, no genera únicamente un débito para esa nación si se considera como fuente creadora de empleo para los nacionales. De la venta de un boleto se generan comisiones que se quedan en ese país, por lo que también resultaría erróneo el cargar por completo la venta de dicho boleto a los débitos de esa nación ya que también proporciona ingresos. Asimismo resulta difícil separar el transporte aéreo de la actividad turística.

1.3.4. Infraestructura del transporte aéreo

La Organización de Aviación Civil Internacional requiere que los servicios de transporte aéreo internacional sean establecidos en base a la equidad de oportunidades, por lo que el objetivo primordial de esta organización es el desarrollo del transporte aéreo en forma segura, eficiente y económica.

Para poder proveer ayuda a los Estados que se encuentren planeando las instalaciones para proporcionar los servicios de transporte aéreo, la OACI recopila y publica información sobre datos estadísticos de la aviación internacional, así como estudios económicos dentro del contexto que marca la Asamblea de Resoluciones de la OACI.

La actividad aérea internacional, debido a su naturaleza del rápido desplazamiento de personas de un país a otro, requiere de instalaciones de aduana, migración y sanidad, que proporcionen un servicio en forma rápida y eficiente.

Por lo anterior, el Convenio de Chicago establece en el artículo 69º que, si el Consejo de la OACI considera que los aeropuertos o las instalaciones y servicios del mismo no son adecuados para el seguro funcionamiento del transporte aéreo internacional, consultará con otros Estados con el fin de hacer recomendaciones para remediarlo. Asimismo, como lo establece esta misma legislación en su artículo 70º, el Estado que no se encuentre en condiciones de hacerse cargo de todos los gastos que impliquen la aplicación de tales recomendaciones, puede solicitar al Consejo la sufragación de parte o de la totalidad de los gastos. Los demás Estados contratantes que hayan participado con esta asistencia, están autorizados para fijar derechos razonables por el uso de las instalaciones aeroportuarias para su mantenimiento y para proporcionar los servicios requeridos para el seguro funcionamiento del transporte aéreo, entre los que se encuentran los servicios de radiocomunicación, radioayudas y meteorología.

Los recursos económicos que proporciona la OACI para cumplir con la asistencia arriba indicada, provienen del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), de los Estados contratantes que donan fondos al PNUD, y a su vez se alienta a los países que solicitan este beneficio, para la búsqueda de fondos provenientes de otras fuentes bilaterales o multilaterales.

Para citar un ejemplo de la asistencia que proporciona el Fondo Especial de la OACI, citaré 5 proyectos que se llevaron a cabo en 1970 en donde participó México:

"El Consejo de la Administración del PNUD aprobó oficialmente cinco proyectos FE⁽⁵⁾ de la OACI, que representaban una aportación del PNUD de \$ 5 205 990 dólares y las contribuciones de los países respectivos calculadas en \$6 158 000 dólares. Los cinco proyectos aprobados eran los siguientes:

Bolivia, Brasil, Ecuador, Perú: Proyecto regional de VHF⁽⁶⁾ de alcance ampliado.

Colombia: Centro de Instrucción Aeronáutica

Comunidad de Africa Oriental: Escuela de Vuelo de Africa Oriental

México: Servicios de navegación y tránsito aéreos.

República Democrática Popular del Yemen (Yemen Meridional): Instalaciones de navegación aérea y meteorológico-aeronáuticas". ⁽⁴⁹⁾

La asistencia técnica es un factor importante para los organismos de cooperación internacional, con el fin de mantener en este caso, la actividad aérea con los mismos estándares de seguridad para todo el mundo.

⁽⁵⁾ Fondo Especial de la Organización de Aviación Civil Internacional.

⁽⁶⁾ Very High Frequency (VHF). Se refiere a las radioayudas para la navegación de alta frecuencia.

⁽⁴⁹⁾ OACI, Los programas de asistencia de la OACI ayudaron en 1970 a 83 estados miembros, Revista OACI, Vol.26, No. 2, Montreal, Canadá, febrero 1971. p. 7

1.3.5. La aviación civil como vínculo entre pueblos y sociedades.

La aviación civil internacional, ha permitido que un gran número de personas se desplace hacia otro país con diferentes finalidades. Dentro de la actividad turística no sólo se puede considerar el descanso y la diversión, sino que ésta permite conocer diferentes aspectos culturales, sociales, religiosos, en donde muchos viajeros pueden aprender a descubrir sitios con flora y fauna diferente a la que existe en su territorio, así como adquirir conocimientos por la vivencia directa con los vestigios de civilizaciones antiguas en diferentes partes del mundo. Existen también los viajes con fines deportivos, meramente culturales (estudios realizados en el extranjero), científicos, políticos, etc.

El transporte aéreo ha creado un vínculo entre diferentes sociedades en donde en numerosas ocasiones, y gracias al poco tiempo que se invierte en este medio de transporte, ha podido llegar gran ayuda en forma inmediata y constante a los lugares que por algún desastre natural o por alguna guerra requieran de apoyo internacional.

Por lo anterior, la Organización de Aviación Civil Internacional presta una atención especial en la promoción de la actividad aérea para que los pueblos y ciudades más remotas, puedan incorporarse rápidamente al mundo moderno. Asimismo, la OACI proporciona a los Estados información actualizada sobre las nuevas técnicas en la actividad aérea, incorporando a muchos pueblos dentro de una sociedad internacional con intereses comunes.

La aviación civil como tal, ha creado la unión de muchas naciones para desarrollar las funciones que le competen, aparte del vínculo desarrollado entre diferentes sociedades con intereses diferentes a la actividad aérea. Esta interrelación existe al momento en que la OACI proporciona asistencia técnica a diferentes países. Los programas de la OACI proporcionan capacitación aeronáutica por medio de

misiones a cargo de uno o varios expertos residentes, así como el otorgamiento de becas de estudio. El número de expertos que trabajan en estas misiones ha aumentado considerablemente ya que a medida que aumenta el número de especialistas, existe más oportunidad de cooperación técnica para los países en desarrollo.

“ El aumento de los fondos que se entregan a proyectos de aviación civil refleja el hecho de que, tanto los países que donan fondos como aquellos que los reciben, se percatan cada vez más del verdadero papel que desempeña la aviación civil en el desarrollo económico y social de los Estados, y de la necesidad de contar con equipo y personal adecuado que son la garantía de una infraestructura sólida y segura.”⁽⁴⁹⁾ Por lo que, organismos como el Banco Mundial, el Fondo Europeo para el Desarrollo, Fondos árabes y grandes programas de desarrollo que han concertado los Estados basándose en acuerdos bilaterales, que se encuentran interesados en los proyectos aeronáuticos, proporcionan fondos para hacer más equitativo el conocimiento sobre esta materia para diferentes sociedades.

La capacitación del personal que labora en la actividad aeronáutica, la elaboración de planes y programas, así como la adecuación del transporte aéreo a sistemas que sean cada vez más confiables y que proporcionen mayor seguridad de aeronavegación, es un proceso que día con día se está desarrollando y que se está aplicando a un número cada vez mayor de Estados que se integran al contexto internacional de la aviación civil.

Cada estado es responsable de elaborar sus planes nacionales sobre la actividad aeronáutica, sin embargo la OACI coordina estrategias de planificación a nivel mundial. Por lo anterior y para mantener unidos los lazos entre las naciones, en marzo de 1999, se publicó un documento para complementar el Plan mundial de navegación aérea para el nuevo sistema CNS/ATM, “el cual permitirá que las

⁽⁴⁹⁾ OACI, “Los programas de asistencia técnica de la OACI han representado una inversión superior a \$175 millones de EUA desde 1972”, Revista OACI, Montreal, Vol. 34 No.10, Octubre de 1979. P. 21

aeronaves salgan a tiempo, utilizando perfiles de vuelo preferentes con mínimas limitaciones y sin comprometer la seguridad,"⁽⁵⁰⁾ basado en un sistema satelital.

El concepto del sistema CNS/ATM⁽⁴⁾ está en la fase de implantación y su mayor tarea incluye el desarrollo de normas, prácticas recomendadas y material de información que serán aplicados a partir del presente año, asimismo hubo un programa intensivo para la llamada transición al año 2000 (Y2K) en cuanto a la seguridad y continuidad de los servicios. La OACI está actualmente trabajando para que todos los países que participan en la actividad aérea internacional, observen las más estrictas normas de seguridad que proporciona este sistema, para que éste sea un vínculo más entre las diferentes naciones que forman la sociedad internacional.

Durante el presente capítulo se ha presentado a la aviación civil como una actividad que surgió para satisfacer los intereses y necesidades crecientes de una sociedad internacional, la cual ha entrado en un proceso de globalización debido a las estrechas relaciones económicas y comerciales que guardan las naciones que la conforman. La importancia de la actividad aérea dentro del contexto internacional dio origen a una nueva rama del derecho: el Derecho Aéreo Internacional, cuya evolución se ha dado en correspondencia con el desarrollo de las naciones. Todos los convenios que se han suscrito sobre esta materia han contribuido a la actual legislación que rige a la aviación civil, se han explotado los puntos buenos y se ha reflexionado sobre las fallas que presentaron algunos convenios para poder superarlas. El número de Estados que se adaptan el esquema de regulación del transporte aéreo internacional se ha ido incrementando gracias a los beneficios de la cooperación entre naciones y a la importancia de la aviación civil como generadora de la actividad económica para el desarrollo comercial y cultural.

⁽⁴⁾ CNS/ATM (Communications, navigations, surveillance/ air traffic management) Comunicaciones Navegación y Vigilancia / Gestión del Tráfico Aéreo.

⁽⁵⁰⁾ OACI, "Texto de orientación para ayudar a los Estados a implantar sistemas nacionales CNS/ATM", Revista OACI, Montreal, Vol. 53 No. 10, Diciembre de 1998, p. 22

2. La aviación civil en el contexto de la organización internacional

2.1. Organismos internacionales gubernamentales.

Durante la Segunda Guerra Mundial se originó una mayor cooperación entre los Estados para lograr la paz. El término de esta guerra dio como resultado el nacimiento de la Organización de las Naciones Unidas, organismo internacional que institucionalizó muchos aspectos de la cooperación internacional, ya que las naciones del mundo son económicamente necesarias las unas a las otras y constituyen una economía mundial.

Se puede entender por organismo internacional como la asociación voluntaria de sujetos del Derecho Internacional, que en base a un instrumento constitutivo jurídico, con una propia estructura, se forma para la consecución de objetivos comunes. Estos, junto con los Estados, son considerados como los principales sujetos de las relaciones internacionales.

Los organismos internacionales son cada vez más dinámicos y requieren ser estudiados interdisciplinariamente, es decir, desde sus enfoques políticos, económicos, sociales, científicos, culturales, técnicos e ideológicos. Por lo que para su mejor comprensión es necesario la consulta cotidiana de revistas especializadas para mantenerse actualizado en relación con las actividades que éstos realizan así como de nuevas normatividades.

La importancia que tiene la aviación civil internacional propició que la Organización de las Naciones Unidas designara a un organismo internacional especializado para regular y vigilar esta actividad: la Organización de Aviación Civil Internacional. Asimismo existen muchos otros organismos que se interrelacionan con dicho organismo para brindar el apoyo necesario en el desarrollo y regulación de la

actividad aérea. A continuación se describen algunos de los organismos más relevantes que participan dentro de nuestra materia de estudio.

2.1.1. Organización de las Naciones Unidas

Al igual que la conferencia de Paz de 1919, la Conferencia de San Francisco de 1945 agrupó a los Estados que luchaban como aliados durante la Segunda Guerra Mundial, con el objeto de instaurar un nuevo orden a la terminación de la guerra.

La ONU se estableció el 24 de Octubre de 1945 por 51 Estados, los cuales se reunieron con el objeto de preservar la paz a través de la cooperación internacional y de la seguridad colectiva. Actualmente, casi todas las naciones forman parte de los 185 Estados miembros con los que cuenta la Organización, quienes están de acuerdo en aceptar las obligaciones que se especifican en la Carta de las Naciones Unidas la cual contempla los principios básicos de las Relaciones Internacionales, agrupándolos en cuatro propósitos principales:

- a) mantener la paz y seguridad internacional,
- b) desarrollar relaciones armónicas entre las naciones,
- c) cooperar en la solución de problemas internacionales y el respeto de los derechos humanos,
- d) ser el eje para armonizar las acciones de las naciones.

"Los miembros de las Naciones Unidas son Estados soberanos. La Organización no hace leyes, por el contrario, ayuda a resolver conflictos internacionales y fórmula políticas sobre aspectos que conciernen a todas las naciones. Todos los Estados miembros, grandes y pequeños, ricos y pobres, con diferentes puntos de vista políticos y con diferentes sistemas sociales, tienen voz y voto en este proceso."⁽⁵¹⁾

⁽⁵¹⁾ United Nations, UN in brief, May 1999-DPI/2020, Prepared by the Department of Public Information, Internet, www.unsystem.org/ p. 1

La ONU está formada por seis órganos: la Asamblea General, el Consejo de Seguridad, el Consejo Económico Social, el Consejo de Administración Fiduciaria, la Secretaría y la Corte Internacional de Justicia. Los cinco primeros tienen su sede en Nueva York y la última en la Haya, Holanda.

La Asamblea General se encuentra representada por todos los Estados miembros de las Naciones Unidas, quienes se reúnen para considerar los principales problemas que atañen al mundo. Cada miembro tiene un voto para emitir las recomendaciones y las decisiones son tomadas por mayoría de votos, a excepción de los asuntos considerados como importantes, tales como recomendaciones para la paz y seguridad internacional, la aceptación de nuevos miembros, el presupuesto de la organización, entre otros, que requieren tener la aceptación por lo menos de las dos terceras partes de los miembros. Los Estados se reúnen anualmente y pueden sostener reuniones extraordinarias cuando consideren necesario para abordar algún tema de interés en particular.

"La Asamblea no puede forzar a los Estados a que éstos lleven a cabo determinada acción, sin embargo, sus recomendaciones son una indicación importante para la opinión mundial y representan la autoridad moral de la comunidad de naciones."⁽⁵²⁾

El Consejo de Seguridad es el responsable de mantener la paz y la seguridad internacional de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas. Este se compone de 15 miembros, cinco de los cuales son miembros permanentes: China, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Francia y el Reino Unido. Los otros diez miembros son elegidos por un período de dos años. Las decisiones del Consejo requieren de nueve votos para que sean aprobadas, incluyendo los votos de los cinco miembros permanentes, ya que éstos últimos tienen el derecho de veto.

⁽⁵²⁾ *idem.*

Entre las principales funciones del Consejo de Seguridad de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas, se encuentra el recomendar a la Asamblea General, la designación del Secretario General y la elección de los magistrados de la Corte Internacional de Justicia, conjuntamente con la Asamblea.

El Consejo Económico y Social está formado por 54 miembros que ejercen un período de mandato de tres años. Es el órgano coordinador de la labor económica y social de las Naciones Unidas, así como de los organismos e instituciones especializados que conforman el sistema de las Naciones Unidas. Entre algunas de sus funciones, se encuentra el negociar los acuerdos con los organismos especializados para definir las relaciones que éstos tienen con las Naciones Unidas, así como el llevar a cabo consultas con los organismos no gubernamentales que se ocupen de asuntos que son de la competencia del Consejo.

El Consejo de Administración Fiduciaria es el órgano que supervisa la administración de los territorios en fideicomiso puestos bajo el régimen de administración fiduciaria. Los propósitos de éste órgano es que dichos territorios alcancen el gobierno propio o su independencia. Está constituido por los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad: China, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Francia y el Reino Unido.

La Secretaría está formada por un grupo de funcionarios internacionales, aproximadamente 14,000 que pertenecen a 170 países, y están bajo las órdenes del Secretario General, quien es nombrado por la Asamblea General por recomendación del Consejo de Seguridad por un período de cinco años. Sus funciones son muy variadas. " En su calidad de funcionarios internacionales, tanto ellos como el Secretario General sólo rinden cuentas de sus actividades a las Naciones Unidas y juran no solicitar ni recibir instrucciones de ningún gobierno ni de ninguna autoridad ajena a la organización."⁽⁵³⁾

⁽⁵³⁾ Naciones Unidas, ABC de las Naciones Unidas, Nueva York, 1995, p.18

La Corte Internacional de Justicia es el órgano judicial de las Naciones Unidas. Está integrada por 15 magistrados que son elegidos por la Asamblea General y por el Consejo de Seguridad; y algún Estado que no sea miembro de las Naciones Unidas puede llegar a ser parte en el Estatuto de la Corte, si así lo determina la Asamblea General. No puede haber dos magistrados del mismo Estado y sus mandatos duran por un período de nueve años, pudiendo ser reelegidos.

La Organización de las Naciones Unidas ocupa hoy un lugar central en el sistema de las organizaciones intergubernamentales, es decir, las que están integradas por representantes de los gobiernos nacionales. Es la única organización con competencias generales en el ámbito universal, incluso aparecen ligadas a ella múltiples organizaciones no gubernamentales que gozan del estatuto de observadores en el *Consejo Económico y Social*, con el fin de unir esfuerzos para la solución de problemas que enfrenta la humanidad. Para lograr tal objetivo, cuenta con la colaboración de más de 30 organizaciones afiliadas conocidas como el Sistema de Naciones Unidas.

En el Artículo 57º de la "Carta de las Naciones Unidas", se estipula el vínculo de los organismos especializados con la ONU, los cuales tienen atribuciones económicas, sociales, culturales, etc., a nivel internacional. Los organismos especializados cooperan junto con la ONU en la asistencia técnica internacional, en el desarrollo de las telecomunicaciones, en la coordinación de las frecuencias de radio, para definir los estándares de seguridad y eficiencia del transporte aéreo y marítimo, entre otros.

De acuerdo con el Artículo 63º de este mismo documento, el Consejo Económico y Social puede hacer recomendaciones a las instituciones especializadas sobre su actividad. Generalmente dichas instituciones tienen una estructura tripartita compuesta por una Asamblea o Conferencia General, un Consejo o Comité y una Secretaría u Oficina Permanente.

Las Naciones Unidas han creado diversos organismos especializados para cada área, y dentro del terreno de las comunicaciones, se encuentra la OACI que surgió como resultado de la Convención de Chicago de 1944 para vigilar la aplicación de las normas establecidas para la actividad aérea y la cual se ha convertido en un foro internacional en el cual los Estados se reúnen periódicamente para resolver problemas relacionados con la aviación civil internacional.

2.1.2. Organización Provisional de Aviación Civil Internacional.

Seis meses después de la clausura de la Conferencia de Chicago de 1944, el 6 de junio de 1945, 26 Estados aceptaron el Acuerdo Provisional de la Aviación Civil Internacional. Este organismo provisional comenzó a funcionar mientras los Estados ratificaban el Convenio de Chicago y tenía como objetivo el efectuar las disposiciones acordadas en la Conferencia, así como el cumplimiento de la segunda parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en el que se establece la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Desde la clausura de la Conferencia de Chicago, se solicitó a los Estados que enviaran recomendaciones o adiciones para los anexos originales del Convenio de Chicago, las cuales serían recopiladas por los Estados Unidos para que posteriormente se enviaran a todos los Estados participantes, por lo que se encomendó al Subcomité Técnico de la OPACI, la tarea de revisión de dichos anexos.

Se establecieron dos comisiones y órganos como el Comité de Aeronavegación y el Comité de Transporte Aéreo, para el análisis de los anexos, los cuales se encontraban subordinados al Consejo de la OPACI. Después de tres períodos de sesiones se prepararon los proyectos de los siguientes anexos:

1. Febrero de 1940 – Mapas y Cartas Aeronáuticas (MAPA)
2. Meteorología (MET)

3. Reglamento del Aire y Control del Tránsito Aéreo (RAC)
4. Búsqueda y Salvamento (SAR)
5. Mayo de 1946 – Aeronavegabilidad (AIR)
6. Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radioayudas, para la Navegación Aérea (COM)
7. Operaciones de los Servicios Aéreos Internacionales (OPS)
8. Licencias al Personal (PEL)
9. Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves (REG)".⁽⁵⁴⁾

El 21 de mayo de 1946 se reunió la primera Asamblea Interina de la OPACI, en donde se reunieron 44 Estados contratantes, 10 Estados observadores y 8 organismos internacionales. Se eligió a la ciudad de Montreal como sede permanente de la organización, que posteriormente sería la Organización de Aviación Civil Internacional.

En 1946, el Consejo de la OPACI hizo una división del mundo en diez regiones con el fin de tener un mayor control sobre las actividades aeronáuticas, la cual quedó de la siguiente manera:

- "1) Área del Pacífico Septentrional
- 2) Área del Pacífico Meridional
- 3) Área del Caribe
- 4) Área de Sudamérica
- 5) Área del Atlántico Septentrional
- 6) Área del Atlántico Meridional
- 7) Área Europeo-Mediterráneo
- 8) Área Oriente-Medio
- 9) Área África Océano-Índico
- 10) Área de Asia Sudoriental"⁽⁵⁵⁾

⁽⁵⁴⁾ Freer Duane W. " Los años de la OPACI 1945-1947", *Boletín OACI*, No. 8, Montreal, pp. 37-38

⁽⁵⁵⁾ Alvarez, Maldonado Marcela, *op. cit.* p.68

La OPACI estableció 5 oficinas regionales en Dublín, El Cairo, Melbourne, México y París. Esta Organización Provisional dio por concluidas sus funciones el 4 de abril de 1947, pues ya se habían obtenido las ratificaciones necesarias para la adopción del Convenio de Chicago para dar lugar a lo que ahora conocemos como OACI.

2.1.3. Organización de Aviación Civil Internacional

La Organización de Aviación Civil Internacional surgió a raíz de la necesidad de la existencia de un organismo especializado que regulara la actividad aérea internacional, por lo que en la Conferencia de Chicago de 1944, se establece la creación de este organismo en la segunda parte del convenio celebrado en esta ciudad cuyos objetivos principales se encuentran en el Artículo 44º y son: "Desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

- a) lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
- c) estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
- d) satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- e) evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
- f) asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
- g) evitar discriminación entre Estados contratantes;
- h) promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;
- i) promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos." (56)

(56) OACI, Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Séptima edición, 1997, p.17

La OACI es un organismo especializado de las Naciones Unidas, establecido en 1947. Durante su primera Asamblea, el 1º de octubre de ese año, se firmó el protocolo que estableció la relación entre la OACI y la ONU. Tiene su sede en la ciudad de Montreal, Canadá y siete oficinas regionales: la oficina África occidental y central en Dakar, Senegal; la oficina África oriental y meridional en Nairobi, Kenya; la oficina Asia y Pacífico en Bangkok, Tailandia; la oficina Europa y Atlántico septentrional en París, Francia; la oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe en México D.F., México; la oficina de Oriente Medio en El Cairo, Egipto y la oficina de Sudamérica en Lima, Perú, tres de estas oficinas ya estaban establecidas cuando estaba operando la OPACI.

La función principal de estas oficinas regionales es la de mantenerse permanentemente en contacto con los Estados ante los cuales están acreditados para fomentar la aplicación de las decisiones de los organismos correspondientes y requisitos de la OACI, e informar directamente de las actividades desarrolladas al Secretario General de la organización.

Actualmente cuenta con 185 Estados contratantes, todos ellos miembros de la ONU, aunque no necesariamente tienen que pertenecer a la ONU los Estados miembros de los organismos especializados. (Anexo III)

En cuanto a su estructura organizacional, la OACI se compone de tres órganos principales: La Asamblea, el Consejo y la Secretaría General.

La Asamblea es el órgano supremo de la OACI, y está integrada por los representantes de los 185 Estados miembros. De acuerdo con el Artículo 48º del Convenio de referencia, la Asamblea se reúne cada tres años, sin embargo puede llevar a cabo sesiones extraordinarias convocadas por el Consejo, a petición de no menos de la quinta parte del total de los Estados contratantes. Las decisiones

resultantes de la Asamblea, son tomadas por mayoría de votos y el quórum es constituido por la mayoría de los Estados contratantes.

Durante la 32ª sesión de la Asamblea, se presentaron los reportes del Consejo en lo que concierne a los años 1995, 1996, 1997 y los primeros seis meses de 1998. Aquí se dio la bienvenida a los Estados de Palau y Samoa, quienes recientemente se integraron como miembros de la organización. Cada Estado contratante tiene derecho a un voto, y durante las reuniones de la Asamblea, pueden ser acompañados por los asesores técnicos que consideren pertinente, sin embargo estos últimos no tendrán derecho a voto.

Las facultades y deberes de la Asamblea se encuentran estipulados en el artículo 49º del convenio, los cuales se mencionan a continuación:

- a) elegir en cada reunión a su Presidente y otros dignatarios;
- b) elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo IX;
- c) examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración;
- d) establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente;
- e) aprobar presupuestos anuales y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII;
- f) examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;
- g) a su discreción referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que esté dentro de su esfera de acción;
- h) delegar en el Consejo las facultades y autoridad necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación de autoridad;
- i) llevar a efecto las disposiciones apropiadas del Capítulo XIII;

- j) considerar las propuestas de modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI;
- k) entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.⁽⁵⁷⁾

En los puntos arriba indicados, se hace mención del capítulo IX, el cual se refiere a la composición y funciones del Consejo; al capítulo XII, el cual se refiere al presupuesto y distribución de gastos de la organización; al capítulo XIII, el cual hace mención de los arreglos con otros organismos internacionales para facilitar la labor de la organización; y al capítulo XXI, que se refiere a las ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias.

El Consejo es el órgano ejecutivo de la OACI. Es un órgano permanente responsable ante la Asamblea, el cual se compone por 33 Estados que son elegidos por el órgano supremo de esta organización, quienes ejercen sus funciones por tres años, hasta que, en la siguiente Asamblea se elijan a los miembros del nuevo Consejo, éste tiene que estar formado por Estados representantes de todas las principales regiones geográficas del mundo. La Asamblea también toma en cuenta ciertos criterios para la adecuada representación de los Estados miembros en el Consejo, por lo que considera a los Estados de mayor importancia en el transporte aéreo y a los que más contribuyen en el suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea internacional.

El Presidente es elegido por el Consejo, y no es necesario que pertenezca a los miembros del Consejo, quien puede ser reelegido y no tiene derecho a voto. Actualmente es el Dr. Assad Kotaite.

⁽⁵⁷⁾ OACI, Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Séptima Edición, 1997 p. 19-20

Las funciones del Presidente se encuentran establecidas en el Artículo 51º. del Convenio de Aviación Civil Internacional y son los siguientes:

- " a) convocar las reuniones del Consejo, del Comité de Transporte Aéreo y de la Comisión de Aeronavegación;
- b) actuar como representante del Consejo; y
- c) desempeñar en nombre del Consejo las funciones que éste le asigne".⁽⁵⁸⁾

Cualquier miembro de la OACI puede apelar ante el Consejo las decisiones tomadas por el Comité del Consejo, y las decisiones que se toman en éste, son aprobadas por la mayoría de sus miembros. Asimismo, todo Estado contratante puede participar en los Comités del Consejo, sobre todo cuando se traten temas de particular interés, sin embargo éstos no tienen derecho a voto.

El Artículo 54º del Convenio establece que obligatoriamente, " El Consejo debe:

- a) someter informes anuales a la Asamblea;
- b) ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigna el presente Convenio;
- c) determinar su organización y reglamento interno;
- d) nombrar y definir las funciones de un comité de Transporte Aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité;
- e) establecer una Comisión de Aeronavegación, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X;
- f) administrar los fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV;
- g) fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;
- h) nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI;

⁽⁵⁸⁾ OACI, Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Séptima Edición, 1997 p. 22

- i) solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas;
- j) comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo;
- k) comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción;
- l) adoptar, normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, como Anexos al presente Convenio, y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas;
- m) considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los Anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XX;
- n) examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.⁵⁹⁾

Los capítulos a los que se refiere el párrafo anterior, corresponden a la Comisión de Aeronavegación, Finanzas, Aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, Personal, Normas y Métodos recomendados internacionalmente y Anexos, respectivamente.

El Comité de Aeronavegación, compuesto por quince miembros, tiene como función principal el asesorar al Consejo sobre la recopilación de información que resulte útil para el progreso de la actividad aérea, así como hacerla llegar a todos los Estados contratantes y la redacción de todos los anexos al Convenio, a excepción del anexo 9 que le corresponde al Comité de Transporte Aéreo.

⁵⁹⁾ OACI, Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Séptima Edición, 1997 p. 22-23

Por otra parte, el Consejo se auxilia por medio de otros órganos auxiliares, como lo son: el Comité de Transporte Aéreo, el cual estudia los aspectos económicos de la aviación civil Internacional y está formada por 12 miembros; el Comité de Finanzas, el cual estudia las cuestiones financieras de la organización y está formada por un mínimo de 9 miembros; el Comité Jurídico, el cual reemplazó al Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos (CITEJA); el Comité sobre Interferencia Ilícita, que investiga los actos de sabotaje y está compuesto por 15 integrantes; el Comité de Ayuda Colectiva, que proporciona ayuda técnica a los Estados miembros para el suministro de los servicios de navegación aérea, compuesto por un mínimo de 9 miembros. Por otra parte, en lo que concierne a este último aspecto, el artículo 69º del convenio establece que los aeropuertos, sus instalaciones y los servicios de aeronavegación de los Estados contratantes, deben de tener un funcionamiento seguro y eficaz, de lo contrario, en el caso de que el Consejo considere que no se cuenta con las medidas de seguridad mínimas necesarias, éste puede hacer recomendaciones consultando con los Estados en cuestión, así como con otros miembros afectados. El Consejo, a petición del Estado, puede sufragar estos gastos total o parcialmente.^(v)

El Consejo se encarga de la concepción, adopción y enmienda de las " Normas y Métodos Internacionales Recomendados" (SARP), y de los " Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea" (PANS), los cuales se encuentran contenidos en los anexos al Convenio de Chicago y gracias a los cuales se pretende la uniformidad en los reglamentos y procedimientos relativos a la operación de servicios aéreos seguros, regulares y eficientes.

^(v) Por propia seguridad de todas las aeronaves, nacionales o extranjeras que operan en un aeropuerto, éstos deben de cumplir con los requisitos mínimos establecidos por la OACI, ya que la seguridad del transporte aéreo es el objetivo primordial de la organización. Por lo anterior, existen programas de financiamiento para que las naciones que por razones económicas no puedan cumplir con dichas normas, tengan una opción para que su aviación civil sea compatible con el contexto internacional y se desarrolle a la par de éste. Normalmente los fondos que se destinan a este tipo de actividades son proporcionados por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) como fondo de asistencia técnica y por los Estados interesados en el intercambio comercial con esa nación. Los Estados que participan en el financiamiento pueden recuperar su aportación por medio del cobro de derechos de uso de aeropuerto.

Las normas señaladas en las SARP^(w) son especificaciones cuyo cumplimiento es obligatorio para garantizar la seguridad en la aviación civil, por lo que, en caso de que algún Estado miembro no pudiera adoptar dichas normas, debe notificar a la OACI. Los Métodos Internacionales Recomendados son especificaciones cuya práctica es deseable, y su aplicación no es obligatoria. Finalmente los Procedimientos PANS^(x) contienen principalmente procedimientos operativos aprobados por el Consejo para su aplicación universal.

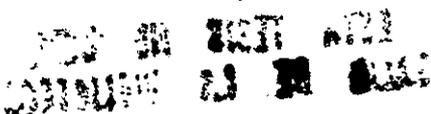
Actualmente figuran los siguientes 18 anexos, detallados en el anexo IV de este trabajo: Licencias al Personal, Reglamento del Aire, Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea Internacional, Cartas Aeronáuticas, Unidades de medida que se emplearán en las Operaciones Aéreas y Terrestres, Operación de Aeronaves, Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves, Aeronavegabilidad, Facilitación, Telecomunicaciones Aeronáuticas, Servicios de Tránsito Aéreo, Búsqueda y Salvamento, encuestas de accidentes de aviación, Aeródromos, Servicio de Información Aeronáutica, Protección del Medio Ambiente, Seguridad y Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

Existen programas para desarrollar las normas establecidas en los anexos de la OACI, como el programa de Facilitación el cual da seguimiento a la implementación del Anexo 9 y a la actualización del mismo, ya que sirve como guía para conocer las nuevas tecnologías y nuevos sistemas para el control más eficiente del tráfico internacional de pasajeros, ya que en ocasiones los obstáculos que plantean los trámites de aduana y migración resultan ser impedimentos para el transporte aéreo.

Este anexo se refiere a los trámites necesarios para la entrada y salida de aeronaves, desde el llenado de documentos, desinfección de aeronaves y permisos

^(w) SARP deriva del inglés *Standards and Recommended Practices*

^(x) PANS deriva del inglés *Procedures for Air Navigation Services*.



especiales para las operaciones; a la entrada y salida de personas en lo que se refiere a los documentos de identidad, visados, sanidad pública, formularios; asimismo contempla la entrada y salida de carga de importación y exportación, contenedores, equipo y suministro de piezas de repuesto de aeronaves, equipaje no acompañado y traslado de animales; por último, establece las instalaciones necesarias para proporcionar los servicios a los pasajeros así como las disposiciones relativas al estacionamiento y servicio de aeronaves.

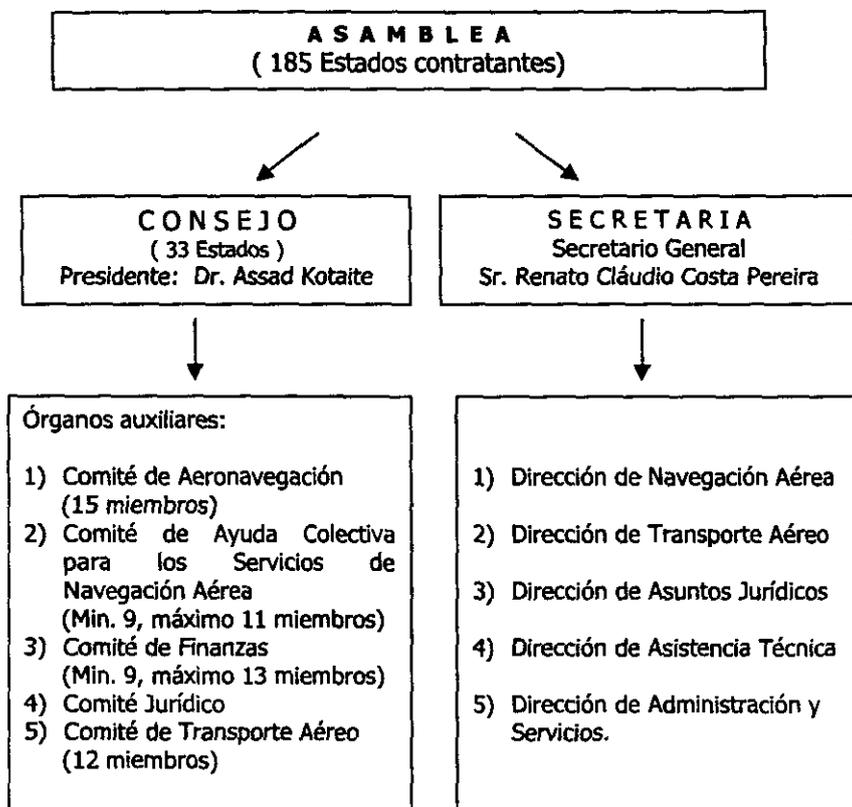
La Secretaría. Es el órgano administrativo, encabezado por un Secretario General que es elegido por el Consejo como se establece en el Artículo 58º del convenio. Actualmente es el Sr. Cláudio Costa Pereira, de Brasil, quien sustituyó a mediados de 1997 al Dr. Philippe Rochat, de Suiza. El Secretario General elige al personal de la Secretaría.

"La Secretaría se divide en las siguientes cinco direcciones que desempeñan las instrucciones de la Asamblea y las decisiones del Consejo.

- 1) **Dirección de Navegación Aérea.** Se ocupa del proceso de consultas a escala mundial y regional, a través de las cuales determina qué instalaciones y servicios internacionales deberá proporcionar cada Estado.
- 2) **Dirección de Transporte Aéreo.** Se ocupa de aspectos económicos y administrativos de la aviación civil. Recopila estadísticas, realiza estudios económicos sobre el desarrollo nacional del transporte aéreo. Se encarga de la aplicación del Anexo 9 sobre Facilitación.
- 3) **Dirección de Asuntos Jurídicos.** Asesora jurídicamente al Secretario General, auxilia en su labor a la comisión Jurídica de la Asamblea y al Comité Jurídico; se ocupa de resolver cuestiones relacionadas con el Derecho Aéreo Internacional.

- 4) Dirección de Asistencia Técnica. Es responsable ante el Consejo, a través del Secretario General, de llevar a la práctica las decisiones tomadas por la Asamblea en relación con organismos multilaterales y bilaterales, y sobre financiación.
- 5) Dirección de Administración y Servicios. Auxilia a la Organización en la contratación y administración del personal y las conferencias. Distribuye las publicaciones de la OACI." ⁽⁶⁰⁾

La estructura de la Organización de Aviación Civil Internacional podría desglosarse en el siguiente cuadro:



FUENTE: OACI, Memoria sobre la OACI, Montreal, 1987, p. 59

⁽⁶⁰⁾ Alvarez, Maldonado Marcela, *op. cit.* p. 72

En lo que se refiere al presupuesto, esta organización internacional capta recursos financieros de diferentes fuentes para poder sufragar sus gastos y para planear los programas de asistencia técnica, estas fuentes de ingreso se mencionan a continuación en orden de importancia:

- 1) El Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), es en donde se encuentra el mayor financiamiento que recibe la Organización de Aviación Civil Internacional. "Ya desde 1979, el 73% de la financiación de la asistencia técnica provino del PNUD. El pasado año este porcentaje fue tan solo del 56%."⁽⁶¹⁾ Lo anterior fue ocasionado principalmente a la recesión económica de ese tiempo, que obligó a los países donantes a limitar las aportaciones para los organismos de asistencia multilateral como lo es el PNUD, sin embargo los programas de asistencia técnica no se vio disminuida en la misma proporción que el recorte de dicho presupuesto gracias a las otras fuentes de financiamiento como los fondos fiduciarios⁽⁷⁾ así como el dinero que los países en desarrollo añaden a los fondos procedentes del PNUD.

Dicho programa, el cual es parte de las Naciones Unidas, sostiene el principio de que el desarrollo es una parte inseparable del establecimiento de la paz entre los Estados, así como de la seguridad humana. Su misión es la de ayudar a los países en su esfuerzo para mantener el desarrollo humano y crear la capacidad de llevar a cabo programas de desarrollo que contribuyan en la creación de empleos y la protección y regeneración del medio ambiente, entre otros. Asimismo, el PNUD se esfuerza por participar con las agencias especializadas de las Naciones Unidas que buscan la subsistencia humana, para ayudar a los países a evitar y a prepararse para controlar las emergencias y desastres. Por lo anterior, el PNUD recibe contribuciones voluntarias de casi todos los Estados del mundo para poder respaldar sus programas.

⁽⁶¹⁾ OACI, "Los resultados de la industria en 1980-1982 reflejan un modesto crecimiento del tráfico", *Revista OACI*, Vol. 84, No. 11 Montreal, noviembre de 1983, p.18

⁽⁷⁾ Dinero que los Estados invierten en proyectos en los que la OACI actúa como organismo ejecutor.

- 2) Otra fuente de financiamiento lo son las aportaciones de los Estados miembros de la organización, ya que de acuerdo con el Artículo 61° y 62° del Convenio de Chicago, los Estados contratantes tienen la obligación de pagar cuotas cada tres años a la organización, en proporción al Producto Interno Bruto de cada Estado, y es la Asamblea quien aprueba los presupuestos y distribuye los gastos entre los miembros de la OACI en la forma que ésta lo determine. La falta del cumplimiento de las obligaciones financieras ante la organización, le da el derecho a la Asamblea de suspender el voto a todo miembro que no hubiera cubierto sus cuotas.

A finales de 1997, los retrasos en el pago de contribuciones superaban los 21 millones de dólares, de acuerdo con el informe de la 32ª Asamblea. Lo anterior trae como consecuencia el no poder llevar a cabo en su totalidad los programas establecidos.

- 3) Las contribuciones voluntarias en forma de becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal por parte de los Estados o de Instituciones públicas y privadas como el Banco Mundial, la Comunidad Económica Europea, el Fondo Europeo para el Desarrollo, los Fondos árabes, entre otros, constituyen también una fuente de ingresos muy importante para conformar el presupuesto.
- 4) Finalmente, se alienta a los países en vías de desarrollo que requieren de financiamiento, a buscar fondos provenientes de otras fuentes multilaterales para el desarrollo de la aviación civil, con el fin de complementar las fuentes de ingresos arriba mencionadas.

Entre los proyectos que lleva a cabo la Organización de Aviación Civil Internacional, uno de los más importantes y a donde se destina gran parte del presupuesto es la asistencia técnica que se proporciona a los países miembros de

la OACI para lograr el desarrollo de la Aviación Civil Internacional, su perfeccionamiento y llevar esta actividad a los más altos márgenes de seguridad.

La organización tiene planes permanentes de formación de instructores para que cada vez un mayor número del personal pueda adquirir los conocimientos técnicos para adoptar las especificaciones denominadas Normas y Métodos Recomendados Internacionalmente (SARP) del anexo del convenio, así como conocimientos administrativos. Lo anterior se lleva a cabo por medio de becas en instituciones docentes de los países en desarrollo, así como con las misiones que esta organización promueve para que expertos de todo el mundo ejecuten los proyectos de asistencia técnica de la OACI que es solicitada por los países en vías de desarrollo.

La organización ha proporcionado asistencia técnica desde 1952, "lo cual representa aproximadamente 120 proyectos por año con un promedio anual de 55 millones de dólares, y presupuestos para proyectos individuales que oscilan entre 50 mil hasta 35 millones de dólares."⁽⁶²⁾ Actualmente existen alrededor de 180 instituciones de capacitación alrededor del mundo para la instrucción en diferentes aspectos de la aviación como son: la investigación, prevención de accidentes, meteorología, derecho aéreo, proyectos y mantenimiento de aeropuertos, medicina aeronáutica, transporte aéreo, control de tránsito aéreo, aeronavegabilidad, servicios de información aeronáutica, entre otras.

2.1.4. Organización Internacional de Turismo

La Organización Internacional de Turismo es el foro internacional de las políticas turísticas. Actualmente cuenta con 138 países miembros y más de 350 miembros afiliados representantes de gobiernos locales, asociaciones turísticas y compañías del sector privado, incluyendo aerolíneas, hoteles y operadores turísticos. Su

⁽⁶²⁾ ICAO Technical Co-operation, p. 1 Internet, www.icao.int

tarea principal es el transferir los conocimientos turísticos a los países en desarrollo.

En 1925 se creó en la Haya, la Unión Internacional de Organizaciones Oficiales de Publicidad Turística, la cual después de la Segunda Guerra Mundial se trasladó a Ginebra y adoptó el nombre de Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (UIOOT). Esta última, era una organización no gubernamental y técnica cuyos miembros sumaban alrededor de 109 organizaciones turísticas nacionales y 88 miembros asociados. Lo que posteriormente se convertiría en la Organización Internacional de Turismo.

A mediados de 1960, se comenzó a observar la necesidad de crear herramientas más efectivas para supervisar el desarrollo turístico y controlar el traslado de personas, así como también la necesidad de llevar un control de los promotores turísticos con la participación de organismos intergubernamentales. Por lo que, en 1967, los miembros de la UIOOT aprobaron la resolución para transformarse en una organización intergubernamental que llevara a cabo la actividad turística por todo el mundo, cooperando con otros organismos de las Naciones Unidas como la Organización Mundial de la Salud, con la UNESCO y con la Organización de Aviación Civil Internacional principalmente. "En 1969 la Asamblea General de las Naciones Unidas reconoció el papel decisivo que tomaría la transformación de la UIOOT en el campo turístico. Esta resolución fue ratificada en 1974 por los 51 Estados miembros de esa organización, la cual adoptó el nombre de Organización Internacional de Turismo en su primera Asamblea General llevada a cabo en Mayo de 1975 en la ciudad de Madrid, España."⁽⁶³⁾ En 1976 la Secretaría se trasladó de Ginebra, donde originalmente se encontraba ubicada la UIOOT, a la ciudad de Madrid por iniciativa del gobierno español, quien proporcionó las instalaciones para su oficina matriz. España es uno de los principales destinos con mayor captación turística.

⁽⁶³⁾ World Tourism Organization - WTO OMT BTO p. 9, Internet www.world-tourism.org/

En ese mismo año, la Organización Internacional de Turismo se convirtió en una agencia que cumple con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo; firmándose en 1977 el acuerdo de Cooperación con las Naciones Unidas.

Debido al papel tan importante que juegan los gobiernos en el aspecto turístico, actualmente este organismo ayuda a las naciones del mundo a aprovechar los impactos positivos que esta actividad pueda tener en su territorio como lo es la creación de empleos, la creación de infraestructuras turísticas y la captación de divisas extranjeras.

El turismo es la industria que ha tenido mayor crecimiento, y que no muestra señales de disminución para los años siguientes. La captación del turismo internacional se ha incrementado en promedio de 9% anual por los últimos 16 años, empleando aproximadamente a 100 millones de personas en todo el mundo. Algunas investigaciones muestran que la fuente de trabajo que crea la industria turística ha crecido una y media veces más rápido que cualquier otro sector industrial.

La industria turística proporciona cientos de millones de dólares a los gobiernos en la captación de impuestos de aeropuertos, restaurantes y muchas otras obligaciones fiscales.

La Organización Internacional de Turismo fija estándares internacionales para la medida y el reporte del turismo. Sus recomendaciones en relación con la estadística de esta actividad, fueron adoptadas por las Naciones Unidas en 1993 y están siendo implementadas por varios países del mundo, creando un lenguaje común estadístico del turismo, el cual permite a los destinos comparar el éxito que éstos tienen, en relación con sus competidores. Asimismo podemos conocer las preferencias de los turistas en cuanto a servicios y lugares de veraneo para hacer más atractiva la infraestructura turística.

La medida exacta del impacto del turismo en la economía nacional, le proporciona a esta industria una mayor influencia con los gobiernos. Por lo que esta organización está desarrollando un sistema contable que permitirá medir el papel que juega el Turismo en la actividad económica nacional de cada Estado.

La organización recibe financiamiento principalmente de las contribuciones de sus miembros, quienes pagan una cuota anual calculada de acuerdo con el nivel económico de desarrollo y con la importancia del turismo en cada país. "El presupuesto obtenido para el período de 1996-1997 fue de 18,099,000.00 dólares, los miembros de la organización contribuyeron con el 90% del total del presupuesto y el 10% restante se divide entre las aportaciones del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, aportaciones para investigación y venta de publicaciones y productos electrónicos."⁽⁶⁴⁾ En este mismo período, la organización llevó a cabo actividades de desarrollo en 42 países con un valor aproximado de 4.4 millones de dólares, incluyendo proyectos de corto y largo plazo. Entre los proyectos a corto plazo realizados en 1996 puedo mencionar el análisis del transporte aéreo que fue efectuado en Costa Rica.

Los principales órganos que conforman la Organización Internacional de Turismo son: La Asamblea General, el Consejo Ejecutivo, las Comisiones Regionales, los Comités y la Secretaría.

La Asamblea General es el órgano supremo de la organización, se reúne cada dos años para aprobar el presupuesto y los programas de trabajo, así como para llevar a cabo algunos debates sobre puntos de vital importancia para el sector turístico. Cada cuatro años se elige al Secretario General. La Asamblea se compone por delegados que representan a quienes tienen membresía completa y membresía asociada. Los miembros afiliados y los representantes de otras organizaciones internacionales pueden participar como observadores, sin derecho a voto.

⁽⁶⁴⁾ *idem.* p. 3

Los miembros que componen la organización se dividen en tres categorías:

- a) **Membresía completa;** la cual se encuentra abierta para todos los Estados soberanos que son actualmente 138.
- b) **Membresía asociada;** que se refiere a los territorios que no son responsables de las relaciones exteriores del Estado, cuya membresía requiere previa autorización del gobierno de su país.
- c) **Membresía afiliada;** que comprende un gran número de organizaciones que trabajan directamente con compañías turísticas o relacionadas con este sector, dentro de las cuales se incluyen las aerolíneas y otras compañías de transporte, hoteles y restaurantes, operadores turísticos, agencias de viaje, entre otros y rebasan los 350 miembros afiliados.

El Consejo Ejecutivo, es responsable de que la organización lleve a cabo los programas y que éstos se ajusten al presupuesto. Está compuesto por 26 miembros, representantes de Estados, que son elegidos por la Asamblea General y se reúnen cada dos años.

Las Comisiones Regionales se reúnen cuando menos una vez al año y están formadas por los representantes de los Estados y de los miembros asociados de cada región, los miembros afiliados participan como observadores. La Organización se divide en seis regiones: África, América, Asia y Pacífico, Europa, Medio Oriente y Sur de Asia.

Los Comités Especializados de la organización son: el Comité de Programas, Comité de Finanzas y Presupuestos, Comité de Estadísticas, Comité del Medio Ambiente, Comité de Soporte de Calidad y la red de Centros Educativos. Cada uno de ellos trabaja sobre el contenido de sus programas.

La Secretaría es dirigida por el Secretario General. En 1990 fue electo como Secretario el Sr. Antonio Enríquez Savignac, de nacionalidad mexicana, el cual presentó su renuncia en 1996, siendo sustituido *interinamente* por el Sr. Francesco Frangialli, quien fue nombrado Secretario General al año siguiente. Esta Secretaría supervisa aproximadamente 80 personas responsables de la implementación de los programas de la organización y de la atención de las necesidades de los miembros de la misma quienes laboran de tiempo completo en la oficina central de Madrid. Asimismo, la Secretaría recibe apoyo adicional de la región Asia – Pacífico en Osaka, Japón, financiada por el gobierno de este país.

En resumen, como organismo internacional busca la integración del mayor número de naciones y de explotar la actividad turística para el *mayor desarrollo* de las mismas, ya que muchos de los países en desarrollo se basan en esta actividad como la mayor fuente de ingresos. Asimismo debido a su importancia, quizá sea el organismo gubernamental con mayor número de miembros en todas sus categorías ya que no se limita a la admisión de únicamente Estados soberanos por el papel que desempeñan las demás empresas que se relacionan el turismo.

2.1.5. Organización Meteorológica Mundial

Los programas de la Organización Meteorológica Mundial, buscan facilitar la aplicación meteorológica en todos los países para lograr el desarrollo social, económico y cultural.

Una de las aplicaciones de la meteorología además de la agricultura, es en la aviación, en donde se pretende proveer a la actividad aeronáutica de información meteorológica para cubrir los requerimientos para que la navegación aérea sea segura, económica y eficiente. Por lo anterior, esta organización proporciona servicios y normas técnicas para la navegación, así como la información meteorológica que se requiere antes y durante el vuelo. También ha implantado

junto con la Organización de Aviación Civil Internacional, áreas mundiales de pronóstico, basadas en un sistema de comunicación vía satélite.

"El Convenio Meteorológico Mundial, por el que se creó la Organización Meteorológica Mundial (OMM), fue adoptado en la Duodécima Conferencia de Directores de la Organización Meteorológica Internacional (OMI) reunida en Washington en 1947. Aunque el Convenio mismo entró en vigor en 1950, la OMM inició efectivamente sus actividades como sucesora de la OMI en 1951, y, a fines de este año quedó establecida como organismo especializado de las Naciones Unidas por acuerdo concertado entre las Naciones Unidas la OMM."⁽⁶⁵⁾

En 1996, contaba con 185 miembros siendo 179 Estados y 6 Territorios, y su finalidad es la de buscar la cooperación internacional en los servicios y para llevar a cabo observaciones meteorológicas, la promoción de un rápido intercambio de información meteorológica, el establecimiento de normas y la publicación uniforme de las observaciones y estadísticas. Mediante avisos oportunos, puede advertir al mundo de los riesgos que conllevan los desastres naturales, la contaminación del aire y del agua y el agotamiento de la capa de ozono.

Los órganos que conforman la OMM son los siguientes: el Congreso Meteorológico Mundial, el cual es el órgano supremo y se reúne cada cuatro años para aprobar las políticas, programas y presupuestos del organismo; el Consejo Ejecutivo, integrado por 36 miembros, quien supervisa la aplicación de las resoluciones y disposiciones del Congreso, así como el asesoramiento para los miembros en cuestiones técnicas; y la Secretaría, quien prepara, produce y distribuye las publicaciones de la organización y está representada por un Secretario General.

Los miembros se agrupan en seis regiones: África, Asia, Europa, América del Norte y América Central, América del Sur y Suroeste del Pacífico. Coordinan regionalmente las actividades meteorológicas e hidrológicas.

⁽⁶⁵⁾ Hechos básicos acerca de la Organización Meteorológica Mundial, p.1 Internet www.wmo.ch/

Para apoyar la labor de esta organización, ésta cuenta con ocho comisiones técnicas: meteorología aeronáutica, meteorología agrícola, ciencias atmosféricas, sistemas básicos, climatología, hidrología e instrumentos y métodos de observación y meteorología marina.

Es importante la cooperación internacional de cada Estado para emitir las predicciones meteorológicas, ya que cada día se transmiten más de 2,000 mapas meteorológicos a través de los 3 centros meteorológicos mundiales, 35 centros meteorológicos regionales y 183 centros meteorológicos nacionales para que los buques y aeronaves tengan una información constante y reciente de los cambios climáticos mundiales.

La información meteorológica se basa en los Métodos Recomendados SARP, anexos al convenio de aviación civil (OACI) y en el Reglamento Técnico de la Organización Meteorológica Mundial. Algunos de los pronósticos emitidos son los informes meteorológicos ordinarios (METAR), los pronósticos de aeródromo (TAF) y los mapas de tiempos significativo (SIGWX); dichos informes son recabados por las tripulaciones, antes de efectuar cualquier vuelo y son complementados por la información que proporciona el Sistema Mundial de Pronósticos de Area (WAFS).

2.1.6. Organización Mundial de la Salud.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) fue fundada en 1948 como agencia especializada de las Naciones Unidas, para promover entre las naciones la cooperación técnica necesaria para ayudar a mejorar la calidad de vida de los seres humanos. Actualmente cuenta con 191 Estados miembros.

La Organización Mundial de la Salud, define a la salud como "un completo estado de bienestar físico, mental y social, y no solamente como la ausencia de males o enfermedades."⁽⁶⁶⁾

⁽⁶⁶⁾ *About WHO: Rapid overview*, p.1, Internet www.who.org/aboutwho/

Sus principales funciones son:

- a) Proporcionar una guía en materia de salud para el todo el mundo.
- b) Establecer normas globales para la salud.
- c) Cooperar con los gobiernos para reforzar los programas de salud.
- d) Desarrollar y transmitir la adecuada tecnología en materia de salud, así como proporcionar información y estándares.

La OMS es una autoridad que dirige y coordina los trabajos relacionados con la salud en el ámbito internacional, y se puede destacar entre algunas de sus responsabilidades la asistencia a los gobiernos que así lo soliciten, para reforzar sus servicios de salud; el establecimiento y mantenimiento tanto administrativo como técnico, de los servicios estadísticos o de los que eviten la propagación de epidemias y otros servicios que le sean requeridos por países en desarrollo; proveer información, consejos y asistencia en el campo de la salud; estimular la erradicación de epidemias y otras enfermedades; promover el aumento del nivel de nutrición, mejorar la habitación, incrementar el saneamiento, mejorar las condiciones de trabajo y otros aspectos de higiene del medio ambiente. Asimismo promueve la cooperación entre científicos y grupos profesionales que contribuyen a incrementar el nivel de salud.

Esta organización propone convenios internacionales y acuerdos en materia de salud, promueve y dirige investigaciones en este campo y establece normas para la aviación civil con el fin de que las aeronaves estén provistas de mascarillas de oxígeno para evitar problemas fisiológicos a los pasajeros en caso de despresurización cuando se encuentra la aeronave a altitudes mayores a las que puede soportar normalmente un ser humano. Desarrolla normas internacionales en alimentación y para productos biológicos y farmacéuticos, así como la unificación de procedimientos de diagnóstico. Por otra parte, fomenta actividades en el área de salud mental, especialmente aquellas actividades que afectan la armonía de las relaciones humanas.

La Organización Mundial de la Salud está integrada por la Asamblea, el Consejo Ejecutivo y la Secretaría. La Asamblea, que es el órgano supremo y el cuerpo para la toma de decisiones, se reúne generalmente en Ginebra cada año durante el mes de mayo. Su tarea principal es aprobar el presupuesto de los programas bienales y la toma de decisiones en las políticas sobre esta materia.

El Consejo Ejecutivo se compone por 32 personas técnicamente calificadas en el campo de la Salud, quienes son elegidas por la Asamblea por un período de tres años. El Consejo se reúne por lo menos dos veces al año y su función principal es la de llevar a cabo las decisiones y políticas que haya resuelto la Asamblea.

"La Secretaría se compone por alrededor de 3 800 especialistas en salud y otros expertos de diferentes categorías. La encabeza el Director General, quien es nombrado por el Consejo Ejecutivo."⁽⁶⁷⁾

La OMS trabaja de cerca con otras organizaciones de las Naciones Unidas y con organismos no gubernamentales para el mejoramiento del medio ambiente. Actúa también como un banco central de información y de conocimientos técnicos para las líneas aéreas afiliadas, representándolas ante otras organizaciones internacionales. Existe una división especial que es la medicina aeronáutica, encargada de prevenir y dar solución a las enfermedades que son causadas por los vuelos constantes de la tripulación de las aeronaves y por la exposición constante al ruido de las mismas por parte del personal de operaciones.

Por otra parte, ha promovido un programa de salud pública, para evitar que los fumadores afecten los intereses de los no fumadores, por lo que en estrecha relación con la OACI, se han establecido en algunas líneas aéreas, algunos vuelos en donde se prohíbe fumar durante el viaje, debido a la intolerancia al humo del cigarrillo que puede ser causada por la diferencia en altitud que afecta la oxigenación del cuerpo.

⁽⁶⁷⁾ *idem*, Structure on WHO, p.1

Normaliza el transporte aéreo internacional también en cuanto a la desinfección de aeronaves previamente en cada vuelo, higiene alimenticia y áreas de no fumadores, proporcionando a las líneas aéreas la información de dichos procedimientos. Asimismo proporciona información sobre salud pública, informando sobre algún período de cuarentena, prevención de enfermedades infecciosas y contagiosas, prevención de epidemias y promueve "normas internacionales con respecto a los productos alimenticios, biológicos, farmacéuticos y similares."⁽⁶⁸⁾

En el Manual de Información de Viaje (Travel Information Manual - TIM), elaborado por un grupo de líneas aéreas miembros de esta organización, se puede encontrar información sobre los requisitos de internación a cada uno de los países en lo que concierne al aspecto migratorio y al aspecto de salud, así como también la transportación de animales por vía aérea.

"En 1951 se adoptaron, por intervención de la OMS, normas internacionales sobre medidas sanitarias para los viajeros por tierra, mar y aire. Estas normas entraron en vigor en octubre de 1952, derogando las anteriores normas internacionales. El nuevo reglamento sanitario internacional fue adoptado en 1969."⁽⁶⁹⁾

En la actividad aérea, existen procedimientos específicos y unificados para el traslado de pasajeros enfermos, pasajeros que necesitan viajar en camilla, pasajeros que durante su viaje necesitan vigilancia médica continua, pasajeras en estado de gravedad, etc., asimismo existen facilidades para el transporte de pasajeros discapacitados, quienes desde el momento de su documentación en el mostrador reciben una atención especial, a los cuales se les proporciona una silla de ruedas si así la requieren. Existen ciertos asientos del avión reservados para que estas personas se encuentren cómodas y no bloqueen las salidas de emergencia en un caso fortuito.

⁽⁶⁸⁾ Seara Vázquez Modesto, Tratado General de la Organización Internacional, FCE, México, 1985 p. 518

⁽⁶⁹⁾ *idem*, p. 528

2.1.7. Unión Postal Universal

A pesar de que el primer documento postal, se conoció en Egipto 255 a.C., fue hasta el siglo diecisiete cuando se estableció el primer tratado postal internacional, el cual consistía en tratados bilaterales entre los gobiernos europeos involucrados en el tránsito de dicho documento postal.

Lo anterior, en muchas ocasiones impedía el rápido desarrollo del comercio internacional. Por lo que, por sugerencia de Heinrich Von Stephan se llevó a cabo una convención en Berna con el gobierno Suizo el 15 de Septiembre de 1874 a donde asistieron representantes de 22 países. "Las ideas surgidas de dicha reunión se pusieron en práctica hasta el 9 de octubre, día que fue adoptado como el Día Mundial Postal, con la firma del tratado que establecía la creación de la Unión Postal General."⁽⁷⁰⁾ En 1878, debido al rápido incremento de miembros afiliados que tuvo esa organización en los tres años anteriores, ésta adoptó su nombre actual conocida como Unión Postal Universal.

El Convenio de Berna de 1874 tuvo gran éxito ya que logró unificar los servicios postales que regularmente entraban en conflictos internacionales y las normas aquí establecidas simplificaban un intercambio recíproco de artículos postales. Asimismo se redujo el número de tipos de cambio y se garantizó el libre tránsito de los artículos postales, el cual era garantizado por todos los miembros participantes.

Dentro de la actividad aérea, fue hasta 1920 cuando se llevó a cabo en la ciudad de Madrid el primer congreso donde se contempló el correo por vía aérea, posteriormente se hicieron enmiendas a esas legislaciones en los congresos subsecuentes. En 1924 se llevó a cabo el Congreso Postal Universal en Estocolmo, Suecia; en 1929 en la ciudad de Londres, Inglaterra; en 1934 en El Cairo, Egipto; en 1938 en Bruselas, Bélgica en donde se establecieron condiciones para los envíos postales por la vía aérea.

⁽⁷⁰⁾ *The UPU and its Members. About the UPU*, p. 1 Internet, www.upu.int/

La Unión Postal Universal se integró como una más de las agencias especializadas de las Naciones Unidas, el 1 de Julio de 1948, manteniendo estrecha colaboración con otros organismos internacionales tales como el Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas, la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la Organización de Aviación Civil Internacional, así como también con otros organismos no gubernamentales como la Asociación Internacional del Transporte Aéreo y la Organización Mundial Aduanera, entre otros.

La relación que esta organización mantiene con la OACI se observa claramente en el Anexo No. 18 del Convenio de Chicago, el cual reglamenta el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea en donde se encuentran las especificaciones para el etiquetado, embalaje y expedición de mercancías peligrosas, cuyas normas se basan en las recomendaciones del Comité de Expertos de Transporte de Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas para buscar que el Transporte Aéreo sea más seguro, ya que más de la mitad de la carga que se transporta por esta vía, es considerada como peligrosa.

Las mercancías peligrosas se clasifican en tres grupos:

- 1) Mercancías cuya transportación está permitida.
- 2) Mercancías prohibidas salvo algunas excepciones como: " Material radiactivo contenido en bultos... con venteo, material radiactivo contenido en bultos que requieren refrigeración externa mediante un sistema de refrigeración auxiliar, material radiactivo contenido en bultos sometidos a controles operacionales durante el transporte y material radiactivo que a su vez sea explosivo" ⁽⁷¹⁾
- 3) Mercancías prohibidas para transportarse por vía aérea como: "Los explosivos que pueden inflamarse o descomponerse si se someten a temperaturas de 75 grados centígrados durante 48 horas. Los explosivos que contengan mezclas

⁽⁷¹⁾ José Pacheco Juan Antonio, "Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas vía aérea", México, agosto 1991, p4.

de clorato de fósforo. Los explosivos sólidos clasificados como extremadamente sensibles al choque mecánico. Los explosivos líquidos clasificados como moderadamente sensibles al choque mecánico. Toda sustancia u objeto que tal como se entregue para su transporte, sea capaz de producir una emanación peligrosa de calor o gas en las condiciones normales propias del transporte aéreo, todos los sólidos inflamables y los peróxidos orgánicos que, en previo ensayo, tengan propiedades explosivas y que estén embalados de tal forma que el procedimiento de clasificación requiera el empleo de una etiqueta correspondiente a los explosivos, como etiqueta de riesgo subsidiario⁽⁷²⁾

Los agentes que manejan este tipo de mercancías deben de estar bien capacitados para conocer las mercancías peligrosas que sean incompatibles, es decir, que no deben de colocarse juntas, para determinar las cantidades aceptables de mercancías peligrosas para que sean colocadas en cada compartimento de carga, conocer los diferentes tipos de etiquetas que identifican cada una de estas mercancías y que son una herramienta indispensable,⁽²⁾ y sobre todo el conocer qué medidas de emergencia se deben de tomar en caso de filtración o derrame de algún embarque de mercancías peligrosas.

La pérdida de la vida sería la peor consecuencia de un accidente causado por la negligencia ya sea del embarcador, del pasajero o del agente que reciba o maneje las mercancías peligrosas para ser transportadas por aire. Todos ellos deben de cumplir con los reglamentos respectivos para el transporte de mercancías peligrosas. Por lo anterior, considero un aspecto de suma importancia la constante capacitación al personal aeronáutico para el manejo de estas mercancías.

⁽⁷²⁾ José Pacheco Juan Antonio, "Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas vía aérea", México, agosto 1991, p5.

⁽²⁾ Las etiquetas para la orientación y manejo de mercancías peligrosas se dividen en: Clase 1 - Explosivos, clase 2 - gases, clase 3 - líquidos inflamables, clase 4 - sólidos inflamables, clase 5 - agentes oxidantes, clase 6 - venenos, clase 7 - materiales radiactivos, clase 8 - corrosivos, clase 9 - materiales peligrosos varios. Existen otras etiquetas para indicar la orientación en el embalaje y otras que indican que ese tipo de mercancías sólo puede ser transportada en aviones de carga, no de pasajeros.

Dentro del equipaje que los pasajeros llevan normalmente pueden existir riesgos ocultos en mercancías tales como el equipo de buceo por los tanques de aire comprimido; algunos comestibles congelados que van empacados en hielo seco el cual no debe de exceder de 2 kilos por pasajero, ya que la presión de este gas en el proceso de sublimación, podría hacer que se rompiera el empaque; armas de fuego las cuales deben de ir siempre separadas de los cartuchos y empacados en cajas metálicas; sillas de ruedas con baterías derramables, las cuales deben de ser acomodadas en posición vertical desconectando las baterías debidamente aisladas y empacadas a prueba de derrames para evitar cortocircuitos accidentales.

El capitán de la aeronave debe tener conocimiento de la transportación de todo este tipo de artículos, así como de la ubicación exacta de una batería empacada. La transportación de esta mercancía no puede ir bajo ninguna circunstancia en la cabina de pasajeros. Asimismo se debe de notificar a todas las estaciones en conexión, de tránsito y destino final de la aeronave que a bordo de la misma hay embarques con mercancía peligrosa. De aquí surge la importancia en que todas las naciones hablen un mismo lenguaje en relación con el manejo de las mismas.

Cualquier miembro de las Naciones Unidas puede ser miembro de la UPU, así como también aquellos Estados soberanos que no formen parte de la ONU. Actualmente, la organización cuenta con 189 miembros.

La organización está compuesta por la Asamblea General, conformada por los 189 miembros y cuyas decisiones son tomadas con la aprobación de, por lo menos, las dos terceras partes de la organización; el Consejo Internacional, que sirve como órgano de información y consulta y promueve la cooperación técnica entre sus miembros. El Consejo es el responsable de la representación de dicho organismo ante otras organizaciones internacionales. La UPU cuenta con ocho Consejeros Regionales para fortalecer al Consejo Internacional en el desarrollo de los servicios postales en los países en desarrollo.

La mayor parte de los fondos para el presupuesto de esta organización, provienen del Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas, así como de las contribuciones de cada uno de sus miembros.

2.1.8. Organización Marítima Internacional.

La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y para la prevención de la contaminación marítima, ya sea por los buques o por el derramamiento de sustancias contaminantes.

Este organismo "se constituyó por medio de un convenio adoptado bajo los auspicios de las Naciones Unidas en Ginebra el 17 de marzo de 1948 y se reunió por primera vez en enero de 1959. En la actualidad tiene 156 miembros."⁽⁷³⁾

La organización está constituida por la Asamblea General, la cual es el órgano rector y se reúne cada dos años para aprobar el presupuesto, las resoluciones y recomendaciones de carácter técnico que son elaboradas por los órganos auxiliares; el Consejo, quien es considerado como órgano rector, está compuesto por 32 miembros y elabora el presupuesto así como el programa de trabajo. El trabajo técnico lo efectúan el Comité de Seguridad Marítima, el Comité de Protección al Medio Marino, el Comité Jurídico, el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Facilitación; estos comités elaboran un extenso programa de cooperación técnica que se concentra en desarrollar la capacidad de los países en desarrollo para poder proteger sus litorales.^(aa)

⁽⁷³⁾ Preguntas frecuentes acerca de la OMI, p.1, Internet www.imo.org/

^(aa) Los litorales de una nación se definen como mar territorial, es decir, la parte del mar sobre la que el Estado ribereño puede realizar actos de soberanía, considerándose como una extensión de su territorio. De acuerdo con la Ley Federal del Mar en su art. 25º, la anchura del mar territorial es de 12 millas marinas (22,224 m.) y es adyacente tanto a las costas nacionales, sean continentales o insulares, así como a las aguas marinas interiores. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre al mismo, al lecho y al suelo de este mar. La zona económica exclusiva es el área situada más allá del mar territorial y se extiende a 200 millas marinas (374,000 m.) en que la nación ejerce derechos de soberanía para fines de exploración y explotación de los recursos naturales.

La OMI se encuentra en estrecha relación con la OACI, no sólo para regular las actividades que tienen que ver con los hidroaviones y portaviones, sino también para establecer normas para que toda aeronave comercial deba de contar con chalecos salvavidas, la capacitación a la tripulación para que puedan instruir a los pasajeros en caso de un amerizaje para el uso adecuado de los mismos, reglamenta también la evacuación de aeronaves en este tipo de emergencias. También rige los procedimientos para evitar posibles colisiones entre aeronaves y embarcaciones y actividades de salvamentos, de acuerdo con el Anexo 12 del Convenio de Chicago, para la organización y funcionamiento de las instalaciones y servicios necesarios para la búsqueda y salvamento, brindando apoyo con barcos, radioayudas y personal capacitado para la localización de las aeronaves en caso de que ocurriera algún siniestro.

2.1.9. Unión Internacional de Telecomunicaciones.

El 24 de mayo de 1844, Samuel Morse envió su primer mensaje público por medio del telégrafo entre las ciudades de Washington y Baltimore. Diez años después el telégrafo ya estaba disponible para el público en general.

En vista de la expansión de la red telegráfica y al creciente número de países que adoptaban el uso del mismo, éste se convirtió en un extraordinario medio de comunicación, por lo que 20 países europeos decidieron reunirse para firmar un acuerdo. "El 17 de mayo de 1865, se llevó a cabo la primera Convención Telegráfica Internacional, en donde participaron 20 países y dio origen a la Unión Telegráfica Internacional."⁽⁷⁴⁾

A partir de ese momento, las telecomunicaciones continuaron su desarrollo ya que en 1876 se inventó el teléfono y en 1896 se inventó el telégrafo inalámbrico. Estos hechos marcaron el inicio de la radiocomunicación, herramienta importante para los propósitos del transporte aeronáutico y del marítimo.

⁽⁷⁴⁾ *ITU's History*, p.1, Internet www.itu.int/

En 1906 se firmó el Convenio Radiotelegráfico Internacional, el cual contenía las primeras regulaciones sobre el telégrafo inalámbrico. En 1927, la Unión separó las frecuencias de servicios de radio para uso del transporte marítimo y aéreo debido al creciente número del uso de cada frecuencia. Finalmente en 1932, en la Conferencia de Madrid, la Unión decidió combinar los dos convenios: El Convenio Telegráfico Internacional de 1865 y el Convenio Radiotelegráfico Internacional de 1906 para dar origen al Convenio Internacional de Telecomunicaciones, por lo que en 1934 la Unión Telegráfica Internacional tomó el nombre de Unión Internacional de Telecomunicaciones, abarcando entonces todo tipo de comunicaciones, ya sean comunicaciones alámbricas, por radio o por sistemas ópticos y otros sistemas electromagnéticos debido al incremento en el número de frecuencias en cada servicio.

El 15 de octubre de 1947, la UIT se convirtió en una agencia especializada de las Naciones Unidas para facilitar la cooperación en las telecomunicaciones internacionales y hacer un llamado a los Estados miembros para invertir capital en el desarrollo, instalación, explotación y mantenimiento de los sistemas de telecomunicaciones; trasladando su sede de Berna donde había sido establecida en 1868 a Ginebra, Suiza. La UIT aprobó un plan para utilizar frecuencias para el transporte aéreo asignando varias bandas de frecuencia exclusivamente para la aviación civil, por lo que se requirió la colaboración entre la Junta Internacional de Registro de Frecuencias (IFRB, International Frequency Registration Board), por parte de la OACI, la UIT y las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros.

El Convenio de Aviación Civil Internacional abarca en el Anexo No. 10 Volumen I, a las Telecomunicaciones Aeronáuticas para la unificación del equipo de sistemas de comunicación, y en el Volumen II, los procedimientos de comunicación. La UIT apoya a los Estados miembros en la instalación de servicios de telecomunicación que permiten proporcionar la información meteorológica requerida para los aeródromos, líneas aéreas y centros de información de vuelo.

La UIT se compone actualmente por 188 miembros (Anexo V). La Conferencia Plenipotenciaria se compone por delegaciones representativas de todos los miembros y se reúne cada cuatro años para tomar las decisiones sobre los planes estratégicos que fueron sometidos por el Consejo y están abiertas para la participación de todos los miembros de la organización, para las agencias especializadas de las Naciones Unidas, a la Organización Internacional de Energía Atómica (OIEA), así como también para las organizaciones regionales de telecomunicación y operadores intergubernamentales de satélites.

El Consejo de la UIT se compone por 46 miembros que son elegidos por la Conferencia Plenipotenciaria, cumpliendo con la necesidad de establecer la participación de las cinco regiones del mundo. Su función principal es la de considerar las políticas y estrategias que respondan a las cambiantes necesidades de las telecomunicaciones.

| Región A América (8) | Región B Europa Occidental (8) | Región C Europa Oriental (5) | Región D África (13) | Región E Asia y Australia (12) |
|--|---|---|---|--|
| Argentina, Bahamas, Brasil, Canadá, Chile, Cuba, México, Estados Unidos. | Dinamarca, Francia, Alemania, Italia, Portugal, España, Suiza, Inglaterra | Bulgaria, Polonia, Rumania, Rusia, Ucrania | Argelia, Benin, Burkina Faso, Camerún, Cabo Verde, Egipto, Kenya, Malí, Morocco, Nigeria, Senegal, Sudáfrica, Tanzania. | Australia, China, India, Indonesia, Japón corea, Kuwait, Pakistán, Filipinas, Arabia Saudita, Viet Nam, Tailandia. |

Miembros del Consejo (1995-1998)
Fuente Internet www.itu.org

Las telecomunicaciones son hoy en día un aspecto que forma parte de la vida diaria, y dentro de la actividad aérea es una herramienta básica para el desarrollo del servicio de comunicación aire - tierra y para la aeronavegación. También se utilizan en el sistema de reservaciones de todas las líneas aéreas, mismo que se ha extendido hasta las agencias de viajes, quienes gracias al sistema SABRE^(db) pueden ingresar a los sistemas de las aerolíneas y obtener espacios sin necesidad de llamar a cada una de ellas.

^(db) SABRE deriva del inglés: Semi Automated Business and Research Environment, es decir, la creación de un sistema de investigación y negocios semiautomatizado.

2.2. Organismos internacionales no gubernamentales.

La cooperación internacional no sólo se da entre los organismos gubernamentales antes detallados, ya que como se mencionó anteriormente, también participan activamente los organismos no gubernamentales (ONG), a los que definen como "... cualquier organización internacional que no haya sido creada por vía de acuerdos intergubernamentales se considerará como una organización internacional no gubernamental. Estas organizaciones, llamadas O.N.G. son de índole privada y agrupan a particulares, a veces personas públicas pero nunca a Estados. No tiene fines lucrativos, aunque están dotadas de medios materiales a menudo muy poderosos; tienen personalidad legal aunque no exista un estatuto internacional y su régimen jurídico propio varía según cada país"⁽⁷⁴⁾

Existe un gran número de organismos no gubernamentales, empresas de carácter privado, que se enfocan a la cooperación internacional en todos los ámbitos y van desde el aspecto religioso, económico, cultural, social y técnico como lo es nuestra materia de estudio: la aviación civil internacional.

"De acuerdo con la Carta Constitutiva de las Naciones Unidas (Artículo 71), el Consejo Económico y Social está facultado para celebrar arreglos adecuados y para consultar a las NGO en asuntos de su competencia."⁽⁷⁵⁾ Más de un millar de ONG funcionan en la actualidad y más de 300 han sido consultores del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas. La Conferencia de Organismos No-Gubernamentales en relación consultora con las Naciones Unidas (CONGO)* se fundó en 1948 con la finalidad de hacer escuchar las voces de los organismos no gubernamentales en el contexto internacional.

A continuación se mencionan algunos ONG relacionados con la aviación civil.

⁽⁷⁴⁾ Colliard, Claude Albert, *Instituciones de Relaciones Internacionales*, FCC, México, 1978, p. 605

⁽⁷⁵⁾ Plano, Jack, *op. cit.* p.434

* Conference of Non-Governmental Organization in Consultative Relationship with the United Nations

2.2.1. Asociación Internacional del Transporte Aéreo

La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) es un organismo privado, encargado de regular lo que se refiere a las tarifas aéreas, regulando y promoviendo la cooperación interlineal para unificar criterios en casi todos los países del mundo con el objeto de evitar una competencia tarifaria desleal.

En 1919, con el fin de sentar algunas bases para la negociación de acuerdos y elaborar un sistema para llevar a cabo las operaciones comerciales, se reunieron seis aerolíneas creando así la Asociación Internacional de Tráfico Aéreo, en la Haya, Holanda.

En abril de 1945 se llevó a cabo la Conferencia Internacional de Transporte Aéreo en la Habana, Cuba, con la participación de un comité especial designado por la Conferencia de Chicago para estudiar los estatutos de la Asociación, en donde participaron 57 aerolíneas de 31 Estados, en su mayoría de Europa y de América del Norte, se sentaron las bases para lo que es ahora la Asociación de Transporte Aéreo Internacional con sede en la ciudad de Montreal, Canadá.

"En 1945, se establecieron los artículos de la Asociación con la finalidad de:

- a) Promover la seguridad económica del transporte aéreo para el beneficio de los usuarios, para fomentar el comercio aéreo y estudiar los aspectos relacionados con esta actividad.
- b) Proveer los medios para la colaboración entre las empresas de transporte aéreo que se relacionen con los servicios del transporte aéreo.
- c) Mantener estrecha cooperación con la Organización de Aviación Civil Internacional y otros organismos internacionales."⁽⁷⁶⁾

⁽⁷⁶⁾ *IATA History*, p.1, Internet www.iata.org/

La IATA es un organismo no gubernamental, de carácter privado de acuerdo con el artículo 71º de la Carta de las Naciones Unidas, el cual cuenta actualmente con 230 miembros de más de 130 países. Lo conforman diferentes sociedades, nacionales y anónimas, así como empresas dedicadas a la aviación civil, las cuales deben tener las matrículas de sus aeronaves registradas ante la OACI, de acuerdo al Anexo 7 de Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves, en donde se especifican los requisitos relativos a la matrícula e identificación de las aeronaves. Las líneas aéreas nacionales e internacionales, miembros de la asociación, son consideradas como miembros asociados, las primeras y miembros activos, las últimas.

Para atender de cerca las necesidades de todos los miembros, la IATA se divide en 12 oficinas regionales: Amén, Bangkok, Buenos Aires, El Cairo, París, Río de Janeiro, Dakar, Londres, Nairobi, Singapur, Sidney y Washington.

La estructura de esta asociación la conforman la Asamblea General, que es el órgano principal, formado por 21 miembros y se reúne cada dos años; el Comité Ejecutivo, formado por ejecutivos de las líneas aéreas que son elegidos por la Asamblea General y son renovados cada 3 años, el cual puede convocar en cualquier momento a una Asamblea General Extraordinaria; el Director General, elegido por los representantes de las líneas aéreas miembros de la asociación y quien actualmente es el Sr. Pierre Jeannot; el Secretario, elegido por el Comité Ejecutivo y por el Director General a quien rinde sus informes; el Tesorero, también elegido por el Comité Ejecutivo y el Director General, quien protege y rinde informes sobre los fondos de la asociación; y los Comités Permanentes, constituidos por representantes expertos de las diferentes líneas aéreas.

Existen cinco comités para apoyar las actividades que realiza la asociación: el Comité Técnico, encargado de las cuestiones de eficiencia en el transporte aéreo, una de las más importantes tareas de la IATA, ya que la seguridad y confianza en

los servicios aéreos son parte fundamental para las operaciones de las aerolíneas, en donde se requieren las más altas normas de seguridad en la navegación aérea, en la infraestructura aeroportuaria y en las operaciones de vuelo. Por lo anterior la IATA trabaja conjuntamente con la OACI para fijar las Normas Recomendadas (SARP) de los anexos del Convenio de Chicago.

Por otro lado se cuenta con el Comité de Finanzas, encargado de la revisión de los documentos internacionales para su pago, seguros, etc.; el Comité Legal, es el encargado de la validación de los documentos de tráfico y todo lo que tiene que ver con las leyes públicas y privadas en materia del transporte aéreo internacional, en donde, por ejemplo, actualmente se encuentran con la revisión y modernización del Convenio de Varsovia (originalmente firmado en 1929) con relación a la responsabilidad de las líneas aéreas por pérdidas, lesiones o muerte; el Comité Médico, encargado de cumplir con lo relacionado con el equipo médico y de salvamento que se lleva a bordo de las aeronaves, así como lo establecido en el Anexo 12 del Convenio de Aviación Civil referente a la Búsqueda y Salvamento; y por último, el Comité Asesor de Tráfico que se encarga de dar asesoría en las Conferencias de Tráfico en cuanto a lo que se refiere a la fijación de tarifas aéreas.

"Algunas de las interrogantes que orillaron a buscar una la regulación del Transporte Aéreo Internacional, fueron entre otras: ¿Quién puede volar y a dónde? ¿Cuál sería la tarifa por dicho servicio? ¿Cómo sería la división tarifaria en un boleto de viaje en donde participan más de una línea aérea? y ¿Cómo lo podrían contabilizar las aerolíneas?"⁽⁷⁷⁾ Para las dos primeras preguntas, el Convenio de Chicago de 1944 trató de buscar una solución por medio de un tratado multilateral, sin embargo dicho convenio no cubría completamente con las necesidades de algunos Estados miembros y estas diferencias fueron solucionadas por medio de la elaboración de tratados bilaterales, cuya estructura se detallará más adelante.

⁽⁷⁷⁾ *Idem.*

Se puede considerar al Convenio de Bermudas de 1946, firmado entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña, como el punto de partida y el modelo a seguir para los siguientes 4000 tratados bilaterales en materia de transporte aéreo internacional que han sido registrados ante la OACI.

La IATA cuenta con una organización regional con el fin de tomar decisiones en materia de tarifas regionales, por lo que se han creado tres Conferencias de Tráfico con un doble propósito: asegurarse de que las tarifas no propicien una competencia desleal y para proteger los intereses de los consumidores tratando de fijar las tarifas lo más bajas posibles sin afectar a las líneas aéreas. Es necesario aclarar que la IATA no fija las tarifas de los servicios aéreos, sino que auxilia a sus miembros en el proceso de fijación de las mismas para que, posteriormente se sometan a la aprobación gubernamental de cada Estado. (Anexo VI)

La primera Conferencia de Tráfico se llevó a cabo en Río de Janeiro en 1947, lográndose un acuerdo con casi 400 resoluciones sobre varios aspectos del transporte aéreo internacional por la necesidad de construcción de tarifas en viajes de varios sectores, franquicias de equipajes, designación de boletos de avión y guías aéreas para carga, procedimientos para las agencias de viajes, así como reglas de prorrato, entendiéndose por "prorrata la asignación de los ingresos que corresponden a un transportista que haya participado en el servicio de transporte realizado por varias empresas, cuando el billete ha sido adquirido de uno sólo. El servicio de prorrata es un trámite de compensación sujeto a unas reglas convenidas."⁽⁷⁸⁾

Lo anterior conforma las bases de la red interlineal en donde, casi 300 aerolíneas que han firmado el acuerdo, pueden aceptar boletos y guías aéreas de otras líneas aéreas recíprocamente con un formato unificado.

⁽⁷⁸⁾ IATA, Los objetivos y las actividades, Montreal, octubre de 1991, p. 8

Las agencias de viaje están autorizadas por la IATA para la expedición de boletos de pasaje para el transporte aéreo y existen procedimientos específicos para que éstas puedan operar y utilizar un formato único de boleto válido para todas las líneas aéreas. Para simplificar las transacciones entre las líneas aéreas y las agencias de viaje se ha creado un sistema bancario planificado, conocido como BSP (Bank Settlement Plan) el cual tiene las siguientes funciones:

- a) "Recepción de reportes de ventas de los agentes de ventas.
- b) Envío de estado de cuenta a los agentes de ventas.
- c) Recepción de remesas de los agentes de ventas.
- d) Desarrollo de otras funciones especificadas en el reglamento de ventas realizadas por agentes."⁽⁷⁹⁾

El BSP, es un sistema internacional que fue creado por las líneas aéreas para una mejor administración y que representa las siguientes ventajas para los agentes de viajes :

- a) "Simplificación en la emisión de boletos debido al uso de documentos de tráfico uniformes.
- b) Ahorro de tiempo en la distribución de documentos de tráfico a cada agente, sin necesidad de solicitarlos.
- c) Reportes de ventas más simples y la facilidad de reportar todas las ventas al banco, en lugar de reportarlas a cada una de las líneas aéreas.
- d) El pago de las ventas es mucho más simple, pues se hacen únicamente dos pagos al mes en el banco, en lugar de hacer dos pagos mensuales a cada una de las líneas aéreas.
- e) El Banco proporciona al agente, sin costo alguno, estadísticas de ventas hechas por cada agencia a cada línea aérea, etc."⁽⁸⁰⁾

⁽⁷⁹⁾ De la Torre, Francisco, Agencias de viajes y transportación. Ed. Trillas, México, 2da. Edición, 1980, p.118

⁽⁸⁰⁾ *idem*.

"Los países que han implantado el BSP son: Alemania, Australia, Austria, Bélgica, Canadá, China, Chipre, Colombia, Corea, Costa Rica, Ecuador, Egipto, España, Finlandia, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Holanda, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kenia, Luxemburgo, México, Panamá, Nueva Zelanda, Portugal, Puerto Rico, Gran Bretaña, República Dominicana, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Liechtenstein, Tailandia, Tonga, Samoa Oeste, Turquía y Venezuela."⁽⁸¹⁾

El trabajo técnico de la asociación se distribuye en las siguientes siete áreas:

- a) Aeronáutica y telecomunicaciones, que incluye las funciones vitales de la aeronavegación.
- b) Ingeniería y medio ambiente, en donde se desarrollan las políticas de la IATA en lo que respecta al ruido de las aeronaves y otras emisiones contaminantes.
- c) Aeropuertos, en donde se definen los requerimientos de las aerolíneas dentro de las terminales aéreas.
- d) Operación de vuelo, que trabaja con factores de seguridad, manteniendo las rutas aéreas ya definidas en el mayor de los casos.
- e) Medicina, la cual monitorea las normas de salud en la tripulación de vuelo y proporciona facilidades para el transporte de pasajeros con alguna discapacidad.
- f) Facilitación, la cual trata de agilizar el flujo de los pasajeros en los aeropuertos, principalmente en los trámites de aduana y migración, participando con la OACI con la aplicación de las Normas y Métodos Recomendados Internacionales, que se encuentran en el Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- g) Seguridad, la cual trabaja con medidas de protección para los pasajeros y la carga para prevenir el sabotaje o secuestro de aeronaves, así como la prevención del fraude por los boletos robados o utilizados fraudulentamente, lo que ocasiona pérdidas a la industria aérea por millones de dólares al año.

⁽⁸¹⁾ Alvarez Maldonado, Marcela, *op. cit.* p. 109

La automatización en el intercambio electrónico de información, se ha convertido en un instrumento común en las operaciones de las líneas aéreas para unificar los formatos en los mensajes, con un intercambio de datos entre las compañías de servicio del transporte aéreo. Por lo anterior, entre los programas de cooperación técnica por parte de las Naciones Unidas, se encuentra el del intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte (EDIFACT). De esta forma una línea aérea o agencia de viajes, puede consultar e incluso reservar espacios aéreos de otra compañía diferente, así como efectuar el envío de mensajes en forma inmediata entre las líneas aéreas.

Una de las tareas de la IATA es la de minimizar el impacto que causan los cargos e impuestos locales que los Estados imponen a las líneas aéreas por el uso de las instalaciones aeroportuarias y por otros servicios, gastos que de una forma u otra, son pagados por los usuarios del transporte aéreo.

Por otro lado, da seguimiento a los precios del combustible para tratar de unificar internacionalmente su costo, así como de que éste se consiga a un bajo costo con el fin de proporcionar los mayores beneficios a las líneas aéreas y que la carga de combustible en cada diferente Estado, no afecte sus costos de operación.

Las líneas aéreas miembros de la IATA, crearon un centro de control llamado ULD (Unit Load Devices), en donde se desarrollaron las especificaciones técnicas de los contenedores para la carga y equipaje, lo cual permite que el manejo de la carga sea rápido y económico. Al mismo tiempo, para lograr la seguridad en el transporte de la carga, la IATA desarrolló las Regulaciones para Mercancías Peligrosas y las Regulaciones para el transporte de Animales Vivos, adecuando un compartimento especial en las aeronaves, que proporciona las normas convenientes para el bienestar de los animales. La unificación de procedimientos para las líneas aéreas, beneficia a las mismas por la reducción de sus costos operativos, reflejándose en tarifas atractivas para los usuarios de este servicio.

2.2.2. Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea.

Después de que la OACI fue fundada y conforme iban surgiendo regulaciones en lo que concierne a la transportación aérea, varias asociaciones nacionales de pilotos en diversos países comenzaron a mostrar un especial interés en que, dentro de esa organización no hubiera ninguna representación de pilotos de líneas aéreas.

Por lo anterior, surgió la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (International Federation of Air Line Pilot's Associations) conocida con las siglas "IFALPA", convocando en 1948 a una Asamblea General en la ciudad de Londres surgiendo así esta federación, inicialmente con 13 asociaciones de diferentes Estados con el fin de tener una representación internacional.

"Actualmente la IFALPA cuenta con 90 miembros asociados, quienes representan alrededor de 100,000 pilotos. Entre sus principios cardinales se encuentra la no-discriminación entre las diferentes razas, colores, creencias y políticas."⁽⁸²⁾ La federación solamente permite el ingreso de una asociación de pilotos representativa por cada Estado, y cuya constitución satisfaga los criterios establecidos para ser admitida por la IFLAPA. La Asociación Sindical de Pilotos de Aviación (ASPA), es la organización gremial que representa a los pilotos de diferentes líneas aéreas en México, la cual forma parte de la IFALPA.

Una de las tareas principales de la federación es el tratar asuntos que afectan la aviación civil internacional y, ya que la mayoría de los miembros de la IFALPA forman parte de la OACI, tienen contacto directo con lo que la organización le dice a sus miembros, recordando que los ONG pueden participar en las Asambleas Generales que lleva a cabo la OACI sin tener derecho a voto, cuando se traten temas de especial interés para éstos.

⁽⁸²⁾ IFALPA, *History*, Internet www.ifalpa.org/

La IFALPA tiene su oficina matriz en Londres y para tener representación en todo el mundo, cuenta con 20 oficinas regionales, responsables de la promoción y desarrollo de los objetivos de la federación, que brindan apoyo a sus miembros para implementar las políticas de la IFALPA en sus respectivas regiones. Cuenta también con una oficina en Montreal, con el único fin de mantener un observador permanente en la Comisión de Aeronavegación de la OACI, para que la mayor parte de las políticas de la federación sean implementadas en base a las normas y métodos recomendados por la OACI. La permanente participación de los diferentes organismos no gubernamentales en la OACI ayuda a mantener una actualización constante en lo que respecta a la implantación de políticas aeronáuticas.

La estructura básica de la IFALPA, está organizada por :

- a) La Conferencia, formada por todos los miembros asociados, quienes se reúnen anualmente para revisar las políticas y la actuación de la Federación.

Los 6 Oficiales Principales, los cuales no pueden actuar como representantes de su propia asociación nacional durante los dos años que conforman el período de responsabilidad en la IFALPA, ocupan los tres siguientes cargos:

- b) El Presidente, quien actualmente es el Capitán Ted Murphy, tiene la función ejecutiva para llevar a cabo los acuerdos aprobados.
- c) El Presidente Adjunto, es quien cubre el análisis de los accidentes y los Comités de mercancías peligrosas.
- d) Los 4 Vicepresidentes, cada uno responsable de las siguientes áreas : las normas técnicas; los asuntos profesionales; los asuntos regionales y de membresía; la administración y finanzas.

Otros componentes de la estructura organizacional de la IFALPA son:

- e) *Los 20 Vicepresidentes Regionales, que tienen la responsabilidad técnica, industrial y de las actividades en general de la Federación, en cada una de las veinte regiones geográficas de la IFALPA.*
- f) *Los Presidentes de cada Comité, quienes llevan a cabo el desarrollo de las propuestas para las políticas, la elaboración de diferentes programas, elaboración de materiales de información para los miembros de la Asociación, entre otros. Existen 11 Comités de apoyo.*
- g) *La Secretaría, que es el órgano encargado de la administración de la IFALPA. "La forman el Director Ejecutivo, quien actualmente es Cathy Bill, siendo éste el punto de contacto entre los otros miembros de la Secretaría y los Oficiales Principales. Así mismo, la representación de la Federación ante la OACI, forma parte de la Secretaría."⁽⁸³⁾*

La federación mantiene estrecha relación con diferentes organizaciones internacionales y regionales, siendo invitada regularmente a participar en sus reuniones de trabajo para el desarrollo de la aviación civil internacional. En adición a su permanente participación con la OACI, se puede mencionar a la Organización Europea de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (EUROPILOTE), la cual se ocupa de la normatividad de las licencias de pilotos aéreos; la Organización Iberoamericana de Pilotos (OIP), con sede en Colombia, Bogotá y fundada en 1973 por nueve asociaciones de pilotos de Latinoamérica además de España; con la Administración Federal de Aviación (FAA), con sede en los Estados Unidos; con la Cámara de Comercio Internacional (ICC); con la Organización Internacional de Ingenieros de Vuelo (IFEO); con la IATA, con la ONU y sus agencias especializadas como la OMM, la UPU, etc.; con la INTERPOL ya que el capitán es la autoridad máxima en vuelo y es quien debe de reportar toda irregularidad que suceda durante el mismo.

⁽⁸³⁾ *idem.*

2.2.3. Federación Universal de las Asociaciones de Agencias de Viajes.

La Federación Universal de las Asociaciones de Agencias de Viajes se estableció en Bélgica, Bruselas en 1919, y sus funciones principales son:

- a) "Examinar y mantener los intereses profesionales de las asociaciones de las Agencias de Viajes afiliadas, con objeto de propiciar mayores beneficios a su favor y mejores condiciones de operación.
- b) Proporcionar orientación a sus integrantes, relativa a los asuntos profesionales y turísticos de su competencia, y
- c) Fungir como consultora y asesora entre organizaciones internacionales en todo aquello que se relacione con las actividades profesionales de las agencias de viajes en un nivel mundial."⁽⁸⁴⁾

La FUAHV es el foro de representación de las asociaciones de agencias de viajes de diferentes Estados ante la industria turística, ya que la Federación agrupa a las grandes líneas aéreas, hoteles, compañías navieras, compañías ferroviarias, arrendadoras de automóviles y muchos otros operadores relacionados con la industria turística; de esta manera logra una constante comunicación y consulta con organismos internacionales como la IATA, la Asociación Internacional de Hoteles y Restaurantes (IH&RA), la Unión Internacional de Compañías Ferroviarias (UIC), con el fin de proporcionar una información actualizada a sus miembros y trabajar conjuntamente con las políticas establecidas por esos organismos.

Asimismo, la FUAHV es considerado como un órgano de consulta para las Naciones Unidas y mantiene una estrecha relación con la Organización Mundial de Turismo.

(84) De la Torre, Francisco, Agencias de viajes y transportación, Ed. Trillas, México, 2da. Edición, 1980, p.48

México forma parte de esta Federación, ya que la Asociación Mexicana de Agencias de Viajes (AMAV), fundada en 1945, también forma parte de la FUAAV.

Hemos observado que la cooperación internacional es un fenómeno inherente al desarrollo de las naciones, lo que da como resultado la formación de los diferentes organismos internacionales. Estos pueden ser públicos cuando los acuerdos establecidos se llevan a cabo entre los Estados, o privados, que es cuando se establecen las relaciones entre empresas particulares con un interés común internacionalmente, llamados también organismos no gubernamentales. Ambos han colaborado en el establecimiento de un marco regulatorio para cada área específica, así como en la integración y ayuda para los países en desarrollo.

Las Naciones Unidas, cuyos miembros son Estados soberanos, observaron la importancia de estas asociaciones dentro del ámbito internacional, por lo que se ha ido integrando a través de los años un sistema de organismos especializados con el fin de fomentar el respeto a los derechos humanos, para la protección del medio ambiente y para promover el desarrollo de las naciones y la reducción de la pobreza.

La OACI, que es el organismo especializado para la aviación civil internacional, participa en el desarrollo de la misma en las diferentes naciones y proporciona la asistencia técnica necesaria para lograr este objetivo. La estrecha relación que guarda con los demás organismos internacionales nos muestra que existe una interdependencia entre las actividades aéreas con las actividades de las telecomunicaciones, marítimas, meteorológicas, postales, de salud, etc., pues así como existe una cooperación internacional, también se da una cooperación interdisciplinaria para que todos los organismos logren sus objetivos. Asimismo, se puede observar que la gran mayoría de las diferentes empresas que se relacionan con el transporte aéreo internacional, lo hacen como parte integrante de alguna asociación internacional con la seguridad de que sus voces serán escuchadas y sus votos serán tomados en cuenta.

3. La aviación civil en México.

3.1. Antecedentes.

Alberto Braniff fue el primer hombre de habla hispana en el mundo quien efectuó el primer vuelo a 25 metros de altura, realizándolo en la Ciudad de México en 1910, rompiendo el récord mundial de altura de vuelo sobre el nivel del mar. A partir de este momento la actividad aérea tuvo en este país un fuerte desarrollo, colocándose entre los primeros tres lugares en América, después de Estados Unidos y Canadá. Por lo anterior surgió la necesidad en esta nación, como en otros países europeos, de regular la aviación civil participando en numerosas convenciones internacionales como pudimos observarlo en el capítulo anterior y siendo México de los primeros países en ratificar dichos convenios, además nuestro país es considerado como una parte estratégica en el desarrollo de la actividad aérea y en la relación que se tiene con los países de habla hispana.

Ya dentro de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, firmada el 5 de febrero de 1917, se hace referencia en el artículo 42º sobre cuáles son las partes que integran la Federación y el territorio nacional, y se dice en la fracción VI que el territorio nacional comprende, entre otros, al " ... espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional"⁽⁸⁵⁾

Durante la revolución mexicana se desarrolló principalmente la aviación militar en nuestro país, sin embargo fue necesario enviar a los pilotos a capacitarse en el extranjero, los primeros pilotos fueron enviados a Estados Unidos, posteriormente se observó que los estudios sobre aeronáutica en Francia eran mejor reconocidos; pero a pesar de los conocimientos que estos pilotos habían adquirido en esos países, no podían ponerlos en práctica en nuestro territorio por la carencia de aeronaves. El general Huerta, hizo un pedido de 20 aeronaves a la Casa Bleriot en

⁽⁸⁵⁾ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ed. Porrúa 123ª. Edición, México, 1998. p. 48

Francia, con el objeto de formar un cuerpo militar para operaciones aéreas. Una vez terminadas las revueltas revolucionarias, estas aeronaves se utilizaron para el desarrollo de la aviación civil.

La primera reglamentación sobre la actividad aérea en México, fue la Ley de Aviación de 1926, que posteriormente formó parte de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940.

El 1º de julio de 1928, por decreto presidencial se creó el Departamento de Aeronáutica Civil en México para fomentar la regularización de las concesiones aéreas que comenzaban a surgir por el desarrollo de la aviación en nuestro país, ya que el 12 de julio de 1921 se le había otorgado a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A., actualmente Mexicana de Aviación, la concesión para operar un servicio regular de pasajeros, carga y correo en las rutas de México-Tampico – Matamoros y de México – San Luis Potosí – Monterrey – Laredo. Este Departamento estuvo a cargo del ingeniero Guillermo Villasana, fundador de la aviación civil en México.

Diferentes Secretarías de Estado en la República Mexicana, participan en la regulación de la aviación civil y militar: la Secretaría de la Defensa Nacional, a través de la Dirección de Aeronáutica Militar; la Secretaría de Marina por medio del Cuerpo de Hidroaviación; y finalmente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Estas dos últimas instituciones forman parte de nuestro estudio en un apartado especial.

En el ámbito internacional, México se suscribió al Convenio Iberoamericano de 1926, el cual establece principalmente la soberanía del Estado sobre su espacio atmosférico, participó también en el Convenio de la Habana de 1928 y fue uno de los primeros 21 Estados firmantes del Convenio de Chicago de 1944 y debido a la importancia que México le ha dado al transporte aéreo, ha participado en forma activa, en un gran número de convenios multilaterales.

3.2. Regulación jurídica mexicana

3.2.1. Ley de Vías Generales de Comunicación.

La Ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC), es un decreto del Congreso de la Unión, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940.

Establece que las vías de comunicación y los medios de transporte que operen en dichas vías, quedan sujetos a la jurisdicción de los Poderes Federales, en lo que respecta a la explotación de las vías de comunicación, previa autorización de su funcionamiento por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; celebración de contratos con el Gobierno Federal; otorgamiento y revocación de permisos; venta de las vías generales de comunicación y medios de transporte; entre otras disposiciones señaladas en el art. 3º de esta Ley.

Por otro lado se establecen los requisitos que debe cumplir el personal que opere los medios de transporte que esta ley contempla, para que se cuente con la licencia respectiva expedida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; la aplicación y registro de Tarifas y los Derechos de la Nación sobre los ingresos que obtengan los medios de transporte por medio de la explotación de un servicio llevado a cabo en las vías generales de comunicación.

La participación de México en el aspecto internacional y la necesidad del establecimiento de convenios adicionales para la regulación del transporte aéreo, se observa en el Art. 54º de la LVGC, en donde se establece que las empresas que utilicen las vías generales de comunicación "podrán explotar sus servicios, o parte de ellos, conjuntamente con otra u otras empresas nacionales o extranjeras, no comprendidas en las disposiciones de esta ley, celebrando al efecto los arreglos o convenios necesarios que se someterán a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones."⁽⁸⁶⁾

⁽⁸⁶⁾ Art. 54º de la Ley de Vías Generales de Comunicación, Ed. Porrúa, México, 1998 p. 25

El capítulo que se refiere a las disposiciones generales de la LVGC, continúa vigente, estableciendo normas generales para la operación de las vías de comunicación en general. Esta ley está dividida en apartados llamados "Libros", cada uno de ellos se refiere específicamente a una vía de comunicación. El Libro Cuarto establecía la normatividad para las Comunicaciones Aeronáuticas y contemplaba exclusivamente a las aeronaves civiles; las aeronaves militares tienen su propia regulación. Sin embargo, la mayor parte de esta ley ha sido derogada y cada uno de los "Libros" que contenían las regulaciones para los diferentes tipos de transporte y medios de comunicación han sido sustituidos como a continuación se indica:

| Ley de Vías Generales de Comunicación (1940) | Leyes que modificaron la LVGC. Fecha de Publicación. |
|---|--|
| Libro 6º . "Comunicaciones Postales" | Ley del Servicio Postal Mexicano (24 dic. 1986) |
| Libro 3º. "Comunicaciones por agua" | Ley de Puertos (19 Jul. 1993) |
| Libro 2º. "Comunicaciones Terrestres" | Ley de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal (22 dic. 93) |
| Libro 3º. "Comunicaciones por agua" | Ley de la Navegación (4 ene. 94) |
| Libro 2º. "Comunicaciones Terrestres" | Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (12 mayo 1995) |
| Libro 4º "Comunicaciones aeronáuticas" | Ley de Aviación Civil (12 mayo 1995) |
| Libro 5º. Comunicaciones eléctricas" | Ley Federal de Telecomunicaciones (7 jun. 1995) |
| Libro 4º "Comunicaciones aeronáuticas" | Ley Aeropuertos(22 dic. 95) Art. 3º. del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Código Penal para el Distrito Federal en Materia de Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal; del Código Federal de Procedimientos Penales; la Ley de Vías Generales de Comunicación; La Ley Orgánica del Poder Judicial ... (11 jui. 1996). |

3.2.2. Ley de Aviación Civil

El avanzar con mejores niveles de desarrollo y crecimiento, así como fomentar la competitividad en la economía es uno de los retos que tiene nuestro país con la actual apertura económica; por lo anterior, la legislación en el transporte aéreo debe de estar actualizada y acorde para tal fin.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, el antecedente de esta legislación, data desde 1940 y estaba basada en un esquema de sobre regulación y protección de la industria nacional. Por lo que, a partir de 1991 se inició un proceso de desregulación, lo cual trajo como consecuencia que un mayor número de empresas comenzaran a ofrecer el servicio de transporte aéreo con nuevas rutas y tarifas más accesibles. Sin embargo surgió también una competencia desleal que trajo como consecuencia en algunas líneas aéreas, la reducción de los niveles de seguridad, el cual debe de ser el factor primordial en todo el transporte nacional e internacional; así como un deterioro en la calidad del servicio a los pasajeros.

Es así como surgió la Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995, para sustituir el Libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación y para promover la participación privada en este sector dentro de un marco regulatorio que otorgue certidumbre a sus inversiones.

En el Art. 3º. de esta Ley, se respeta el concepto de soberanía nacional, ya implícito en nuestra Constitución Política, diciendo que: " La explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, es de jurisdicción federal."⁽⁸⁷⁾

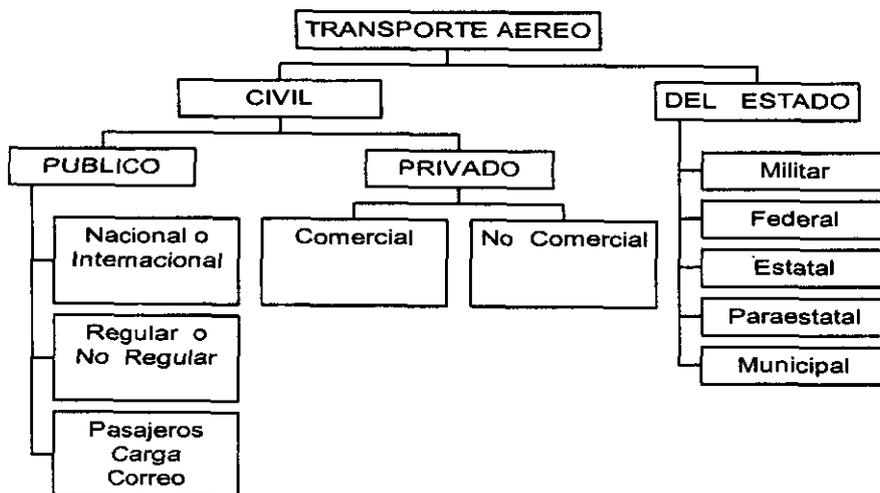
La Ley de Aviación Civil clasifica el transporte aéreo en: transporte aéreo civil y de Estado.

⁽⁸⁷⁾ Ley de Aviación Civil, Art. 3º, en Leyes y Códigos de México, LVGC, Ed. Porrúa, México, 1998, p- 448

Asimismo las aeronaves mexicanas civiles se subdividen en públicas y privadas correspondiendo a las primeras, las que son empleadas para proporcionar un servicio al público en el transporte aéreo regular o no regular, así como nacional o internacional. El servicio puede ser proporcionado para pasajeros, carga o correo. Las aeronaves privadas pueden ser para el servicio comercial y no comercial. Estas últimas son las que se destinan para otros usos que no sean el transporte público, como publicidad, fumigaciones, fotografías aéreas o bien para el servicio de empresas privadas sin fines de lucro. El transporte aéreo privado comercial es el que se destina al servicio de una o más personas por el propietario de la aeronave, con fines de lucro.

Lo anterior queda representado esquemáticamente en el siguiente cuadro:

CLASIFICACION DEL TRANSPORTE AEREO



La Ley de Aviación Civil es aplicable para el transporte aéreo regular y no regular, y establece las concesiones y permisos para ambos tipos de transporte. Se ha reservado la concesión del transporte aéreo nacional regular exclusivamente a las

personas morales mexicanas, quienes posteriormente podrán ampliar sus actividades al servicio del transporte aéreo internacional regular siempre y cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes haya autorizado las rutas correspondientes tanto en el ámbito nacional como internacional; en esta última modalidad de transporte, será necesario la autorización del país hacia el cual opere la ruta internacional por medio de convenios entre ambos Estados.

Las concesiones para que un transportista pueda prestar el servicio de transporte aéreo se otorgan por un plazo de 30 años, pudiendo ser prorrogadas en varias ocasiones, y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes solamente las otorga a las personas morales mexicanas.

Con el fin de considerar la posibilidad de permitir la inversión extranjera en este sector, la nueva legislación abre las puertas a la iniciativa privada para captar el capital por medio de sociedades permisionarias al servicio del transporte aéreo, tomando en cuenta las condiciones previstas por la Ley de Inversiones Extranjeras para este fin.

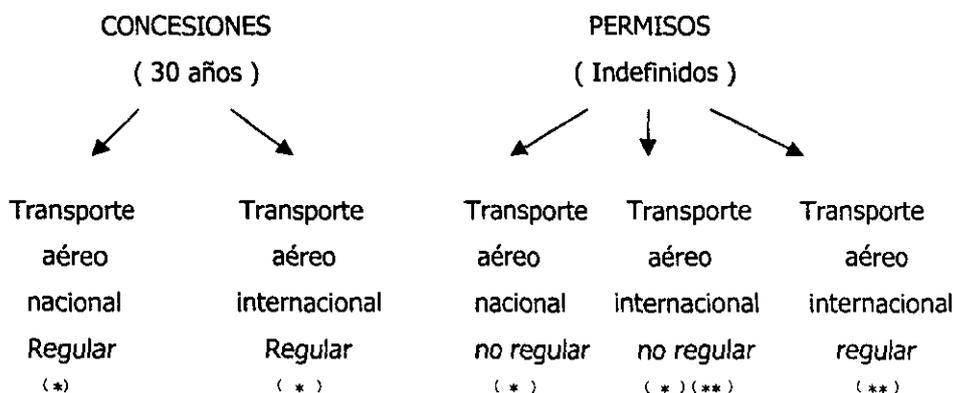
La Ley de Aviación Civil en su artículo 11º, considera el otorgar permisos para operar un servicio de transporte por tiempo indefinido, contemplando diferentes condiciones de acuerdo con la personalidad jurídica de que se trate, como se indica a continuación para que:

- a) Las personas morales mexicanas puedan proporcionar un servicio de transporte nacional no regular.
- b) Las sociedades extranjeras presten un servicio de transporte aéreo internacional regular.
- c) Las personas morales mexicanas y sociedades extranjeras puedan proporcionar el servicio de transporte aéreo internacional no regular.

d) Las personas físicas o morales, mexicanas o extranjeras presten el servicio de transporte aéreo Privado Comercial.

"Asimismo, requerirá de permiso el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento, que podrá otorgarse a personas físicas o morales mexicanas y extranjeras. Los permisos se otorgarán por plazo indefinido"⁽⁸⁸⁾

Para comprender lo anteriormente expuesto, se puede representar el criterio utilizado en el otorgamiento de concesiones y permisos para el transporte aéreo público de la siguiente forma:



(*) Otorgado a personas morales mexicanas

(**) Otorgado a sociedades extranjeras

Las concesiones y los permisos se pueden cancelar por dos diferentes razones: Por su expiración o su revocación. Las condiciones específicas para dar término a dichas concesiones o permisos se encuentran establecidas en el Artículo 14 de la Ley de Aviación Civil. Cabe destacar la importancia de que ningún concesionario o permisionario podrá ceder los derechos que le hubieran sido conferidos a ningún gobierno o Estado extranjero.

⁽⁸⁸⁾ *idem.* art. 11º

El transporte aéreo regular es el que se ofrece al público en general y se encuentra sujeto a itinerarios, frecuencias (número de vuelos a la semana) y horarios. Por el contrario, el transporte aéreo no regular, conocido como de contrato, "charter" o de fletamento, no está sujeto a un determinado itinerario y puede ser esporádico de acuerdo con la capacidad de demanda del servicio. Este último ha adquirido un mayor desarrollo en los últimos años en nuestro país, por lo que se le ha dedicado un apartado especial para su estudio.

Otros puntos importantes por destacar dentro de la Ley de Aviación Civil, es la responsabilidad que los transportistas adquieren con los usuarios del servicio de transporte aéreo y las penalizaciones a las que se hacen acreedores cuando:

- a) De acuerdo con el art. 52º el cual se refiere a la responsabilidad establecida en los contratos de transporte aéreo, es decir, el boleto o pasaje aéreo, se establece que por exceso de capacidad disponible o cancelación de vuelo por causas imputables al concesionario deberán:
- Reintegrar la parte del boleto no utilizada.
 - Ofrecer transporte sustituto, alimentos, servicio telefónico y hospedaje en caso de que se requiera pernocta.
 - Transportarlo en fecha posterior.
 - Indemnización no inferior al 25% del precio del boleto o de la parte no realizada del viaje.
- b) Dentro del fletamento de aeronaves se considera que:
- El fletante responderá únicamente ante el fletador por el incumplimiento de sus obligaciones y será responsable por los daños que se produzcan a las personas, carga o correo que transporte o daños causados a terceros por la superficie de la aeronave.
 - El fletador responderá por la calidad del transporte y los servicios turísticos que las personas contraten dentro del paquete.

c) Los concesionarios serán responsables por los daños causados a los pasajeros y sus equipajes, así como a la carga:

- Por daños a pasajeros, éstos tendrán el derecho a percibir lo triple de lo dispuesto por el Art. 1915 del Código Civil para el D.F. en materia común.
- Por destrucción o avería del equipaje de mano, la indemnización será hasta por 45 salarios mínimos.
- Por pérdida o avería de equipaje facturado, la indemnización será de 75 salarios mínimos.
- Por pérdida o avería a la carga la indemnización será de 10 salarios mínimos por kilo.

d) El concesionario o permisionario será responsable de cubrir las indemnizaciones por los daños causados a terceros.^(cc)

- En caso de daños a personas, la indemnización será lo triple de lo establecido en el Art. 1915 del Código Civil del D.F.
- En caso de daños a objetos la indemnización será hasta de 35 mil salarios mínimos.

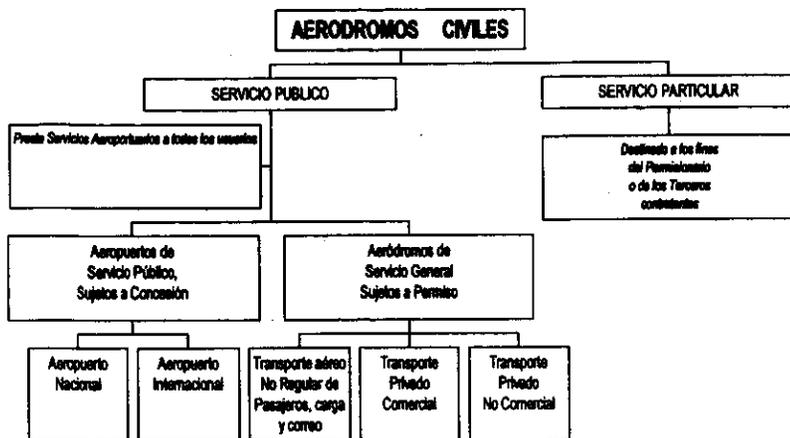
3.2.3. Ley de Aeropuertos.

El 22 de diciembre de 1995 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Aeropuertos la cual, de acuerdo con el art. 1º " tiene por objeto regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles, los cuales son parte integrante de las vías generales de comunicación".

Se entiende por aeródromo a la porción de tierra o agua en donde se pueden llevar a cabo las actividades de despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, que cuenten con instalaciones y servicios mínimos que garanticen una

^(cc) Para cumplir con la responsabilidad ante los pasajeros y terceros que pudieran resultar afectados, esta legislación también prevé que los transportistas deben de contar con un seguro vigente, el cual es requisito indispensable para el otorgamiento de cualquier tipo de permisos de transportación aérea.

operación aeroportuaria en forma segura. Estos a su vez, se dividen en aeródromos al servicio público y aeródromos al servicio particular.



FUENTE: Art. 2º Ley de Aeropuertos

Para que un aeródromo civil pueda tener el carácter de aeropuerto, éste debe de contar con las instalaciones adecuadas para proporcionar los servicios de recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo tanto en el transporte aéreo regular, como para el transporte aéreo no regular; así como para dar servicio al transporte privado comercial y no comercial. De acuerdo con el art. 2º, fracción VI de la presente ley, únicamente los aeropuertos podrán dar servicio al transporte aéreo regular.

Los aeródromos internacionales, deben de contar con la infraestructura, instalaciones y equipo adecuado para atender el servicio de transporte aéreo internacional de acuerdo con las disposiciones aplicables, así como contar con las autoridades competentes en cuanto a Sanidad Internacional, Migración y Aduana. Los aeródromos internacionales, son declarados como tales, por el Ejecutivo Federal.

Desde 1940, la actividad aérea había sido legislada exclusivamente por la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940. Y a partir de 1995, surge por iniciativa del Ejecutivo Federal, la Ley de Aviación Civil que actualiza la reglamentación del transporte aéreo y a finales de este mismo año, la Ley de Aeropuertos complementa dicho ordenamiento para iniciar un proceso de privatización en la red aeroportuaria. De esta manera los aeropuertos podrán tener la infraestructura necesaria para adecuarse al marco de seguridad requerido internacionalmente.

Por lo que, de acuerdo con el Art. 4º de la presente Ley, " Los aeródromos civiles se rigen por lo previsto en la presente ley, por los tratados internacionales y, a falta de disposición expresa, se aplicará:

- I. La Ley de Vías Generales de Comunicación;
- II. La Ley General de Bienes Nacionales;
- III. La Ley de Aviación Civil;
- IV. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo;
- V. La Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y
- VI. Los Códigos de Comercio; Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, y Federal de Procedimientos Civiles."⁽⁹⁰⁾

La Ley de Aeropuertos nombra como autoridad aeroportuaria a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Algunas de sus principales atribuciones son el otorgar concesiones y permisos y verificar su cumplimiento; establecer las reglas de tránsito aéreo y llevar el Registro Aeronáutico Mexicano. Dentro de los aeródromos, la SCT está representada por el comandante del aeródromo.

La Secretaría otorga las concesiones para la administración, operación y construcción de aeropuertos por medio de licitación pública. Estamos en un período de transición en cuanto a la aplicación de esta ley, en donde es palpable

⁽⁹⁰⁾ Art. 4º, Ley de Aeropuertos, en Ley de Vías Generales de Comunicación, Ed. Porrúa México, 1998

la inversión privada para la construcción y remodelación de nuevos aeropuertos como es el caso del Grupo Aeroportuario del Sureste y la licitación reciente para los aeropuertos del Pacífico y Centro - Norte, tema que se abordará más ampliamente en el apartado dedicado a Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

El art. 17 de esta Ley establece que "La Secretaría otorgará permisos a personas físicas, o personas morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeródromos civiles distintos a los aeropuertos."⁽⁹¹⁾ Estos son otorgados por treinta años como máximo, y pueden ser renovados previo cumplimiento de las nuevas condiciones que establezca la Secretaría.

La diferencia entre los permisos y las concesiones, es que estas últimas son otorgadas únicamente a sociedades mercantiles constituidas conforme a las leyes mexicanas y tienen una vigencia hasta de 50 años, pudiendo ser prorrogables.

En ambos casos puede participar la inversión extranjera con un capital no mayor del 49%,⁽⁹²⁾ sin embargo el art. 19 indica que: "Se requerirá resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que la inversión a que se refiere el párrafo anterior participe en un porcentaje mayor. Dicha Comisión deberá considerar al resolver, que se propicie el desarrollo regional y tecnológico, y se salvaguarde la integridad soberana de la Nación".⁽⁹²⁾

Esta ley establece la existencia de la Comisión Consultiva, formada por representantes del gobierno estatal y municipal, cámaras de comercio, turismo y de la industria de la región, para emitir recomendaciones relacionadas con los aspectos que afecten la actividad urbana y turística.

⁽⁹¹⁾ *idem.*

⁽⁹²⁾ *idem.*

⁽⁹³⁾ Según el art. 7º de la Ley de Inversión Extranjera, el capital extranjero puede participar hasta en un 25% en el transporte aéreo nacional, aerotaxi y transporte aéreo especializado y hasta en un 49% en el suministro de combustibles y lubricantes para aeronaves. El art. 8º indica que para una inversión mayor al 49%, previa resolución favorable por la Comisión arriba indicada, se contempla la participación de sociedades concesionarias o permisionarias de aeródromos de servicio público.

Los servicios en cada aeródromo que debe de prestar el concesionario o permisionario del aeropuerto se dividen en:

- a) Servicios aeroportuarios: Uso de pistas, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales, iluminación, edificios terminales de pasajeros y carga, abordadores mecánicos, seguridad y vigilancia, rescate y extinción de incendios.
- b) Servicios complementarios: Rampa, tráfico, combustible, almacenes de carga, mantenimiento y reparación de aeronaves.
- c) Servicios comerciales: Los que no son esenciales para la operación del aeropuerto ni de las aeronaves, y son restaurantes, arrendadoras de autos, telégrafos, correo, casas de cambio, bancos, entre otros.

3.3. Organismos gubernamentales mexicanos que participan en la aviación civil internacional.

3.3.1. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene a su cargo las áreas de infraestructura relativas a la construcción y conservación de las obras requeridas para el funcionamiento de los medios de transporte terrestre, aéreo y marítimo así como para todo tipo de comunicaciones, como la telegrafía, la telefonía, los satélites, televisoras, radiodifusoras, telecomunicaciones, etc., los cuales son conocidos como las Vías Generales de Comunicación. La SCT es responsable de planear y conducir el desarrollo de los servicios de comunicación y de transporte.

El origen de esta Secretaría data de 1821, una vez consumada la Independencia le fueron asignadas a la entonces Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Interiores y Exteriores, algunas atribuciones relativas a las obras públicas. Para el año de 1891 se concentraron en esta dependencia todos los ramos inherentes a las comunicaciones y los transportes y se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el 13 de mayo de ese mismo año, nombrándose como Secretario al Sr. Manuel González Cosío.

En 1901 nació la Dirección de Correos, en 1907 el Ferrocarril Central pasó a ser propiedad de la nación y a través de los años la Secretaría fue adquiriendo nuevas responsabilidades conforme al desarrollo que iban teniendo los medios de comunicación y de transporte. En 1926 la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y la Compañía Mexicana de Aviación firmaron un contrato para llevar el correo a la ciudad de Tampico, el cual fue modificado a los dos años, abarcando también la actividad aérea. En 1931 el presidente Pascual Ortiz Rubio promulgó la Ley de Vías Generales de Comunicación y medios de Transporte, modificada posteriormente en 1940 para tomar el nombre de Ley de Vías Generales de Comunicación, incrementándose también los servicios de aerocomunicación y cuyos principios jurídicos quedaron integrados en este ordenamiento.

En 1952, después de inaugurarse el Aeropuerto Internacional Benito Juárez en la Ciudad de México, la Secretaría le otorgó a la empresa Ramsa, la concesión para proporcionar los servicios radioaeronáuticos y de meteorología en todo el país. En 1957 se nacionalizó Aeronaves de México, cuya mayoría de acciones eran hasta ese entonces propiedad de Pan American.

El 1 de enero de 1959 desapareció la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, dando lugar a dos diferentes Secretarías: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Obras Públicas (posteriormente llamada Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas). La primera conservó los asuntos relacionados con la regulación de los medios de transporte de los servicios concesionados de comunicaciones.

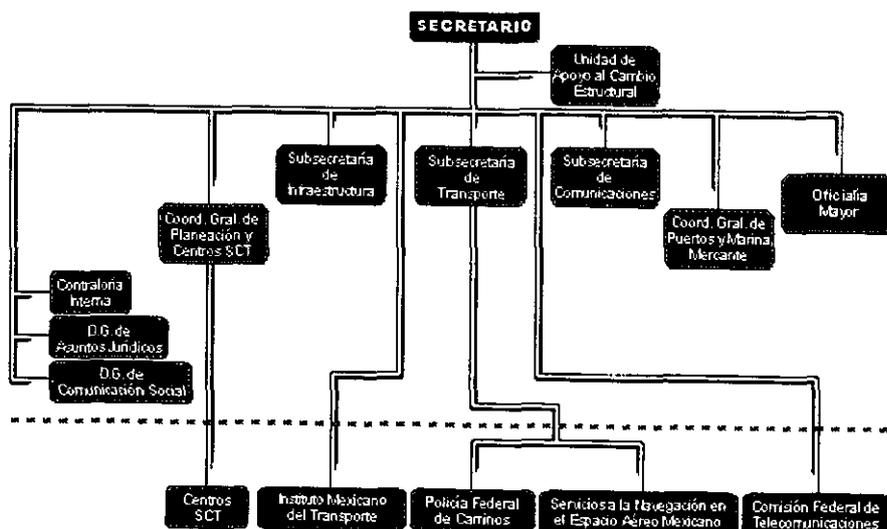
El 10 de Junio de 1965 se creó el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares y al año siguiente, Ramsa pasó a ser una empresa de participación estatal ya que el gobierno adquirió el 51% de su capital social.^(ee)

^(ee) Antes de la creación de ASA, los servicios para la navegación aérea como son los de rampa, los de información radioaeronáutica y el combustible, eran prestados por diferentes empresas, las cuales fueron absorbidas posteriormente por ASA para tener un control sobre todos estos servicios.

El sector de Comunicaciones y Transportes se rige actualmente por diferentes ordenamientos de acuerdo con cada uno de las áreas que coordina. En materia de aviación, se apoya en la Ley de Vías Generales de Comunicación (Libro I), la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos.

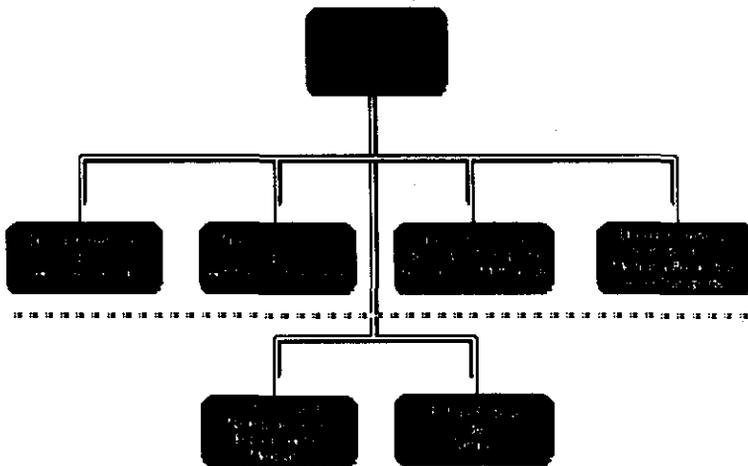
La Secretaría está desarrollando actualmente un proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-SCT, en donde se encontrarán establecidos los procedimientos y la clasificación de las verificaciones técnicas, operacionales y administrativas aplicables a las empresas aéreas y aeronaves en particular, con el fin de garantizar la seguridad en las operaciones aéreas y verificar que dichas empresas cumplan con los requisitos técnicos de mantenimiento que establecen los manuales de los fabricantes de las aeronaves y los preceptos legales reguladores de la actividad aeronáutica tanto nacional como internacional.

De acuerdo con el Manual de Operación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ésta se encuentra estructurada de la siguiente manera:



FUENTE: SCT. Estructura - Organigrama/ Manual de Organización en Internet (www.sct.gob.mx/f-estructura.htm)

A su vez, la Subsecretaría de Transporte, que depende directamente de la SCT, se subdivide en 6 Direcciones, en donde podemos encontrar la Dirección General de Aeronáutica Civil y el órgano desconcentrado de la SCT, Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano. Estos organismos, se describirán por separado debido a la importancia que éstos representan para la actividad aérea en nuestro país.



FUENTE: SCT: Estructura - Organigrama/ Manual de Organización en Internet (www.sct.gob.mx/f-estructura.htm)

En 1965, dentro de la estructura orgánica de la Secretaría de Obras Públicas, se creó la Dirección General de Aeropuertos para integrar un cuerpo de especialistas con el fin de planear, construir y actualizar las terminales aéreas que ya existían. En ese año se creó el Organismo Público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares por Decreto Presidencial el 10 de junio de 1965, que tendría como objetivo el cumplir con los fines antes mencionados así como el suministro de combustible y ayuda a la navegación, el cual se detallará posteriormente.

3.3.2. Dirección General de Aeronáutica Civil.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, también nombrada por sus siglas "DGAC", controla y desarrolla la capacidad técnica del personal aeronáutico, expide las licencias correspondientes, otorga los permisos correspondientes a las líneas aéreas en representación de la SCT y vela por la seguridad y el desarrollo del transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en nuestro país.

Depende de la Subsecretaría de Transporte y entre algunas de sus funciones principales se encuentran las que a continuación se enumeran:

- a) "Propone políticas y programas de transporte aéreo,
- b) Regula, coordina y vigila los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, los servicios aeroportuarios y complementarios, así como sus instalaciones y equipos.
- c) Establece y vigila las condiciones de operación del tránsito aéreo para garantizar su seguridad.
- d) Propone la infraestructura aeroportuaria, las ayudas a la navegación aérea y las comunicaciones aeronáuticas que satisfagan las necesidades establecidas en los ordenamientos nacionales e internacionales.
- e) Tramita las solicitudes de concesión y otorga los permisos para la prestación de los servicios de transporte aéreo contemplados en la Ley de Aviación Civil como lo es el transporte regular, el no regular, el internacional, el nacional o el del servicio privado nacional y en ocasiones del servicio no comercial.
- f) Autoriza la operación de aeronaves ultraligeras, globos aerostáticos, aeromodelismo y vigila sus actividades.
- g) Aprueba y coordina los horarios de operación de aeropuertos conjuntamente con el Comité de Operación y Horarios que se establece en el Art. 61º de la Ley de Aeropuertos.

- h) Expide los Certificados de Aeronavegabilidad y de matrícula de las aeronaves civiles y mantiene actualizado el registro aeronáutico mexicano.
- i) Tramita las solicitudes de concesión para construcción y explotación de aeropuertos y lleva a cabo la certificación anual de los aeródromos civiles y pistas.
- j) Emite normas para los sistemas y servicios para la navegación, aproximación, ayudas visuales, comunicaciones y meteorología aeronáutica.
- k) Otorga los permisos para el establecimiento de fábricas de aeronaves y de sus componentes, así como el programa de mantenimiento de los mismos.
- l) Expide y cancela licencias al personal que interviene en la operación.
- m) Organiza y controla los servicios de búsqueda y salvamento para las aeronaves civiles accidentadas o extraviadas.
- n) Participa con los organismos internacionales en las negociaciones de tratados y convenios que celebra México con relación a la actividad aérea.
- o) Otorga permisos para el abastecimiento de combustible de las aeronaves.
- p) Promueve la formación y adiestramiento del personal técnico y coordina el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, CIAAC.⁽⁹³⁾

El CIAAC se estableció en nuestro país en 1952 como uno de los programas de asistencia técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional, con la participación de este organismo y el gobierno federal mexicano, para preparar al personal técnico nacional, el cual debía capacitarse para la creciente actividad aeronáutica en nuestro país y preparar también al personal de otros países latinoamericanos, ubicando ese centro en México gracias a una situación geográfica favorable para América Latina. Las autoridades mexicanas participaron con las instalaciones, equipos de vuelo, personal docente y administrativo.

A partir de 1981, el convenio de asistencia técnica de la OACI llegó a su fin, y a partir de esta fecha el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil depende exclusivamente de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

⁽⁹³⁾ www.sct.gob.mx/manualdeorg/capitulo5.html

El crecimiento de la aviación en México dio origen a la construcción de un nuevo Centro de Adiestramiento en el Aeropuerto Militar de Santa Lucía.

La DGAC como organismo negociador con instancias internacionales continúa con el criterio de reciprocidad y de mercados equivalentes. Últimamente se suscribieron y ratificaron diversos convenios bilaterales con países de Europa, Asia y América, los cuales se detallarán en un apartado especial al hablar de los convenios bilaterales que ha negociado nuestro país a través de la DGAC.

Actualmente existen 36 convenios bilaterales en condiciones de reciprocidad:

15 del continente americano

14 del continente europeo

7 asiáticos

Una de las estrategias que se encuentran dentro del Programa de Desarrollo del Sector de Comunicaciones y Transportes 1995-2000, para tal fin, es el de concertar convenios con una mayor participación de la aviación civil mexicana en el ámbito internacional dentro de un marco de reciprocidad, equidad y un trato no discriminatorio.

En el Programa de Trabajo de la SCT del presente año, se contempla el desarrollo de diferentes acciones para la consolidación de un subsector aeronáutico seguro, eficiente y competitivo. Algunas de éstas se llevan a cabo por conducto de la DGAC y a continuación se mencionan algunas de ellas:

1. "La elaboración del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano.
2. El impulso del programa de modernización de la flota aérea comercial regular y no regular mexicana.
3. El fomento de la internacionalización y participación de las líneas aéreas no regulares de fletamento para los pasajeros del mercado europeo, norteamericano y latinoamericano."⁽⁹⁴⁾

⁽⁹⁴⁾ FUENTE: SCT Programa de Trabajo 1999, Internet www.sct.gob.mx/prograb99

3.3.3. Servicios para la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

La SCT cuenta con tres órganos desconcentrados: Servicio de Dragado, Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano y Servicios de Telerreservaciones.

El organismo de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano fue creado el 3 de octubre de 1978 y su objetivo es el de "garantizar el transporte seguro y eficiente de personas y bienes en el espacio aéreo mexicano, mediante la prestación eficiente de los servicios de tránsito aéreo, de meteorología aeronáutica, de telecomunicaciones aeronáuticas, de radioayudas a la navegación aérea y despacho e información de vuelo."⁽⁹⁵⁾

Su estructura está formada por una Dirección General, la Gerencia Técnica, la Gerencia de Administración y cinco Gerencias Regionales distribuidas de la siguiente manera:

- | | |
|------------------------|-------------|
| 1) Gerencia Centro | México D.F. |
| 2) Gerencia Occidental | Guadalajara |
| 3) Gerencia Noroeste | Mazatlán |
| 4) Gerencia Noreste | Monterrey |
| 5) Gerencia Sureste | Mérida |

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ha designado como su organismo desconcentrado a la oficina de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, que es la encargada de establecer un sistema de aerovías el cual tiene un uso de carácter obligatorio y es extensivo a toda aeronave que navegue en el espacio aéreo controlado a fin de que el tránsito aéreo se realice en forma más segura y ordenada.

⁽⁹⁵⁾ SCT Estructura orgánica, objetivos y funciones, Internet, www.sct.gob.mx/manualdeorg/capitulo5.htm

Este órgano desconcentrado controla un sistema de radioayudas formado por " 74 sistemas de radiofaros omnidireccionales de muy alta frecuencia (VOR) e igual número de equipos medidores de distancia (DME) en áreas continentales. Así mismo cuenta con 23 equipos de radiofaros no direccionales (NDB) en áreas oceánicas y 17 sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS). Proporciona también información meteorológica, aeronáutica e información de vuelos y permite la transmisión de mensajes aire-tierra."⁽⁹⁶⁾

No todos los aeropuertos en nuestro territorio cuentan con estas radioayudas. De acuerdo con el Programa de Trabajo de 1999 de la SCT, se planea una inversión por 291.5 millones de pesos para modernizar los servicios de navegación aérea y para llevar a cabo diferentes proyectos para que la operación de vuelos sea cada vez más segura, pretendiendo hacer obligatorio el uso del sistema alertador de aproximación a la tierra (GPWS), por lo anterior se busca la participación privada.

Con los instrumentos antes mencionados se proporciona el Servicio de Tránsito Aéreo de acuerdo a las normas de seguridad establecidas en los convenios internacionales.

El Servicio de Despacho e Información de vuelo consiste en proporcionar información meteorológica y operacional, previa a la salida de los vuelos, como los reportes meteorológicos, pronósticos de tiempo, vientos superiores, cartas de aerovías, etc. Asimismo es requisito proporcionar a esta área la copia del plan de vuelo para darle seguimiento hasta su destino, como se establece en los procedimientos de búsqueda y salvamento.^(m)

⁽⁹⁶⁾ SCT, Programa Nacional de Desarrollo del Sector de Comunicaciones y Transportes 1995-2000 p. 48

^(m) En el plan de vuelo se informa sobre los puntos de escala y destino de la aeronave, así como las horas estimadas de arribo ya que se les da un seguimiento a todas las operaciones hasta que llegan a su destino final. De esta manera se puede determinar si es necesario iniciar un procedimiento de búsqueda y salvamento. Si después de 30 minutos de la hora estimada de arribo de una aeronave a un determinado punto, ésta no ha tenido comunicación alguna con ese punto, inicia la etapa de incertidumbre (incerfa) en la que se intenta la comunicación con dicha aeronave por otros 30 minutos. Si pasado este tiempo aún no se logra establecer contacto alguno con la aeronave, inicia la fase de alerta (alerfa). Finalmente cuando se determina que algún desastre a ocurrido se pasa a la fase de desastre (detresfa).

Entre otras funciones que se contemplan en el Manual de Organización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que son de la competencia del SENEAM, se pueden mencionar las siguientes:

- a) "Participar con las autoridades competentes en la planeación para el desarrollo, ampliación y ubicación de los aeropuertos, así como en la determinación de las dimensiones, localización y horarios de los espacios aéreos prohibidos y restringidos.
- b) Elaborar, actualizar y distribuir la Publicación de Información Aeronáutica (PIA), así como proponer la asignación de las frecuencias dentro de las diferentes bandas del servicio móvil aeronáutico.⁽⁹⁹⁾
- c) Aprobar previamente a la autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, los horarios de operación de las líneas aéreas, verificando su puntualidad, así como las operaciones aeronáuticas especiales.
- d) Participar en la planeación, organización, funcionamiento y desarrollo de los servicios de meteorología, control de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas y de procedimientos operacionales; evaluar los estudios y estadísticas para determinar su eficiencia en las operaciones, así como orientar la elaboración y difusión de los documentos informativos de carácter internacional que se reciban de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de la Agencia Federal de Aviación (AFA)."⁽⁹⁷⁾

⁽⁹⁷⁾ SCT, Estructura orgánica, objetivos y funciones. Internet, www.sct.gob.mx/manualdeorg/

⁽⁹⁹⁾ El PIA es un documento oficial para la navegación aérea, el cual contiene cartas aeronáuticas para volar sobre el territorio nacional, los horarios de las albas y los ocasos en todos los aeropuertos de México, cartas de aproximación y los números de las diferentes frecuencias en la banda VHF para las telecomunicaciones relacionadas con los servicios móviles aeronáuticos nacionales e internacionales, canales de emergencia y frecuencias de búsqueda y salvamento. El PIA, además de contener diferentes tipos de información, constituye un manual que siempre se debe de traer a bordo de las aeronaves. La versión americana del PIA tiene el nombre de *Jeppesen Airway Manual*, el cual cuenta también con cartas aeronáuticas del territorio mexicano.

Para poder llevar a cabo cada uno de estos servicios, el SENEAM cobra a cada línea aérea ya sea nacional o extranjera, regular o no regular; de pasajeros o de carga; una cuota por aprovechamientos de los servicios de navegación aérea en cada una de sus operaciones. Estas cuotas pueden cobrarse al usuario por medio de dos formas que se encuentran detalladas en el Esquema de Cobro para la Prestación de Servicios, las cuales pueden ser: (Anexo VII)

- a) A través del combustible suministrado; pagando una cuota extra por cada litro de combustible en cada operación o bien,
- b) Por una fórmula expresa en el contrato de servicios con cada una de las líneas aéreas, que involucra los aeropuertos de origen y destino, los kilómetros volados y el peso de la aeronave.

El SENEAM se encuentra en estrecha relación con la Comisión Federal de Telecomunicaciones, que es un órgano administrativo desconcentrado de la SCT, con el objeto de regular y promover el desarrollo eficiente de las telecomunicaciones, herramienta indispensable en la navegación aérea. Asimismo, debido a la naturaleza de sus funciones, se puede observar también el vínculo tan estrecho que existe con las demás dependencias de la SCT, en especial con la DGAC y con ASA.

3.3.4. Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

El primer aeropuerto en México, se desarrolló en 1929 en la capital del país. En 1960, México tenía 31 aeropuertos, aunque no todos contaban con las normas aeroportuarias que contemplan los más altos índices de seguridad.

Por lo anterior, surgió la necesidad de modernizar los aeropuertos que funcionaban en nuestro territorio y mejorar los servicios de navegación que en ellos se

proporcionaba. También surgió la necesidad por el desarrollo de nuevas rutas turísticas en beneficio de la economía del país, ya que debido al interés de obtener y conceder rutas internacionales, se exigía que los aeropuertos contemplaran las normas internacionales de seguridad.

"Por lo tanto, se crea Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) mediante Decreto del 10 de junio de 1965, publicado en el Diario Oficial del día 12 del mismo mes y año, en el cual se establece su personalidad jurídica como Organismo Público Descentralizado y patrimonio propios"⁽⁹⁸⁾, el cual organizaría la red aeroportuaria nacional, y proporcionaría los servicios de ayuda a la navegación, así como el suministro de combustible.

En 1965, ASA controlaba 34 aeropuertos. A partir de 1978, por Decreto Presidencial, se fusionó con la Empresa Nacional de Combustibles de Aviación S.A., para garantizar un suministro eficiente en toda la República. En 1980, ASA absorbió a otra empresa de suministro de combustible, la Distribuidora de Gas Avión S. A., que operaba en 11 aeropuertos del sureste e incorporó los servicios de rampa, lo cual la consolidó como un monopolio en los servicios aeroportuarios.

En 1989 ASA se modifica cuando amplía sus funciones, incluyendo la construcción y conservación de pistas, plataformas, estacionamientos, hangares y edificios terminales en los 57 aeropuertos en los que operaba en ese entonces.

De acuerdo al Manual de Organización de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, algunas sus funciones son las siguientes:

- a) Administrar, operar y conservar los aeropuertos, sus pistas, plataformas, edificios y servicios complementarios, auxiliares y especiales que se mencionan en la Ley de Aeropuertos.

⁽⁹⁸⁾ *idem*, p.7

- b) Proporcionar y administrar los servicios auxiliares de radionavegación, meteorología, suministro de combustible, transporte de pasajeros a posiciones remotas así como los pasillos telescópicos (algunos son operados por empresas privadas).

- c) Recaudación de derechos aeroportuarios a las líneas aéreas, las cuales cobran el "Derecho de Uso Aeroportuario" (DUA), o "Tarifa de Uso de aeropuerto" (TUA) a los usuarios. ASA establece que " todo pasajero que viaje en vuelos nacionales o internacionales; que utilice a su salida aeropuertos administrados por dicho organismo, deberá pagar la Tarifa de Uso de Aeropuerto."⁽⁹⁹⁾ Sin embargo, entre las excepciones de dicho cobro se encuentran a los menores de dos años, los tripulantes de las aeronaves, los inspectores aeronáuticos, los miembros de la Armada, los Senadores y Diputados, y los pasajeros en conexión inmediata (estancia menor de 24 horas).

- d) Vigilar que las compañías aéreas nacionales e internacionales den seguimiento al acuerdo publicado en el Diario Oficial el 5 de diciembre de 1994, sobre el "Acuerdo que autoriza a las Tarifas por los Servicios Aeroportuarios que presta el Organismo Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares."

En este Acuerdo se establecen las tarifas autorizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para la prestación de los Servicios de Aterrizaje; Servicios de Estacionamiento en Plataforma de Embarque y Desembarque; Servicios de Estacionamiento en Plataforma de Permanencia Prolongada o Pernocta; Servicios de Pasillos Telescópicos, Aeropuentes, Sala Móvil y/o Aerocar; Servicio de Revisión a los Pasajeros y su Equipaje de Mano; y los Servicios de Abastecimiento o Succión de Combustible, y establece que es responsabilidad de ASA, el vigilar que las compañías aéreas nacionales y extranjeras, así como los demás usuarios del sistema aeroportuario, cumplan con las disposiciones establecidas en el mismo.

⁽⁹⁹⁾ *Universidad de Aerovías, Taller de reglamentación nacional para reservaciones*, Aeroméxico

La estructura orgánica de Aeropuertos y Servicios Auxiliares está integrada por:

- a) El Consejo de Administración, que está formado por un Presidente designado por el Ejecutivo Federal, once Consejeros y 4 Vocales. Es prudente mencionar que el grupo de consejeros se encuentra formado por el Titular y Subsecretario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los titulares de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Obras Públicas, Gobernación, Agricultura y Recursos Hidráulicos, Salubridad y Relaciones Exteriores, Secretaría de Turismo y el Director General de Nacional Financiera. Entre los cuatro vocales se encuentra el Director General de la DGAC, el Director General de Telecomunicaciones, otra persona que designa el Secretario de Obras Públicas y un integrante designado por el Consejo de Administración.
- b) La Dirección General, nombrada por el Consejo de Administración, que celebra los actos jurídicos y administrativos;
- d) Las Gerencias Especiales, entre las que se encuentran las de Comunicación Social, Asuntos Jurídicos, Administración, Construcción, Operación, Contraloría Interna, Planeación y Finanzas; y
- e) El Personal Técnico y Administrativo.

Actualmente México cuenta con la red aeroportuaria más completa de América Latina, la cual consta de 1,726 aeródromos (1995), de los cuales 83 son aeropuertos de servicio público que se dividen como se indica a continuación:

| RED AEROPORTUARIA NACIONAL | |
|------------------------------------|------------------------------|
| A CARGO O PROPIEDAD DE: | NUMERO DE AEROPUERTOS |
| Aeropuertos y Servicios Auxiliares | 58 |
| Estatales | 10 |
| Municipales | 5 |
| Particulares | 4 |
| Dependencias del Gobierno Federal | 6 |
| TOTAL | 83 |

Fuente: SCT. Dirección General de Aeronáutica Civil.

De estos 83 aeropuertos podemos considerar 51 con instalaciones para vuelos nacionales e internacionales y los otros 32 son solamente para vuelos nacionales. Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), administra 58 de estos aeropuertos, 43 de éstos tienen servicio para vuelos nacionales e internacionales y los otros 15 restantes operan únicamente con rutas nacionales.

"Actualmente operan en México 35 compañías extranjeras de 21 países que conectan a nuestro país con numerosos destinos en todo el mundo."⁽¹⁰⁰⁾ Este desarrollo en la red aeroportuaria permite gran comunicación entre las poblaciones que cuentan con más de 50 mil habitantes.

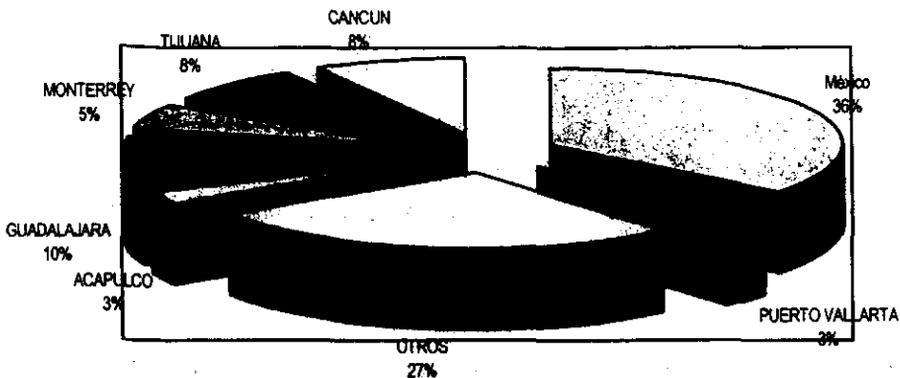
| AEROPUERTOS, AERÓDROMOS Y AERONAVES | | | | | | | |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Concepto | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
| Aeropuertos (1) | 82 | 82 | 83 | 83 | 83 | 83 | 83 |
| Nacionales | 40 | 38 | 39 | 35 | 33 | 33 | 30 |
| Internacionales | 42 | 44 | 44 | 48 | 50 | 50 | 53 |
| Aeródromos | 2.086 | 2.344 | 2.418 | 2.431 | 1.666 | 1.726 | 1.033 |
| Aeronaves | 5.874 | 6.123 | 6.310 | 6.363 | 6.407 | 6.426 | 6.255 |
| Comerciales | 847 | 1.020 | 1.123 | 1.203 | 1.309 | 1.283 | 1.184 |
| Particulares | 4.442 | 4.492 | 4.566 | 4.551 | 4.529 | 4.520 | 4.537 |
| Oficiales | 585 | 611 | 621 | 609 | 569 | 623 | 534 |

(1) Incluye los contratados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
Fuente: INEGI, con datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Por su destino, los aeropuertos se clasifican en: Metropolitanos, turísticos de playa, fronterizos y regionales. Las operaciones y el volumen de pasajeros que maneja cada aeropuerto es un indicador de importancia y rentabilidad, en donde sobresalen los aeropuertos metropolitanos, seguidos de los turísticos. Sin embargo, en sólo 7 aeropuertos se concentra el 70 % del movimiento total de pasajeros, entre los cuales se encuentran los siguientes:

- Ciudad de México
- Guadalajara
- Monterrey
- Puerto Vallarta
- Acapulco
- Tijuana
- Cancún

⁽¹⁰⁰⁾ CIDEIBER, Actividades del sector servicios. Transporte aéreo, Internet, www.cideiber.com.infopaises.



Fuente: Aeropuertos y Servicios Auxiliares

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México ocupa el primer lugar en las operaciones de vuelo diarias, atendiendo el 35.9 % de pasajeros en todo el territorio nacional, y al 50% de carga que se desplaza por este medio. En el Programa de Desarrollo del Sector de Comunicaciones y Transportes 1995-2000, se indica que en 1994 se atendieron "52.6 millones de pasajeros en los aeropuertos operados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares dentro de 1.5 millones de operaciones."⁽¹⁰¹⁾

Actualmente ya se han observado problemas de saturación de operaciones por lo que se está planeando la construcción de un aeropuerto complementario, a pesar de que, según declaraciones hechas por el Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el Sr. Juan Antonio Barges Mestres, "el actual aeropuerto capitalino tiene aún capacidad para atender el tráfico aéreo de carga y pasajeros de manera segura hasta el año 2005",⁽¹⁰²⁾ pues tiene los medios necesarios para garantizar el flujo aéreo de transporte de carga y pasajeros.

⁽¹⁰¹⁾ SCT, Programa de Desarrollo del sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, p.46

⁽¹⁰²⁾ "Cuenta el aeropuerto capitalino con capacidad para atender el tráfico aéreo hasta el año 2005", El Universal, México, 24 de agosto de 1999

Sin embargo, pese a esta declaración, el gran número de operaciones en los aeropuertos de mayor actividad y flujo de pasajeros, han creado problemas de saturación en pistas y falta de algunos servicios en edificios terminales, por lo que convierte su ampliación en una necesidad creciente de inversión, así como la remodelación de todos los aeropuertos del país para dotarlos con los adelantos tecnológicos a fin de eficientar la actividad aérea y asimismo aumentar los márgenes de seguridad en cada aeropuerto.



* FUENTE: Internet www.asa.gob.mx

Primeramente se comenzó a ver la participación del capital privado, desde hace algunos años en el Aeropuerto de la Ciudad de México, principalmente del Grupo Hakim, el cual ha ampliado el edificio en donde se encuentra el área de los vuelos internacionales. También se puede observar que para la atención de la transportación en tierra de los pasajeros, se ha creado un área exclusiva de taxis y de autobuses para el traslado de estos pasajeros que continúan su viaje a

ciudades como Toluca, Cuernavaca, etc., así como la construcción de un hotel en la misma terminal aérea y de numerosos servicios.

Dentro de las actualizaciones que se tienen que contemplar en la modernización de los aeropuertos de todo nuestro país, está contemplada la atención a personas discapacitadas, modernización de los sistemas de comunicación y control de tránsito aéreo como sería la incorporación del GPS (Sistema de Posicionamiento Mundial) para estar a la vanguardia en cuanto a seguridad en la navegación aérea.

Existen dos alternativas para la construcción de un aeropuerto que desahogue las operaciones aeronáuticas en la Ciudad de México y que al mismo tiempo participe para disminuir el riesgo que corren los habitantes que se encuentran alrededor de este aeropuerto que se encuentra ubicado en plena ciudad, sin embargo aún no existe una decisión final para que éste se establezca en Texcoco o en Tizayuca.^(7h)

No debemos olvidar que entre los posibles daños para la salud de los vecinos de la zona aeroportuaria, se encuentra la contaminación del aire, ya que la emisión de contaminantes en el despegue de un avión es comparable a la de 500 automóviles; otro factor importante es el ruido, ya que diversos estudios han comprobado que éste tienen un efecto para incrementar el estrés en las personas; y quizá el factor más importante sea la inseguridad y constantes riesgos a los que se encuentran expuestos los habitantes de las zonas aledañas, sin que en ninguna ocasión se les haya instruido para alguna evacuación en caso de emergencia o de desastre. El Cuerpo de Rescate del AICM (CREI) es el organismo encargado para la atención de cualquier siniestro o emergencia que pudiera presentarse en el aeropuerto capitalino, sin embargo considero necesario que se haga extensiva todo tipo de información para estos habitantes como una medida de prevención.

^(7h) Las personas que se encuentran a favor de que este aeropuerto se construya en Texcoco, plantean como ventaja la construcción de una reserva ecológica, construyendo un lago alrededor del mismo para evitar que esa área se convierta nuevamente en zona urbana. Sin embargo, quienes prefieren que éste sea establecido en Tizayuca, se oponen a esta tesis ya que argumentan que la presencia de las aves afectaría la operación de las aeronaves, además de que Tizayuca podría ofrecer vientos muy favorables para la navegación aérea y la oportunidad de desarrollo para la infraestructura de esa zona.

A partir de 1998, Aeropuertos y Servicios Auxiliares inició el proceso para la desincorporación aeroportuaria debido a este incremento que se ha observado en la actividad aérea, así como en la demanda en los servicios aeroportuarios, por lo que este organismo se ha visto en la necesidad de ampliar y modernizar su estructura. Por esta razón, el Plan Nacional de Desarrollo del Sector de Comunicaciones y Transportes, considera que debido a la gran suma de capital que esta modernización requiere, sólo se podría llevar a cabo con la participación de la iniciativa privada y concederles un 15% del total de las acciones de cada aeropuerto que formara parte de esta nueva estrategia. Para fomentar esta actividad, esta Secretaría de Estado ha establecido dentro de los objetivos del Sector, "el otorgar seguridad jurídica a la inversión privada, en la construcción de la infraestructura, así como en la prestación de los servicios." (103)

Por lo anteriormente expuesto, el Estado ha tenido que adecuar su marco jurídico y ha revisado el artículo 28º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para eliminar la exclusividad que éste tenía para la operación y explotación de la comunicación vía satélite, así como la aprobación de la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos en "donde se sientan las bases para un ejercicio pleno de la rectoría del Estado, y para la promoción de la inversión privada y la competencia en el Sector." (104)

El Comité de Reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano (SAM), es el órgano encargado de definir la estrategia en el proceso de reestructuración, con el fin de elevar los niveles de seguridad en cada uno de los aeropuertos y de mejorar la calidad de los servicios por medio de la participación de particulares en la construcción y administración de los aeropuertos y de los cuales el Estado debe de conservar el control de los mismos en todo momento, con una actividad normativa y reguladora.

(103) SCT, Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000 p. XV

(104) *idem*, p. XVII

Para cumplir con esta finalidad, el 9 de febrero de 1998, se publicaron en el Diario Oficial de la Federación los "Lineamientos generales para la apertura a la inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano", en donde se establece que los grupos interesados para adquirir un porcentaje de cada uno de los cuatro grupos aeroportuarios, deberán estar conformados por lo menos con un socio mexicano con experiencia en el ámbito laboral y empresarial mexicano, así como por un socio operador aeroportuario con reconocimiento internacional en el desarrollo de actividades aeroportuarias, es decir, socios extranjeros que ya operan aeropuertos internacionales en el extranjero. Estas sociedades mercantiles denominadas "Socios Estratégicos", participarán en la promoción y desarrollo de aeropuertos modernos, de sus áreas operativas, financieras y comerciales, de la transferencia de tecnología y capacitación del personal, entre otras cosas.

Grupos Aeroportuarios



FUENTE: SCT: Información: Documental Programa de Trabajo 1999 en Internet
www.sct.gob.mx/prograb99.p99-aeropuertos.htm

De los 58 aeropuertos que controlaba Aeropuertos y Servicios Auxiliares, solamente se consideraron 35 para iniciar el proceso de apertura a la inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano (SAM), aeropuertos que debido a su importancia por el número de pasajeros que llegan a ellos, se eligieron para conformar los cuatro grupos que se ofrecieron en esa licitación pública.

Los grupos aeroportuarios se integran de la siguiente manera:

| GRUPOS AEROPORTUARIOS DEL SAM | | | |
|--------------------------------------|-------------------|---------------------|----------------------|
| SURESTE | PACIFICO | CENTRO NORTE | CD. DE MEXICO |
| Cancún | Guadalajara | Monterrey | AICM |
| Cozumel | Puerto Vallarta | Acapulco | |
| Huatulco | San José del Cabo | Mazatlán | |
| Mérida | Bajío | Zihuatanejo | |
| Minatitlán | Morelia | Zacatecas | |
| Oaxaca | Hermosillo | Culiacán | |
| Tapachula | La Paz | Ciudad Juárez | |
| Veracruz | Aguascalientes | Chihuahua | |
| Villahermosa | Los Mochis | San Luis Potosí | |
| | Manzanillo | Torreón | |
| | Tijuana | Tampico | |
| | Mexicali | Reynosa | |
| | | Durango | |

El primer grupo aeroportuario que se abrió para la participación privada, fue el Grupo Sureste, formado por 9 Aeropuertos, de acuerdo a la publicación en el Diario Oficial del 29 de junio de 1998, en donde se establecieron las bases para la licitación de dicho grupo de aeropuertos.

A principios de mayo de 1999, entró en operación el Grupo del Sureste, operado por las siguientes cuatro compañías: Grupo Tribasa de México; Concesiones de Infraestructura de Transportes S.A., filial de Grupo Ferrovial de España;

Aeropuertos de Copenhague y Grupo GTM, filial de Suez-Layonnaise des Eaux en Francia.

Considero de gran importancia a este grupo aeroportuario por incluir el principal destino turístico preferido por los extranjeros, el aeropuerto de Cancún. En este aeropuerto se lleva a cabo el 8% del movimiento de pasajeros que se realiza en el territorio nacional, aeropuerto con mayor número de operaciones después de los aeropuertos de la Ciudad de México y de Guadalajara, también es el punto de entrada para la mayoría de los vuelos charter provenientes de Europa, Canadá y de los Estados Unidos, vuelos que son 100% turísticos.

El siguiente grupo que continúa con el proceso de desincorporación es el Grupo Aeroportuario del Pacífico, en el que se contempla la participación mexicana del Grupo Empresarial Angeles y de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). Finalmente se encuentra el Grupo Centro - Norte, el cual se encuentra aún en proceso de licitación, sin embargo, el Sr. Juan Perdomo Bueno, Director adjunto de operaciones de ASA mencionó que ente las empresas nacionales interesadas en éste, se encuentra el grupo Villacero, ICA y Aeroplazas, además del interés por parte de dos grupos de Inglaterra y Alemania y de un consorcio de empresarios japoneses y americanos.

Los aeropuertos de la red aeroportuaria de ASA no contemplados dentro del Sistema Aeroportuario Mexicano (SAM), son aeropuertos corporativos que han sido integrados a Aeropuertos y Servicios Auxiliares de acuerdo a los convenios celebrados con el gobierno de cada Estado, además de dos estaciones de servicio: Pachuca y Lázaro Cárdenas. Sin embargo, el Programa de Trabajo de 1999 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en lo que concierne al transporte aéreo, contempla la promoción de una mayor utilización de aeropuertos como Palenque, San Cristóbal de las Casas, Guaymas, Lázaro Cárdenas, así como la modernización del sistema de radar en los aeropuertos de Querétaro, Puebla y Nuevo Laredo, entre otros proyectos.

3.4. La aviación civil como actividad económica en México

3.4.1. Importancia del Turismo en México

"El turismo es el fenómeno por el cual se realiza el desplazamiento humano de un lugar a otro, por un espacio de tiempo temporal o permanente, que obedece a diferentes causas."⁽¹⁰⁵⁾ Estas causas pueden ser culturales, educativas o profesionales, con el deseo de conocer sociedades diferentes; económicas, cuando el viajero busca obtener otro nivel de vida; étnicas, cuando regresa al lugar de origen; por causas deportivas para la participación en alguna actividad; físicas, cuando se desplazan las personas con el fin de acudir a un centro especializado de salud o reposo; técnicas, sociológicas y religiosas. Cualquiera que sea la causa, el turismo genera un ingreso de divisas a nuestro país y repercute en la creación de fuentes de trabajo en las diferentes empresas prestadoras de servicios turísticos.

La actividad turística permite la atracción de inversiones, la captación de capital extranjero, así como la generación de importantes fuentes de empleo. Según las declaraciones del entonces titular de la Secretaría de Turismo, Oscar Espinosa Villarreal, a mediados de 1999 se contaba ya con aproximadamente 1,700,000 empleos directos dentro de esta actividad, los cuales eran remunerados con un 30% más que el salario medio de la economía en nuestro país.

México, gracias a sus innumerables atractivos turísticos, ocupa el decimocuarto lugar de todos los países del mundo, en función a la captación de ingresos por esta actividad, con alrededor de 8,000 millones de dólares en 1998 de acuerdo con las cifras reportadas por el Banco de México, de un total de 140,565 millones de dólares de ingresos en la cuenta corriente, cantidad que representaría aproximadamente el 5.6 por ciento de los ingresos en nuestro país. (Anexo VIII y IX)

⁽¹⁰⁵⁾ De la Torre, Francisco, *op.cit.* p.9

En 1998, México recibió alrededor de 95,600 millones de visitantes quienes dejaron en nuestro país aproximadamente 7,897 millones de dólares. Si comparamos lo anterior con los 108 millones de personas que salieron de nuestro territorio que gastaron en el exterior alrededor de 4,268 millones de dólares, obtenemos un saldo favorable en nuestra balanza turística por 3,629 millones de dólares. Sin embargo, la balanza de pagos general quedó en 1998 con -15,786 millones de dólares, pero es el turismo uno de los principales sectores que proporciona ingresos en la balanza de cuenta corriente. (Anexo X)

Los visitantes internacionales que llegan a nuestro país, se pueden dividir en dos categorías: Los turistas internacionales, en donde se incluye el turismo receptivo y el turismo fronterizo; y los excursionistas o visitantes internacionales, es decir, los visitantes que entran y salen el mismo día al territorio nacional, donde se incluye a los pasajeros en cruceros y visitantes fronterizos, a las personas que viajan a nuestro país por otros motivos que no sean turísticos y a los pasajeros en tránsito por nuestro territorio, con otro país como destino final. Dentro de esta última categoría se puede ubicar al mayor número de visitantes que llegan a México, sin embargo, las divisas que se obtienen por los turistas internacionales es proporcionalmente mayor al ingreso que dejan los visitantes internacionales.

| VISITANTES INTERNACIONALES Y TURISMO RECEPTIVO | | | | | |
|--|----------------|---------------------|----------------------|-------------------|------------------|
| (Miles de Personas) | | | | | |
| | 1997 | GASTO | Lugar de Procedencia | 1997 | |
| | | Millones de dólares | | TURISMO RECEPTIVO | Acceso Vía Aérea |
| TURISMO RECEPTIVO | 9793.9 | 5302.7 | TOTAL | 9793.9 | 6977.7 |
| Turismo Fronterizo | 9557.0 | 445.3 | | | |
| Turistas Internacionales | 19350.9 | 5748.0 | Estados Unidos | 8636.7 | 5859.3 |
| | | | Canadá | 368.6 | 334.3 |
| Visitante Fronterizo | 71311.0 | 1722.5 | Europa | 346.5 | 342.4 |
| Pasajeros en Crucero | 2253.0 | 122.7 | América Latina | 378.6 | 378.2 |
| Visitantes Internacionales | 92914.9 | 7593.2 | Otros | 63.5 | 63.5 |

Datos tomados de Fuente: Banco de México

En los últimos dos años se ha observado un incremento en el turismo receptivo en comparación con el turismo fronterizo, situación en donde de 1989 a 1996, el número de personas que correspondían al turismo fronterizo superaba de un 40% a un 50% al turismo receptivo. Actualmente, el turismo receptivo no sólo ha igualado al turismo fronterizo, sino que lo ha superado; adicionalmente es importante considerar que el resultado de las divisas generadas para nuestro país por parte del turismo receptivo es superior al 100% de las divisas que genera el turismo fronterizo. El principal medio de transporte utilizado por el turismo receptivo es el aéreo, quienes en su mayoría, son extranjeros que se desplazan hacia nuestro territorio por motivos de placer, por lo anterior, el transporte aéreo se considera como un factor importante en la economía del país.

Recientemente, el Subsecretario de Desarrollo Turístico de la Secretaría de Turismo, Héctor Flores Santana, hizo unas declaraciones sobre el papel que la actividad turística ha jugado en los primeros seis meses de 1999, y "explicó que en la primera mitad del año fueron los turistas internacionales los que aportaron la mayor parte de las divisas (79.4 por ciento), mientras que los excursionistas, es decir, los visitantes de un día que no pernoctan en territorio nacional, donde se incluyen los pasajeros en cruceros y visitantes fronterizos, sólo aportaron 845 mil dólares, que corresponden a 21.6 por ciento de la captación total."⁽¹⁰⁶⁾

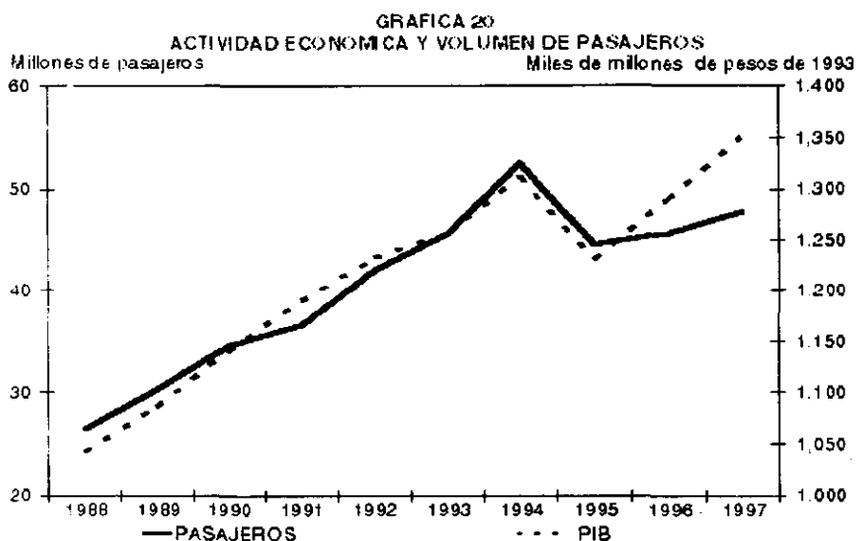
Asimismo, el Subsecretario de Desarrollo hizo la declaración de que "a pesar de la significativa recuperación de los precios internacionales del petróleo... para el primer semestre de 1999 los ingresos de divisas por esta actividad fueron superiores en 11.5 por ciento a las exportaciones de petróleo, petroquímicos y derivados. Las estimaciones para diciembre sitúan a ambos sectores – turismo y petróleo – en niveles de captación cercanos a los ocho mil millones de dólares."⁽¹⁰⁷⁾

⁽¹⁰⁶⁾ "Superan los ingresos turísticos en 11.5% a divisas petroleras", El Financiero, México D.F. 29 sep. 99

⁽¹⁰⁷⁾ *idem*.

Para poder observar el efecto que tiene el turismo dentro de la economía nacional, se puede dividir esta importante actividad en dos sectores: a) Comunicaciones y b) Restaurantes y Hotelería.

De acuerdo con los indicadores económicos del Banco de México y del INEGI, se puede observar que el sector de las comunicaciones es el que más desarrollo ha tenido, considerando que tuvo un incremento del 19.3% en el crecimiento del Producto Interno Bruto por sectores de 1994 a 1999 en México.



FUENTE: Departamento de Estudios Económicos de BANAMEX, con datos de Aeropuertos y Servicios Auxiliares y del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

Según las estimaciones más recientes que menciona el Ejecutivo dentro del Programa de Desarrollo 1994-2000 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el tráfico aéreo se desarrollará a un ritmo superior que el PIB, esperando un movimiento cercano a 50 millones de pasajeros transportados para el año 2000. Por lo anterior, la actividad aérea demanda un proceso de desarrollo para contribuir a la generación de divisas con el aumento en el flujo de pasajeros que se internan al territorio nacional.

Es necesario resaltar que en lo que respecta al transporte público en sus diferentes modalidades (carretero, ferroviario, marítimo y aéreo), la aviación civil como actividad económica, ha ido teniendo un mayor desarrollo en nuestro país, enfocando especial atención al transporte de pasajeros.

El volumen que se maneja en la carga aérea no ha sido hasta ahora significativo, lo anterior se debe al alto costo que el transporte aéreo implica para tal fin, por esta razón las empresas cargueras prefieren movilizarse por la vía terrestre o marítima, y esto se puede apreciar en el siguiente cuadro:

| TRANSPORTE 1994 | | | | |
|-----------------|----------------------|--------------|----------------------|--------------|
| MODOS | CARGA | | PASAJEROS | |
| | Toneladas (millones) | % | Pasajeros (millones) | % |
| Carretero | 356.5 | 60.0 | 2,636.1 | 98.5 |
| Ferroviano | 52.1 | 8.8 | 7.2 | 0.3 |
| Marítimo | 185.4 | 31.2 | 4.7 | 0.1 |
| Aéreo | 0.2 | N.S. | 29.1 | 1.1 |
| TOTAL | 594.2 | 100.0 | 2,677.1 | 100.0 |

Fuente: Primer Informe de Gobierno, 1995

N.S. No significativo

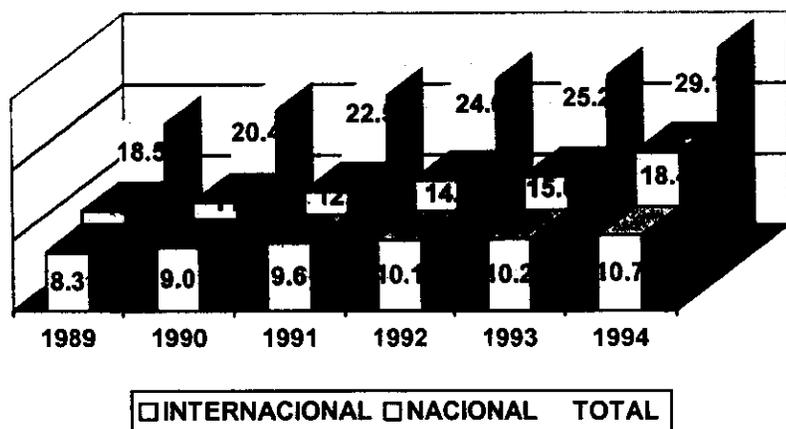
SCT Programa Nacional de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000 p. 24

Considerando todos los medios que conforman el sistema de transporte, se movilizan anualmente más de 2,600 millones de pasajeros, correspondiéndole al transporte aéreo el 1.12 por ciento (durante 1994), es decir 29.1 millones de pasajeros en más de 1600 aeródromos; ya que un gran número de pasajeros se transporta por medio de la vía terrestre.

La mayor movilización de pasajeros se efectúa en vuelos nacionales, y entre los principales destinos, se encuentran contempladas las grandes ciudades como lo son el Distrito Federal, Guadalajara y Monterrey, que contemplan la movilización de casi el 50% de los pasajeros; "posteriormente se encuentran los llamados Centros de Playa, que incluyen a los centros integralmente planeados y a los

centros tradicionales de playa, que consideran la movilización de aproximadamente el 26% de pasajeros, y por último se encuentran los centros turísticos del interior, que comprende a las ciudades coloniales, el llamado Mundo Maya y la frontera norte con aproximadamente el 24%.⁽¹⁰⁸⁾

**TRANSPORTE DE PASAJEROS
POR VIA AEREA
(Millones de Pasajeros)**



Fuente: SCT. Dirección General de Aeronáutica Civil
SCT, Programa Nacional de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, p. 39

El movimiento de pasajeros en los centros turísticos de playa, se efectúa principalmente en las ciudades de Cancún, Puerto Vallarta y Acapulco, lugares donde se cuenta con un buen nivel de ocupación en las cadenas hoteleras que las empresas internacionales han colocado estratégicamente en estos lugares y en otros centros turísticos para atender a los visitantes. Por lo anterior, estos aeropuertos se encuentran ya dentro de la reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano. El sector Turismo y el de las Comunicaciones y Transportes se encuentran ligados para trabajar en equipo y proporcionar a nuestro país los mejores medios para la captación de divisas extranjeras.

⁽¹⁰⁸⁾ Datos tomados del Compendio Internacional de Turismo en México 1998, www.México-travel.com

3.4.2. Desarrollo e importancia de las líneas aéreas comerciales en la actividad económica.

"Actualmente operan en México alrededor de 56 líneas aéreas nacionales, las cuales se pueden clasificar en las siguientes tres categorías:

- 5 Troncales (con 148 aeronaves que ofrecen 25 mil asientos)⁽¹⁰⁹⁾
- 12 Regionales
- El resto son empresas de servicio aéreo especializado y no regular."⁽¹⁰⁹⁾

Las líneas aéreas nacionales regulares cubren alrededor de 61 ciudades en el interior del país y 26 en el extranjero. Mexicana de Aviación y Aeroméxico son las dos líneas comerciales más grandes del país.

Mexicana comenzó a operar desde 1921 con el nombre de Compañía Mexicana de Transportación Aérea y su primera concesión fue el establecimiento de un servicio regular de pasajeros, carga y correo en la ruta México – Tuxpan – Tampico – Laredo – Matamoros – Saltillo – Monterrey – San Luis Potosí. En 1929 Pan American compró la totalidad de sus acciones, sin embargo, debido al giro que el entonces presidente de México, Miguel Alemán, le diera a la legislación de la inversión extranjera en el país, la cual no podía superar el 49% de participación extranjera, esta empresa estadounidense vendió el 55% de las acciones a un grupo de empresarios de Compañía Mexicana de Aviación el 28 de marzo de 1946.

Para el año de 1966, la totalidad de las acciones de Mexicana ya correspondían a inversionistas mexicanos. En 1982, debido a los problemas económicos que esta empresa enfrentó, el Gobierno Federal adquirió el 58% de las acciones para evitar su quiebra. A partir de 1988, durante la administración del presidente Miguel de

⁽¹⁰⁹⁾ SCT, Programa de Desarrollo, *op cit.* p. 39

^(*) Las líneas troncales son: Aeroméxico, Mexicana de Aviación, Aerocalifornia, Aviaca y TAESA. Sin embargo sólo quedan 4 líneas troncales debido a la reciente quiebra de esta última empresa de transporte. En lo que respecta a las líneas regionales, en 1998 ya operaban únicamente 8 líneas aéreas. Aero Cuahonte, Aerocozumel, Aeroejecutivo, Aerolíneas Internacionales, Aerolitoral, Aeromar, Aeronáutica de Cancún, y Aerovías Caribe.

la Madrid, las acciones de Mexicana se colocaron en la bolsa de valores para aligerar la carga del gobierno federal, sin embargo, estas fueron retiradas del mercado para evitar especulaciones cuando la compañía Aeroméxico se declaró en quiebra en ese mismo año. Durante la administración del presidente Carlos Salinas de Gortari, en 1989 Mexicana de Aviación fue subastada quedando el 60% de su capital con la iniciativa privada, el 40 % lo conservó el gobierno.

Por otra parte, en 1934 se constituyó legalmente Aeronaves de México, S.A. quien inició sus operaciones con un vuelo en la ruta México – Acapulco. Debido a la exitosa demostración de que este servicio era regular y eficiente, al siguiente año se le otorgó a Aeroméxico una concesión para esta ruta por treinta años. En 1957 México y Estados Unidos suscribieron un primer convenio bilateral provisional para el transporte aéreo mediante el cual Aeroméxico obtuvo permiso para operar sus primeras rutas internacionales: México – Nueva York y Acapulco – Los Angeles.

Poco a poco, Aeroméxico absorbió varias pequeñas líneas aéreas nacionales que ya no podían sostener una operación rentable, integrando así a las siguientes compañías:

- Transportes Aéreos del Pacífico
- Taxi Aéreo de Oaxaca
- Líneas Aéreas Mineras
- Aeronaves de Michoacán
- Servicio Aéreo Panini
- Servicios Aéreos Especializados
- Aerovías Reforma
- Aerolíneas Mexicanas
- Trans Mar de Cortés
- Guest Aerovías México
- Aeronaves Alimentadoras

Debido al rápido desarrollo y crecimiento de esta línea aérea, el 28 de julio de 1959, el entonces presidente de México, Adolfo López Mateos, adquirió a favor de la nación todas las acciones de Aeronaves de México, S.A., y con ellas la propiedad absoluta de la empresa⁽¹¹⁰⁾ convirtiéndose así en una empresa pública.

⁽¹¹⁰⁾ Ruiz Romero, Manuel, Caballero Águila: Historia de Aeroméxico. Aeronaves de México, México, septiembre de 1984, p. 63

A partir de 1987, entraron en operación en el territorio nacional, algunas líneas aéreas de fletamento como Latur, Aerocancún, Magnicharter y Taesa.

En 1988 desapareció Aeronaves de México, debido a la mala administración que tuvo, a otros intereses creados y a su no-rentabilidad, ya que esta empresa trabajó con números negros únicamente en el período 1976-1980. Después que Aeroméxico se declaró en quiebra, surgió una nueva empresa con capital privado llamada Aerovías de México, conservando el nombre comercial de Aeroméxico. El gobierno mexicano conservó el 20% de las acciones y el 80% restante pertenece a la participación privada (70% Grupo Prevoisin, 20% Bancomer, 10% a los empleados).

Durante esta transición, el servicio fue proporcionado por la Sindicatura de Aeroméxico de mayo a septiembre de 1988. Surgieron en ese momento pequeñas y numerosas compañías alimentadoras y regionales para cubrir las rutas nacionales que se habían quedado sin atender, como es el caso de Aerocalifornia, Aeromar, Aerolitoral, Aerocaribe, etc. La línea aérea Taesa comenzó a operar como línea regular y tuvo un rápido desarrollo hasta llegar a ocupar el tercer lugar de importancia en el mercado aéreo nacional, sin embargo por no cumplir con las normas mínimas de seguridad, fue obligada por parte de la DGAC para suspender sus operaciones después de un trágico accidente.⁽ⁱⁱ⁾

A partir de ese momento, el mercado aéreo nacional que originalmente habían acaparado las líneas aéreas Mexicana y Aeroméxico, quedó distribuido entre las tres grandes líneas aéreas nacionales, las líneas aéreas regionales y los numerosos vuelos charter, o de contrato, que comenzaron a operar dentro de nuestro territorio.

⁽ⁱⁱ⁾ El 9 de noviembre de 1999 ocurrió un accidente en un vuelo de TAESA al salir de la Cd. de Uruapan en donde fallecieron los 13 pasajeros y 5 tripulantes que iban a bordo. La DGAC suspendió las operaciones de esta línea aérea para verificar el estado de todas sus aeronaves, las cuales no cumplían con las normas de seguridad establecidas, ya que para poder ofrecer tarifas competitivamente más bajas, esta aerolínea sacrificó la seguridad de los pasajeros y explotó la capacidad laboral de sus empleados. Finalmente el 21 de febrero de este año, TAESA se declaró en quiebra al no poder continuar con sus operaciones.

A partir de 1993, Aeroméxico y Mexicana mostraron grandes pérdidas frente a la competencia directa de los vuelos charter que ofrecían tarifas muy atractivas, originando así una guerra tarifaria. Otro factor fue la competencia que surgió por los programas de viajero frecuente de otras líneas aéreas internacionales.^(kk)

Lo anterior causó gran preocupación en nuestra economía, razón por la cual se tuvo la necesidad de que instituciones de crédito como Bancomer, Banamex y Serfin, recapitalizaran a estas dos empresas en el año de 1995, bajo el control de la Comisión Nacional de Transporte Aéreo (CINTRA). El objetivo principal de CINTRA era rescatar a Mexicana y a Aeroméxico de sus pérdidas económicas, modernizar y ampliar la flota nacional y enfrentar la competencia extranjera.

Se creó un "holding", es decir, la unión de las líneas Aeroméxico, Mexicana y Aeroperú para poder obtener los beneficios que proporcionan las alianzas comerciales, compitiendo internacionalmente como una megatransportadora, haciendo más dinámica y atractiva la transportación aérea al poder ofrecer nuevas rutas que surgieron por la combinación con las pequeñas líneas alimentadoras como Aerolitoral, Aerocaribe y Aerocozumel. También se pensó en la cancelación de rutas aéreas no rentables. Sin embargo ahora, "funcionarios de la empresa paraestatal Cintra, que controla Aeroméxico y Mexicana, anunciaron en octubre pasado que analizarán el posible regreso de ambas compañías aéreas a la iniciativa privada ... bajo las actuales leyes mexicanas, las compañías estadounidenses estarían limitadas a poseer sólo el 25 por ciento en cualquiera de las aerolíneas de este país."⁽¹¹¹⁾ Por lo anterior, se especula que el gobierno mexicano pudiera otorgar a los inversionistas extranjeros una mayor participación una vez habiendo solicitado al congreso la revisión de los actuales estatutos para iniciar el proceso de privatización de estas dos aerolíneas.

⁽¹¹¹⁾ "Desean invertir en aerolíneas mexicanas", *Notimex*, Houston 7 de diciembre de 1999, Internet, www.infosel.com/noticias

^(kk) Actualmente Aeroméxico cuenta con un magnífico programa viajero frecuente, mismo que la hizo acreedora del *Premio Freddie* en febrero de este año, el cual reconoce a los mejores programas de viajero frecuente del mundo y es otorgado por distinguidas empresas internacionales como Inside Flyer y American Express.

Continental Airlines que es la línea aérea extranjera que tiene más vuelos a México y es una de las empresas estadounidenses interesadas en invertir en estas dos aerolíneas mexicanas que controlan las dos terceras partes del mercado aéreo nacional, lo que representa un mercado valioso para América Latina.

Por otra parte, un gran número de aerolíneas en todo el mundo se está agrupando en cuatro bloques, lo que se conoce como alianzas comerciales de las cuales se habla más detalladamente en el siguiente capítulo. Actualmente las líneas Aeroméxico y Mexicana se encuentran unidas colaborando en un nivel operacional (de ninguna manera se trata de una fusión jurídica), sin embargo una vez que se terminen de estructurar los bloques internacionales, estas líneas aéreas nacionales pertenecerán a grupos rivales. En ese momento se podrá decir que ambas aerolíneas se encuentran financieramente sanas, con altas normas de servicio y una flota aérea moderna y en crecimiento, para poder competir en el mercado internacional, pero aún no se sabe a ciencia cierta por cuanto tiempo seguirán administradas por Cintra, S.A. de C.V. Actualmente sólo el 2% del total de las acciones de estas aerolíneas, se encuentra a la venta en el mercado de valores.

México cuenta actualmente con la sexta flota aérea más importante del mundo, con alrededor de 290 aviones comerciales y cuatro mil aeronaves privadas. Sin embargo, son sólo 5 aerolíneas nacionales regulares las que vuelan al extranjero y, por otra parte llegan aproximadamente 60 aerolíneas extranjeras tanto regulares como de fletamento.⁽¹⁾ Por lo anterior, dentro del territorio nacional no está permitido el cabotaje aéreo, mejor conocida como "política de cielos abiertos", que es la cobertura de las rutas internas del país por líneas aéreas extranjeras, para que así se pueda proteger la industria aérea nacional que genera alrededor de 60 mil fuentes de empleo. Este fenómeno es una práctica muy común en diferentes países.

⁽¹⁾ FUENTE: "Advierten los controladores que aún no es tiempo para deshacer a Cintra, Requiere la aviación nacional uno o dos años para posicionarse en el mercado internacional", *El Universal*, México D.F. 6 de septiembre de 1999. Según los datos proporcionados, aún se esta tomando en cuenta a la línea TAESA, la cual a partir del 23 de noviembre de ese año, suspendió operaciones.

Los principales fabricantes que proveen los equipos para las líneas aéreas, son las empresas Boeing, Mc Donnell Douglas y Airbus. La flotilla aérea nacional está compuesta principalmente por equipos de las dos primeras compañías ya que la empresa Airbus fabrica aviones de cabina ancha y con capacidad para un gran número de pasajeros, equipo que debido al número de pasajeros que transportan las compañías nacionales, no sería rentable para las mismas.

De acuerdo con las declaraciones del Director de la empresa Boeing, Fernando Vivanco, "se estima que en los próximos 20 años, las líneas aéreas mexicanas invertirán alrededor de 4,040 millones de dólares para la ampliación y modernización de la flota aérea, es decir, la adquisición de 335 aviones. Lo anterior obedece a un 8% de crecimiento anual en el tráfico aéreo que se calcula tener para los próximos cinco años."⁽¹¹²⁾

La modernización de la flota aérea nacional es esencial para alcanzar un mayor grado de seguridad dentro del transporte aéreo, ya que empresas aéreas como TAESA, no proporcionaban un mantenimiento adecuado a sus equipos, a pesar de que la seguridad en la aviación es el principal objetivo que persigue la Dirección General de Aeronáutica Civil para cumplir con las normas internacionales establecidas por la OACI. Pienso que lo anterior se debía a que esta empresa no podía elevar sus costos operativos para que al mismo tiempo no se elevaran las tarifas que ofrecía y pudiera de esta manera mantener una competencia con las líneas Aeroméxico y Mexicana; por otra parte, el reducido número de aeronaves con que contaba no permitía sacar de la operación por mucho tiempo a un equipo para su completo mantenimiento ya que esto significaba la cancelación de vuelos y la disminución de sus ingresos, por esta razón es que se observaban numerosos retrasos en sus vuelos debido a continuas fallas mecánicas que surgían antes de algún viaje. Por ahora se está estudiando el otorgar las rutas que TAESA operaba a la línea Allegro, una empresa de vuelos de fletamento.

⁽¹¹²⁾ "Invertirán 4.040 mdd aerolíneas mexicanas en 20 años", El Universal, México, 17 de junio de 1999

3.4.3. Líneas aéreas no regulares.

Podemos considerar en un punto aparte al transporte aéreo no regular o de fletamento, también conocido como "charter", ya que actualmente ha influido notablemente en la captación de divisas y ha contribuido en la promoción del turismo nacional en el extranjero, asimismo es el transporte que cubre las necesidades temporales de una región al ofrecer el servicio solicitado.

La transportación aérea de fletamento o charter, es la que atiende en forma exclusiva al turismo que demanda ciertas rutas específicas, proporcionando al turista la ventaja de obtener un menor costo de transportación con respecto a los vuelos comerciales regulares.

A esta modalidad de transporte aéreo considerada en el art. 6º del Convenio de Chicago, se le otorgó el derecho de la libertad de tránsito sobre los territorios de todos los Estados contratantes con previa autorización de los Estados sobrevolados.

Los vuelos charter han sido una práctica muy común en Europa por más de 30 años. Sin embargo esta actividad se inició en México a partir de 1969, permitiendo enlazar dos plazas, una en el extranjero y otra en nuestro país, tratando de solucionar las necesidades de un grupo de pasajeros que no se podía adecuar al servicio proporcionado por una línea aérea comercial regular, ya sea por la falta de pasajeros hacia un determinado destino, por un horario fijo o por escalas indeseadas.

" . . . para las Compañías regulares, las charter constituyen en muchas ocasiones un peligro y una competencia desleal. Las líneas regulares - pioneras indiscutiblemente del tráfico comercial - abren destinos que mantienen durante años a costa de considerables pérdidas de explotación debido a índices bajísimos

de ocupación. Cuando el destino, en el que tal vez se han invertido sumas considerables para su lanzamiento, empieza a ser rentable y a suscitar una demanda continuada, llegan las compañías charter, que sin riesgos y con flexibilidad de sus tarifas aprovechan en su propio beneficio, el campo previamente abonado, malogrando los previsibles resultados positivos que las compañías regulares esperaban de la segunda y consolidada etapa de operación.⁽¹¹³⁾

“. . . por el contrario, las compañías charter estiman que al estar las líneas regulares subvencionadas en su mayor parte por sus respectivos Gobiernos, entren de lleno en la competencia ilícita al utilizar estas mismas subvenciones en creación de tarifas bajas promocionales, o compañías charter subsidiarias que compiten con la industria privada, gracias precisamente a los recursos gubernamentales con lo que de nuevo se deshace el equilibrio”⁽¹¹⁴⁾

Por lo anterior, además de la apertura que se ha observado en la actividad aérea y a la creación de varias compañías pequeñas de transporte aéreo, se ha generado una fuerte competencia entre las empresas de servicio regular y las de servicio no regular.

Para evitar la competencia desleal en México, la Ley de Aviación Civil considera al servicio no regular con carácter de complementario al servicio regular de pasajeros, para lo cual expresa el ordenamiento de que estos servicios deben de ser proporcionados como parte de un paquete turístico.

En el transporte aéreo no regular se incluyen los servicios de:

- a) Fletamento. Se entiende por este tipo de servicio al transporte que realizan los prestadores de servicios turísticos en forma de paquete, que incluyen el

⁽¹¹³⁾ Estrada Arturo, en los folletos de Estudios Turísticos publicados por el Ministerio de Información y Turismo, España, noviembre de 1973, en la obra de Casparius Robledo, Rodolfo, Turismo i La Opción! Ed. Penélope, México, 1982, p. 210

⁽¹¹⁴⁾ *idem*

transporte aéreo, hospedaje y otros servicios como excursiones o transportación terrestre.

" El fletamento de las aeronaves lo realiza el permisionario del servicio público de transporte no regular (fletante), para ponerlo a disposición del fletador para transportar personas, carga o correo. La empresa fletante, es quien se encarga de ofrecer los servicios turísticos en forma de paquete.

- b) Taxi aéreo. Es la prestación del servicio de taxi aéreo que se sujeta a las condiciones especificadas en los permisos correspondientes, otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en donde se consideran las especificaciones de los equipos aéreos, las características de las operaciones y la forma de comercialización de los servicios."⁽¹¹⁵⁾

Entre los servicios del transporte aéreo no regular, el servicio de fletamento es el que actualmente ha tenido más auge en México por el atractivo turístico que nuestro país ofrece a los turistas europeos y americanos. En los últimos cinco años este servicio se ha visto incrementado en un promedio del 8% anual. Según cifras de Aeropuertos y Servicios Auxiliares y del Banco de México, durante 1998 se registró una llegada de 475,921 vuelos a los aeropuertos del país, de los cuales 29,666, es decir el 6.2%, se trata de vuelos charter, los cuales movilizaron aproximadamente 2,362,104 pasajeros. El 95% de los pasajeros transportados en vuelos charter arribaron a los aeropuertos clasificados como Centros de Playa, el 3.2% de los pasajeros llegaron a las grandes ciudades como la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, y el 1.8% restante visitaron los centros turísticos del interior. ^(mm)

Sin embargo, debido a esta apertura que permitió la entrada de nuevos prestadores de servicios, con el fin de proporcionar dicho servicio a precios más

⁽¹¹⁵⁾ Art. 23, *Ley de Aviación Civil*, *op. cit.* P.460

^(mm) FUENTE: Compendio Estadístico del Turismo en México 1988, *op.cit.*

competitivos, dio origen a que algunas líneas aéreas principalmente de fletamento a nivel nacional, tuvieran una disminución en la calidad y eficiencia del servicio, ya que las tarifas bajas que se ofrecían a los usuarios no cubrían los costos de operación, ocasionando fuertes demoras debido al mayor tiempo de mantenimiento que requieren los equipos con más antigüedad.

Para evitar estos males provocados por el rezago tecnológico, dentro de la Ley de Aviación Civil se contempla un marco regulatorio que obliga a los prestadores de servicios a ofrecer un servicio seguro y de calidad.

Actualmente existen alrededor de 25 empresas extranjeras que cuentan con un permiso de transporte aéreo internacional no regular de fletamento de pasajeros, que llegan a los principales centros turísticos de México, promoviendo dentro de sus paquetes los servicios turísticos de las empresas con las que celebran diversos contratos.

Entre algunas de las empresas extranjeras que actualmente vuelan a nuestro territorio como compañías charter, se encuentran las siguientes:

| ESTADOUNIDENSES | SUDAMERICANAS | CANADIENSES | EUROPEAS |
|---|--|--|--|
| Pacific International Prestige Airways Sun Country Airlines Express One Int. Falcon Air | Nacional Airlines Chile Líneas Aéreas Privadas de Argentina Air Luxor | Air Transat Canada 3000 Royal Airlines Canair | Air Europa/ Air España Air Europa/ SPA Air Plus Comet Britania Airways Spanair |

En lo que respecta a la reglamentación de los vuelos charter, en el art. 24º de la Ley de Aviación Civil se expresa que, "la prestación de servicios de transporte aéreo no regular internacional por parte de permisionarios mexicanos o por sociedades extranjeras, se sujetará a lo establecido en los tratados, a falta de éstos, la Secretaría resolverá en lo particular cada solicitud."⁽¹¹⁶⁾

⁽¹¹⁶⁾ Art. 24, *Ley de Aviación Civil*, *op. cit.* p.460

3.4.4. Las agencias de viaje dentro del Turismo.

La aparición de las agencias de viaje tiene como antecedente un viaje organizado en 1841 por Thomas Cook, de Inglaterra y Henry Well, de Estados Unidos, quienes rentaron un tren para transportar a 540 personas a una convención religiosa. Posteriormente, en 1850 se creó la empresa American Express, la cual funciona hasta la fecha como una de las compañías prestadoras de servicios turísticos en el ámbito internacional.

Las agencias de viajes comenzaron a operar sin la iniciativa de las compañías transportadoras, ya que como intermediarios podrían haber disminuido las ganancias que todo intermediario toma como comisión. Sin embargo al darse cuenta estas compañías que proporcionaban los servicios turísticos, de la función que tenían las agencias de viaje, y que gracias a ellas podían incentivar a un gran número de personas para viajar, fue cuando se les prestó todo el apoyo necesario para llevar a cabo la promoción de sus servicios.

La Ley Mexicana sobre Población de 1937 en su Artículo 41º, ya contempla a las agencias de viaje mencionando que "son agencias privadas de turismo, las empresas de carácter comercial formadas por particulares, cooperativas u otras sociedades que se dediquen a prestar sus servicios de todas clases a los turistas mediante remuneración: reservar hospedaje u hoteles, localidades en centros de diversión, etc., o adquirir pasajes de ferrocarril, aéreo, marítimos o de cualquier clase, y a dar servicio financiero a sus clientes."⁽¹¹⁷⁾ En 1942 en Francia la ley relativa a esta actividad decía " se considera agencia de viajes a toda empresa que se encargue, con un fin lucrativo, de conseguir a los viajeros tanto los títulos de transporte como los de servicio de hotel que sean necesarios para su viaje o su estancia en un lugar."⁽¹¹⁸⁾

⁽¹¹⁷⁾ Ortuño Martínez Manuel, Estudio del Turismo, México, p. 119.

⁽¹¹⁸⁾ *Idem* p. 124

Otra definición actual para designar a las agencias de viajes es "una empresa turística que actúa como agente intermediario activo entre sujetos de desplazamiento turístico y prestadores de servicios específicos."⁽¹¹⁹⁾

El funcionamiento de las agencias de viaje creó nuevas fuentes de empleo y colaboró con las empresas prestadoras de servicios turísticos para que, sin tener que invertir en ampliar su infraestructura y en la contratación de un mayor número de personal, se realizara la promoción de las ventas.

Posteriormente las agencias de viaje tuvieron representación en otros países con el fin de promocionar los productos turísticos nacionales a nivel internacional y poder captar turistas extranjeros para dándoles a conocer un menú de opciones para visitar en el país de promoción. Estas funcionan como embajadores de los prestadores de servicios turísticos en todo el mundo, ya que sería imposible que cada uno de estos prestadores de servicios tuviera una sucursal en cada país, en cada entidad federativa, en cada ciudad y hasta en cada colonia. Son una parte esencial dentro del sistema de comercialización en la actividad turística ya que promueven los diferentes tipos de servicios, llegando directamente con el consumidor.

Para su funcionamiento, las agencias de viajes requieren la autorización por parte de la Secretaría de Turismo, conforme a la Ley Federal de Fomento al Turismo, de esta manera la Secretaría tiene un control sobre ellas. Entre algunas de sus principales funciones, se encuentra la información sobre diferentes productos turísticos, la organización, promoción, reservación y venta de servicios de transportación aérea, terrestre y marítima; así como la reservación y venta del alojamiento, alimentación, excursiones, transportación local, entre otras actividades. También auxilia al pasajero en el trámite de visas para determinados países, seguros de vida adicionales así como para su equipaje, etc.

⁽¹¹⁹⁾ De la Torre Francisco, Agencias de viajes y transportación, Ed. Trillas, México, 2a. Edición, 1985 p. 17

Lo anterior no tiene ningún costo extra para el pasajero ya que las agencias de viajes son financiadas por medio de un porcentaje de comisión que les otorga cada uno de los prestadores de servicios, por cada una de las ventas que realicen. Por lo que es necesario que se establezca un estrecho contacto entre las agencias de viaje y cada uno de los prestadores de servicios que éstas representen, para que las agencias puedan mantenerse informadas de todas las características, precios y promociones de los transportistas, hoteleros, restaurantes y eventos de interés turístico.

El turista se ve beneficiado con la existencia de estas empresas ya que encuentra la comodidad de que la agencia de viajes sea la encargada de organizar todos los trámites de reservaciones y todos los detalles del viaje, incluso cuando el turista aún no hubiera decidido el lugar a donde quiera viajar, el agente de viajes gracias a sus conocimientos y experiencia, puede sugerirle diferentes opciones a precios atractivos. Los turistas pueden obtener una tarifa aérea más baja en una agencia de viajes que cuando acuden directamente a la línea aérea, ya que los transportistas ofrecen tarifas grupales exclusivas para agencias de viajes, por la capacidad que tienen estas empresas para agrupar un gran número de personas y de vender en paquete diferentes servicios que incluyen transporte, hospedaje, alimentación y hasta excursiones terrestres.

De acuerdo con la magnitud de su operación, las agencias de viajes pueden clasificarse en mayoristas y minoristas. Las primeras son organizaciones especializadas reconocidas internacionalmente, que tienen un gran volumen de operaciones y de sucursales; estas agencias crean paquetes turísticos que son ofrecidos directamente al público en general y también a las agencias de viajes minoristas, para que éstas a su vez realicen la promoción de los servicios con su cartera de clientes. Las segundas son empresas pequeñas que realizan sus ventas en menor proporción, sin embargo como estas empresas constituyen una gran

mayoría, su importancia estriba en que se encuentran extendidas por todo el mercado ofreciendo a un buen número de personas los servicios turísticos.

Por otra parte, es importante la participación de las agencias de viaje en la actividad turística ya que por medio de ellos se recibe toda clase de quejas y sugerencias en los servicios turísticos que ayudan al desarrollo de los mismos.

Las agencias de viaje son responsables de cualquier omisión que pudiera existir en los boletos del transporte aéreo que hayan sido expedidos por ellas, ya que éstos son documentos valorados y funcionan como contrato entre las líneas aéreas y los usuarios de sus servicios. Es importante que en el boleto queden asentados todos los datos informativos para la utilización del servicio, así como las restricciones que pudiera tener alguna tarifa especial. Por lo anterior los agentes de viajes requieren de una preparación técnica bien fundamentada. Actualmente las agencias de viaje proporcionan un servicio más eficiente a los usuarios, gracias a que algunas líneas aéreas les han permitido tener acceso a su sistema de reservaciones para poder bloquear los espacios aéreos sin necesidad de llamar a cada una de las compañías transportadoras.

Los procedimientos de las agencias de viaje se encuentran unificados para que la Secretaría de Turismo tenga un mayor control sobre éstos. En lo que respecta al procedimiento del pago de servicios a las líneas aéreas que se realiza por la venta de boletos del transporte aéreo, las agencias de viajes efectúan el depósito del producto de la venta, descontando la comisión correspondiente, en el BSP (Bank Settlement Plan) o sistema bancario planificado que funciona a nivel internacional y con todas las líneas aéreas afiliadas a este sistema. Este recurso agiliza el control y la administración de las ventas, y evita que las agencias de viaje tengan que hacer un depósito con cada uno de los diferentes prestadores de servicios. El BSP es utilizado por miembros afiliados y no afiliados a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

En resumen, podemos observar que la aviación civil en México, se ha ido desarrollando a la par de la sociedad mexicana, tratando de resolver no sólo las necesidades de los habitantes de este país, sino también la necesidad de establecer una amplia red de comunicación con otros países y de desarrollar un transporte aéreo eficaz que ofrezca un servicio cada día más calificado para poder hacer frente a la competencia internacional.

La estrecha relación que México ha tenido con países como España y Francia, desde la colonia hasta el imperio de Maximiliano, ha influido notablemente en el desarrollo de algunas actividades que posteriormente progresaron en el resto de América Latina, como es el caso de la aviación. La influencia europea junto con las necesidades comerciales de nuestro país vecino del norte, son factores que obligan a estar a la vanguardia en el desenvolvimiento de las comunicaciones y transportes, sobre todo el transporte aéreo internacional.

Por lo anterior, la legislación nacional que regula la aviación civil también ha sufrido una evolución, sin embargo es en esta última década, cuando se han visto cambios de mayor consideración por tratar de encausar tanto al transporte aéreo como a la infraestructura que éste requiere, por el camino de la privatización debido a que el Estado mexicano no puede cargar con todo el peso de un sector tan importante para la economía.

Para lograr este objetivo, fue necesario modificar y actualizar diferentes legislaciones como la Ley de Inversiones Extranjeras y la Ley de Vías Generales de Comunicación. La revisión de esta última dio origen a la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos, otorgando un mayor grado de seguridad para atraer la inversión del capital privado y poder desarrollar la actividad aérea de acuerdo con los parámetros que se están dando en el ámbito internacional y fomentar al mismo tiempo la actividad turística, la cual forma parte importante en economía de nuestro país.

4. Participación de México en la aviación civil internacional

4.1. La dimensión internacional

México ha participado en un gran número de convenios internacionales tanto multilaterales como bilaterales, a partir del inicio de la normatividad de la actividad aérea en el ámbito internacional.

México adquirió un compromiso internacional al constituirse como país fundador de la OACI, y ha participado activamente en el sistema sobre responsabilidad civil originado por el Convenio de Varsovia e instrumentos conexos; en el Convenio de Ginebra sobre derechos reales; en el ámbito internacional para prevenir y reprimir los atentados en contra de las aeronaves dedicadas a la actividad comercial; así como en el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, compartiendo la preocupación para la efectiva aplicación de los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal, los cuales tienden a la creación de normas universales en contra de las conductas que pongan en peligro a la aviación civil.

Ha servido de sede en numerosas convenciones internacionales y ha sido favorecido por la Organización de Aviación Civil Internacional para establecer en este país una de las siete Oficinas Regionales con las que cuenta la OACI la cual atiende el área de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe. También ha sido destacada su participación con las organizaciones regionales.

De acuerdo con el Tratado de Montevideo, firmado el 18 de febrero de 1960, al reunirse en esa ciudad la Segunda Conferencia Regional de Aviación Civil dedicada a estudiar entre otras cosas, los problemas de la capacidad de las aeronaves, la potencialidad de ciertas rutas para el tráfico aéreo en América Latina y la reciprocidad en el otorgamiento de rutas aéreas, surgió la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), para propiciar la colaboración entre las

líneas aéreas latinoamericanas. La creación de este organismo fue recomendada por la Comisión Asesora del Transporte para poder subsanar, entre otros aspectos, las deficiencias que tiene el transporte aéreo regional en cuanto a la realización de vuelos de largo alcance que acaparan los Estados Unidos y la actualización de equipos.

En junio de 1973, en la Primera Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas que se llevó a cabo en Bogotá se creó la CLAC, el Comité Provisional del CLAC se reunió ese mismo año en la Ciudad de México, reunión en donde se aprobaron los estatutos de la organización. Así nuestro país, junto con otros 19 Estados participantes, buscan a través de este organismo regional:

- “- Propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del TA* dentro, hacia y desde Latinoamérica.
- Llevar a cabo estudios económicos sobre TA en la región.
- Promover un mayor intercambio de información estadística entre los Estados miembros.
- Alentar la aplicación de las normas y métodos recomendados por la OACI en materia de FAL** y proponer medidas para lograr un desarrollo más acelerado de la FAL dentro de la región.
- Propiciar acuerdos entre los Estados que contribuyen a la mejor ejecución de los planes regionales de la OACI.
- Propiciar acuerdos para la instrucción del personal en todas las especialidades de la aviación civil.
- Propiciar acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil, con el objeto de la mejor utilización de los recursos disponibles, particularmente los provistos dentro del PNUD.” (120)

* Tráfico aéreo

** Facilitación del transporte aéreo

(120) Tapia Salinas Luis, Derecho Aeronáutico, Ed. Bosh, Barcelona, España, 1993, p. 593

A través del siguiente cuadro, se puede apreciar la participación de México en el ámbito internacional en la celebración de acuerdos multilaterales que son el resultado de las conferencias internacionales, en muchas de las cuales nuestro país ha servido de sede para que éstas se lleven a cabo.

**TRATADOS MULTILATERALES EN VIGOR EN MEXICO HASTA
OCTUBRE DE 1982**

| CONVENIO | Lugar y Fecha de Firma | Fecha de Ratificación (R) o Adhesión (A) | Publicación en Diario Oficial | En Vigor en México |
|---|--------------------------------------|--|-------------------------------|--------------------|
| 1. Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional | Varsovia, Polonia 12 octubre 1929 | 14 febrero 1933 (A) | 22 febrero 1934 | 5 mayo 1932 |
| 2. Convenio relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales | Chicago, E.U.A. 1 diciembre 1944 | 25 junio 1946 (R) | 12 septiembre 46 | 25 junio 1946 |
| 3. Convención de Aviación Civil Internacional | Chicago, E.U.A. 7 diciembre 1944 | 25 junio 1946 (R) | 12 septiembre 46 | 4 abril 1947 |
| 4. Protocolo relativo a una enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional | Montreal, Canadá 27 mayo 1947 | 12 septiembre 49 (R) | 27 octubre 1949 | 20 marzo 1961 |
| 5. Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves | Ginebra, Suiza 19 junio 1948 | 5 abril 1950 (R) | 9 junio 1982 | 17 septiembre 53 |
| 6. Protocolo relativo a ciertas enmiendas al convenio sobre Aviación Civil Internacional (Arts. 45 (a), 49 (e) y 61. | Montreal, Canadá 14 junio 1954 | 13 mayo 1955 (R) | 12 diciembre 55 | 12 diciembre 56 |

| | | | | |
|---|--|----------------------|------------------|------------------|
| 7. Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (art. 45) | Montreal, Canadá 14 junio 1954 | 13 mayo 1953 (R) | 12 diciembre 55 | 16 mayo 1958 |
| 8. 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. | La Haya, Países Bajos 28 septiembre 55 | 24 mayo 1957 (R) | 13 agosto 1957 | 1º agosto 1963 |
| 9. Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Art. 50 (a). | Montreal, Canadá 21 junio 1961 | 9 abril 1962 (R) | 18 junio 1962 | 17 julio 1962 |
| 10. 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 18 septiembre de 1961 | 16 mayo 1962 (R) | 20 junio 1963 | 1º mayo 1964 |
| 11. Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves. | Tokio, Japón 14 septiembre 63 | 18 marzo 1969 (R) | 24 octubre 1970 | 4 diciembre 1969 |
| 12. Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional | Buenos Aires, Argentina. 24 septiembre 68 | 25 marzo 1970 (R) | 17 septiembre 70 | 25 marzo 1970 |
| 13. Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves | La Haya, Países Bajos. 16 diciembre 1970 | 19 julio 1972 (R) | 4 octubre 1972 | 18 agosto 1972 |

| | | | | |
|---|---|--------------------------------|----------------|-------------------|
| 14. Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Art. 50 (a)). | Nueva York, E.U.A. 12 marzo 1971 | 4 septiembre 73 (R) | 7 febrero 1974 | 4 septiembre 1973 |
| 15. Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Art.56) | Viena, Austria 7 julio 1971 | 7 julio 1972 (R) | 5 octubre 1972 | 19 diciembre 1974 |
| 16. Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil | Montreal, Canadá 23 septiembre 71 | 12 septiembre 74 (R) | 17 julio 1975 | 12 octubre 1974 |
| 17. Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) | Cd. de México, México 14 diciembre 1973 | Aprobación 22 septiembre 75 | 16 julio 1975 | 21 octubre 1975 |
| | Modificado en Bogotá, Colombia Cuarta Asamblea diciembre 1980 | Aprobación 16 febrero 1982 | 30 marzo 1982 | 16 febrero 1982 |

* FUENTE: SCT, DGAC., Convenios Multilaterales y Bilaterales de Aviación Civil Internacional Mexicana, México, 15 octubre 1982.

4.1.1. Participación de México dentro de la OACI

México siempre ha observado y seguido los lineamientos que han sido recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional ya que pertenece al grupo Estados miembros y ha aplicando estas disposiciones con todas las líneas aéreas nacionales y dentro de los aeropuertos que existen en nuestro territorio. Es la sede de la Oficina Regional de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe y en el ámbito regional, forma parte de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

A nivel comercial se puede observar la participación de México en la aplicación de ciertos estándares que se están dando en el ámbito internacional al ampliar sus vínculos de cooperación, en donde se incluye la compartición de códigos, servicios conjuntos y la participación mancomunada en los programas de viajero frecuente.

A nivel operacional, México es uno de los diferentes Estados que ha aprobado el sistema mundial de determinación de posicionamiento (GPS), para utilizarlo como elemento primario en la navegación aérea.

A nivel regional, la OACI prestó ayuda a los Estados para que intervinieran más activamente en la proporción de datos para completar los formularios de notificación de estadísticas del transporte aéreo.

Dentro de las actividades realizadas por esta oficina regional en lo que respecta a la navegación aérea, esta oficina continuó prestando asistencia a los Estados en la mejora y desarrollo de sus aeropuertos internacionales y la resolución de las principales deficiencias en los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia dentro de la región del Caribe. En lo que concierne a meteorología se está fomentando el suministro de información destinada a la documentación del vuelo.

En lo que concierne a los servicios de tránsito aéreo, esta oficina regional prestó asistencia a México en la introducción de modificaciones de los límites de las FIR, es decir, el último punto que tocan las aerolíneas extranjeras en el territorio que se encuentra bajo jurisdicción nacional, para las operaciones de México, Mazatlán y Mérida.⁽ⁿⁿ⁾

Dentro de las actividades de transporte aéreo, esta oficina regional prestó su asistencia en los servicios de la 12ª asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), la cual celebró su 25º Aniversario en la Ciudad de México en diciembre de 1988.

⁽ⁿⁿ⁾ FIR: *Final Information Report*

Dentro de las actividades de cooperación técnica, esta oficina prestó apoyo técnico y administrativo en la capacitación de expertos para cinco proyectos por países y cinco proyectos por regiones durante 1988, con el fin de determinar sus necesidades de asistencia de la OACI y para asistir a reuniones de coordinación de proyectos y de capacitación. En un proyecto de fondos fiduciarios de capacitación a personal de aviación civil en esta región, durante este mismo período se iniciaron actividades con el seminario "Gestión y explotación de aeropuertos: sistemas actuales y nuevos conceptos", el cual tuvo lugar en la Ciudad de México y fue financiado por conducto de la OACI por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), la empresa que en conjunto con el Grupo Empresarial Angeles de participación de capital mexicano, ganó la licitación para la adquisición de un porcentaje de acciones del Grupo de Aeropuertos del Pacífico que siguiendo los parámetros aquí establecidos, fue privatizado recientemente. Por otra parte, se impartieron en esta ciudad otros seminarios, para los cuales esta oficina regional de la OACI otorgó un total de 126 becas únicamente para 1998.

También se prestó apoyo administrativo en proyectos de cooperación técnica propuestos por la OACI, para modernizar y reorganizar la estructura aeronáutica para actualizar las normas y disposiciones de aviación civil, sometidos a la consideración de las autoridades de aviación civil de Costa Rica, Guatemala, México, Nicaragua y la República Dominicana, en donde se prevé la ayuda.

En materia de la seguridad de la aviación, y en donde también se puede mencionar la participación de nuestro país en las reuniones que se llevan a cabo para dar solución a un grupo pequeño de países que se preocupan sobre ciertos aspectos específicos que les resultan comunes, se destaca su participación en la Cuarta Reunión Trilateral de Seguridad Operacional y Aeroportuaria, convocada por los gobiernos de México, Canadá y Estados Unidos que se llevó a cabo en enero de 1999 en la ciudad de Ixtapa, Zihuatanejo. Asistieron como observadores representantes de Alemania, España y Francia.

En esta reunión se abordaron temas como la seguridad y protección en donde se puntualizó sobre los pasajeros perturbadores, para los cuales se sugirió el establecimiento de una jurisdicción para delitos menores ya que el Convenio de Tokio, sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, sólo abarca las infracciones graves, o establecer en su defecto, un nuevo convenio. "Algunos Estados han ampliado sus jurisdicciones nacionales de modo que las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves extranjeras que aterricen en sus territorios, puedan ser infraccionadas."⁽¹²¹⁾ También se contempló la protección del espectro de frecuencias para el sistema mundial de navegación por satélite, así como el acopio y notificación de datos de accidentes e incidentes y la revisión de las políticas y disposiciones de la OACI.

En lo que respecta a la participación de México dentro de los organismos regionales de la OACI, como la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), la cual celebró diferentes reuniones durante 1998 para abarcar ciertos puntos sobre políticas, aspectos económicos, vigilancia de la seguridad operacional y asuntos jurídicos en el campo del transporte aéreo, se llevó a cabo la primera asamblea extraordinaria de la CLAC en nuestro país en donde se adoptó la "Declaración de México", en la que "se reafirma el deseo de mantener, fortalecer, profundizar y estrechar los lazos con los organismos regionales de aviación civil y otras asociaciones e instituciones relacionadas con el transporte, a fin de armonizar y coordinar las actividades propias del sector, con los objetivos y planes de la OACI."⁽¹²²⁾

Durante 1998, la CLAC aprobó cuatro recomendaciones sobre textos relativos a la reglamentación sobre el funcionamiento de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación, aprobó una cláusula modelo para evitar las prácticas injustas de competencia y los factores que se deben de considerar en la privatización de los aeropuertos, situación que en la actualidad es una realidad en nuestro país.

⁽¹²¹⁾ Revista OACI, "Reunión en Ixtapa sobre la seguridad y protección aeronáutica", Vol. 54 No. 1 Montreal, Enero/Febrero 1999, p. 24

⁽¹²²⁾ OACI, Informe anual del Consejo 1998, p.87

4.1.2. La IATA y la fijación de tarifas en México

Se entiende por "tarifa" a la remuneración representada por el precio del pasaje que obtiene el transportista que proporciona determinado servicio. Para el establecimiento de esta tarifa las líneas aéreas se basan en el siguiente principio: "Las tarifas no deberán ser más altas que lo necesario para mantener al sistema aéreo dentro de los límites de la operación eficiente, cubriendo sus costos y generando el capital requerido para las demandas futuras, además las tarifas no deberán estar más abajo del nivel que permita mantener los servicios a un determinado estándar de calidad"⁽¹²³⁾

Para la fijación de tarifas, las compañías transportadoras deben tener primeramente la autorización de su gobierno para operar una ruta internacional, después de haber celebrado un convenio bilateral con el Estado hacia el cual se pretende volar. Lo anterior es una medida que evita la aparición de una guerra tarifaria en el mercado mundial.

Es importante destacar que no son los gobiernos los que autorizan las tarifas aéreas, ya que en los convenios bilaterales celebrados entre los Estados, existe la cláusula de fijación tarifaria en donde se cita que cada línea aérea fijará sus tarifas para la prestación de los servicios, sacando así los costos de explotación y sus utilidades. Los gobiernos se reservan el derecho de fijar las tarifas aéreas para evitar la creación de monopolios.

El Acuerdo de Bermudas, que es el convenio "tipo" para la mayoría de los convenios bilaterales, contempla el sistema de la doble aprobación en donde se le concede a cada Estado el derecho de veto unilateral sobre cualquier tarifa aérea desde o hacia su territorio y consiste en la aprobación de una tarifa propuesta por una línea aérea por los dos gobiernos participantes.

⁽¹²³⁾ José Pacheco, Juan Antonio, Servicios Aéreos Comerciales en el Atlántico Norte, Universidad Hispano Mexicana, México, 1984, p.83

La Asamblea de la OACI reafirma la necesidad de registrar y dar cumplimiento a las tarifas y recomienda a los Estados miembros que eviten tomar medidas unilaterales que puedan afectar el desarrollo del transporte aéreo internacional, así como de abstenerse de aplicar sus políticas nacionales en la fijación estas tarifas.

La desregulación tarifaria, también conocida como política de "cielos abiertos", fue implementada en los Estados Unidos en 1978, la cual otorgaba a sus compañías aéreas la libertad de establecer sus propios niveles tarifarios que permitió el *establecimiento de una competencia que finalmente benefició al consumidor*, ya que las líneas aéreas introdujeron tarifas promocionales para la captación de pasajeros. Estas medidas originaron que las líneas aéreas proporcionaran un mejor servicio, ofrecieran un mayor número de rutas, renovaran su equipo operacional, elaboraran sistemas de reservaciones computarizados y que establecieran conexiones con otras líneas para poder ofrecer a los pasajeros en menor tiempo de espera posible.

Por los buenos resultados que esta política proporcionó a los Estados Unidos, los transportistas estadounidenses se basan en estos principios en el establecimiento de convenios bilaterales con otros Estados. Otros países como Canadá, Japón y Australia introdujeron la misma política dentro de su transporte aéreo nacional, pero no todos los países pueden seguir la misma política para la aplicación tarifaria

En México y en otros países, las tarifas aéreas que son calculadas por las empresas de transporte, deben de presentarse a la autoridad correspondiente en cada Estado para su aprobación.

A principios de los años 90, una vez que las dos líneas aéreas nacionales de mayor operación en México, Aeroméxico y Mexicana, fueron privatizadas, el gobierno liberó rutas y tarifas, abriéndose una nueva competencia entre las aerolíneas troncales, regionales, y charter. De entre estas últimas sobresalió Transportes

Aéreos Ejecutivos, S.A. (TAESA), la cual ofrecía tarifas verdaderamente bajas a nivel nacional lo que originó una verdadera guerra de tarifas. Lo anterior trajo como consecuencia una disminución de ingresos y la imposibilidad de mejorar los niveles de eficiencia, seguridad y calidad en el servicio trayendo como consecuencia los resultados que ahora conocemos como causa de su desaparición. Por lo anterior, en la nueva Ley de Aviación Civil que se creó en 1995, se incluye en el art. 42 que reglamenta: "Los concesionarios o permisionarios en el sector podrán fijar libremente el precio por los servicios que presten, siempre que permita la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

Las tarifas se deberán registrar ante la Secretaría para su puesta en vigor y estar permanentemente a disposición de los usuarios.

Las tarifas internacionales se aprobarán por la Secretaría de conformidad con lo que, en su caso se establezca en los tratados⁽¹²⁴⁾

Para tratar de evitar que la libre competencia afecte la seguridad internacional, y tomando en cuenta la doble aprobación por el gobierno de cada Estado en donde las líneas aéreas interesadas se encuentran matriculadas, el gobierno de algunos Estados realiza un estudio de la tarifa que les es presentada para su aprobación.

En países como Estados Unidos, en el cual destaca la desregulación tarifaria, las líneas aéreas sólo tienen que presentar sus tarifas al gobierno de su Estado para que éste de su aprobación. Sin embargo en México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Tarifas, lleva a cabo un estudio de la estructura tarifaria internacional, en donde se toma en cuenta la tarifa aérea anterior, la nueva tarifa que se está solicitando, la estructura tarifaria que tienen otras líneas aéreas con la misma ruta, entre otros aspectos, para la aprobación de la misma.

⁽¹²⁴⁾ SCT, Ley de Aviación Civil, Art. 42 p.23

Actualmente, cuando una línea aérea se llega a inconformar ante la Dirección General de Tarifas, sobre alguna tarifa de otra línea aérea que esté provocando alguna competencia desleal, esta Dirección tiene la facultad de pedir un estudio para comprobar que dicha tarifa cubra con los costos de explotación, la cual en caso de que el estudio presentado avale dicha tarifa, deberá de ser aprobada.^(oo)

La estructura tarifaria dentro de una misma ruta puede tener una gran variedad de tarifas dentro de un mismo segmento de vuelo con el fin de satisfacer al usuario de dos diferentes formas: La primera es ofreciendo una tarifa económica pero que limita al pasajero a hacer modificaciones en itinerario, línea aérea, cancelaciones, reembolsos, etc.; la segunda es ofrecer al pasajero la libertad de cambiar de vuelo, de línea aérea e incluso la cancelación del pasaje con el reembolso íntegro de la tarifa, teniendo ésta un precio más elevado.

Lo anterior obedece a dos diferentes métodos para la fijación de tarifas: Las tarifas que se obtienen basadas en el costo, el cual está orientado a las utilidades que obtienen las empresas de transporte aéreo; y las tarifas que están orientadas a las necesidades del mercado, es decir, las variaciones que se pueden hacer en éstas dependiendo de la demanda del servicio. Un ejemplo de lo anterior sería la división que existe en lo que se llama "Temporada Alta" y "Temporada Baja", ofreciendo tarifas más altas cuando los pasajeros están dispuestos a pagar más por el servicio con tal de viajar durante las vacaciones y por el contrario, el ofrecer tarifas promocionales cuando la demanda en el transporte aéreo es poca o cuando la competencia es grande. Todas estas variaciones están consideradas dentro de la estructura tarifaria de cada ruta.

La estructura tarifaria se basa en la tarifa normal de un año y puede tener variaciones entre diferentes líneas aéreas, tanto en porcentajes como en códigos de designación tarifaria.

^(oo) Información obtenida en una entrevista con la Lic. Nohemi de Alba, Jefe del Departamento de Transportes Internacionales en la Dirección General de Tarifas de la SCT.

En el siguiente ejemplo de estructura tarifaria (donde los niveles de porcentaje que varían entre una tarifa y otra no son reales, sino meramente ilustrativos) se toma como base la tarifa "Y" de un año a la cual corresponde el 100% y se observan las diferentes opciones de tarifas que se pueden ofrecer en una misma ruta, de acuerdo con las diferentes necesidades que requiera cada pasajero.^(pp) En determinadas tarifas reducidas puede existir la restricción de que no sean combinables con otras líneas aéreas, a lo que se le conoce como "No endosable".

| CODIGO DE LA TARIFA | TIPO DE TARIFA | REGLAMENTACION Y/O CARACTERISTICAS | TIPO DE VIAJE | PORCENTAJE |
|---------------------|-------------------------|--|---------------|-------------|
| F | Primera Clase | Tarifa sin restricciones. Válida por un año Servicio de Primera Clase | OW | 150% |
| C | Ejecutiva o de Negocios | Tarifa sin restricciones. Válida por un año Servicio de Clase Ejecutiva | OW | 120% |
| Y | Turista | Tarifa sin restricciones. Válida por un año Servicio de Clase Económica | OW | 100% |
| YE | Tarifa de Excursión | Tarifa de excursión que obliga a comprar viaje redondo. Válida por un año | RT | 85% |
| YE21/180 | Tarifa de Excursión | Tarifa de excursión que obliga a comprar viaje redondo y tiene restricción de estadía mínima de 21 días y máxima de 180 días. | RT | 80% |
| YAP15 | Tarifa Prepagada | Tarifa de Viaje redondo que debe de ser pagada 15 días antes del inicio del viaje y tiene cargos por cambios de vuelo o cancelación del viaje. No endosable | RT | 75% |
| YG10 | Tarifa Grupal | Tarifa que únicamente puede vender una agencia de viajes que reúna como mínimo 10 personas. Aplica sólo en viaje redondo y tiene cargos por cambio o cancelación del vuelo. No endosable | RT | 70% |
| V | Tarifa Promocional | Tarifa esporádica, promocional que aplica en viaje redondo y puede tener un sin número de restricciones. No endosable. No reembolsable. | RT | 65% |

OW - Viaje Sencillo
RT - Viaje Redondo

La mayoría de las líneas aéreas pertenecen a la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) y buscan por medio de los acuerdos comerciales que allí celebran, que se evite la competencia desleal y la guerra de tarifas.

^(pp) *idem.*

Las aerolíneas se reúnen anualmente en las llamadas "Conferencias de Tráfico" con el fin de establecer los niveles tarifarios en los servicios aéreos regulares.

Por lo anterior, esta asociación sirve como foro mediador entre las compañías aéreas en las negociaciones de los niveles tarifarios. Es necesario resaltar que las líneas aéreas son quienes fijan las tarifas y son ellas quienes se ponen de acuerdo en las Conferencias de Coordinación Tarifaria en donde la IATA tiene la función coordinadora de las mismas. Incluso, si alguna línea aérea o grupo de líneas aéreas no está de acuerdo en participar con ciertas políticas establecidas, como cuando surgió la desregulación tarifaria en el Atlántico Norte, ésta puede manifestarlo ya que se encuentra establecido que las resoluciones IATA no tienen aplicación en las áreas donde no han sido aceptadas, porque podrían generar una guerra de tarifas y dejar en desventaja a las líneas que sí las aceptaron.

En los acuerdos bilaterales entre dos Estados, mismos que deben de estar registrados ante la OACI, se contempla si la fijación de las tarifas se basa en los resultados de Conferencias sobre Tarifas celebradas por la IATA dentro de la Cláusula correspondiente, es decir, si las empresas aéreas tienen la responsabilidad inicial en la negociación de tarifas o por el contrario, si desde un principio se ha encargado a las autoridades aeronáuticas de determinado Estado, la fijación de tarifas, caso que llega a darse en algunos acuerdos.

Asimismo se hace referencia a un mecanismo tarifario multilateral o a consultas multilaterales a nivel de empresas aéreas el cual se aplica con distintos grados de utilización de los mecanismos y procedimientos de IATA. Por otra parte, existe un mecanismo secundario de fijación de tarifas, por el cual las autoridades aeronáuticas o las Partes Contratantes deben negociar y acordar una tarifa cuando no se pueda llegar a un acuerdo sobre determinada tarifa, por medio del mecanismo inicial de las empresas aéreas que se encuentra incluido en el procedimiento de aprobación de las tarifas.

Este elemento comprende tanto el fracaso de las consultas entre empresas aéreas como la desaprobación por parte de una de las autoridades.

Existen algunos elementos en donde se contemplan los principios, reglas y procedimientos que se aplican en la aprobación de las tarifas regulares para pasajeros, de acuerdo con el modelo de acuerdo bilateral recomendado por la OACI, sin embargo en los últimos 12 acuerdos bilaterales que México ha celebrado durante el período comprendido entre el 1º de enero de 1986 al 31 de diciembre de 1993, o en los que se ha hecho alguna enmienda a acuerdos con fecha anterior a ésta, se puede observar que nuestro país no requiere que cada uno de los siguientes elementos aparezca como requisito en los acuerdos celebrados con naciones como Bélgica, España, Reino Unido, Costa Rica, Checoslovaquia, Tailandia, Singapur, Polonia, Perú, Argentina, República de Corea y Cuba:

- 1) Puede existir algún requisito por el cual las líneas aéreas tengan que presentar algún tipo de justificación de sus propuestas tarifarias, el cual no aplica en México.
- 2) De acuerdo con el método de la doble aprobación por parte de ambas autoridades aeronáuticas que figura en la mayoría de los acuerdos, las dos partes tendrán que aprobar las tarifas que les sean sometidas por las empresas de transporte aéreo antes que dichas tarifas entren en vigor. Dicha aprobación deberá hacerse expresamente y no tácitamente en los acuerdos en los que participa nuestro país, sin embargo en otras naciones la aprobación tácita es posible cuando ninguna de las partes expresa su desaprobación dentro de un plazo previamente definido. Cuando la desaprobación de una tarifa por parte de una de las Partes Contratantes tome la forma de un aviso de insatisfacción, ésta normalmente va acompañada por procedimientos para la negociación.
- 3) El método de la doble desaprobación es un procedimiento de control de tarifas bastante reciente, y se refiere a la entrada en vigor de una tarifa a menos que ambas autoridades aeronáuticas den su desaprobación. La finalidad de este

procedimiento es limitar la participación gubernamental y aumentar la flexibilidad tarifaria de las empresas aéreas designadas, sin embargo este procedimiento no es aplicado en nuestro país.

- 4) El método de aprobación de tarifas del país de origen se refiere a que una Parte podrá desaprobar las tarifas únicamente cuando el servicio de transporte se origine en su propio territorio, procedimiento que no es aplicado en México.
- 5) El método de control de tarifas por zonas de precios se encuentra en pocos acuerdos bilaterales y no aplica en México. En éste se puede establecer una zona dentro de la cual una tarifa no pueda ser desaprobada por una Parte, aunque pueda seguir siendo necesaria la presentación de tarifas.
- 6) Existe una disposición en la cual está previsto que una tarifa sigue vigente en el caso de que no se llegue a un acuerdo sobre una nueva tarifa a nivel de empresas aéreas, a lo que se conoce como continuidad de las tarifas, disposición que es aplicada por nuestro país en la mayoría de estos acuerdos. Asimismo cada uno de estos acuerdos tiene un plazo durante el cual se sigue aplicando la tarifa vigente debiendo ser éste como máximo de 12 meses.
- 7) En algunos acuerdos existe la disposición que se refiere al control y supervisión de la aplicación de las tarifas tales como la investigación o multas por la no aplicación. Asimismo se puede exigir únicamente el compromiso de las Partes por "hacer todo lo posible para asegurarse de que las tarifas aplicadas son conforme a las presentadas y aprobadas."
- 8) Puede encontrarse una referencia a las tarifas o precios para operaciones no regulares en los casos en los que se encuentre incluido dicho servicio, el cual no tiene un procedimiento tan específico como el de las operaciones regulares por lo que se recomienda simplemente la vigilancia de precios. Sin embargo, dentro de los acuerdos arriba mencionados en los que México ha participado, no se contempla el servicio no regular.⁽⁹⁹⁾

⁽⁹⁹⁾ Se hizo un análisis de todos los acuerdos que ha firmado México durante el período mencionado, en el Compendio de Acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo Doc. 1995 de la OACI, de acuerdo con el procedimiento de aprobación y control de tarifas de la p. SP-7

4.2. La dimensión bilateral

La celebración de convenios bilaterales obedece a la necesidad de proporcionar a las líneas de transporte aéreo internacional un trato de igualdad para que puedan competir con las mismas oportunidades dentro del mercado aéreo y evitar así las prácticas discriminatorias.

Dichos convenios no sólo regulan la explotación de los servicios aéreos, sino que también obedecen a las necesidades de dos Estados para fijar itinerarios, frecuencias de vuelo, tarifas, el tipo de equipo que puede llegar a determinado aeropuerto, sistemas de reservaciones, operaciones conjuntas, mantenimiento, validación de licencias del personal técnico, certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves y el abastecimiento de combustible, lubricantes y piezas de repuesto con un trato en los derechos de aduana para la nación más favorecida.

Para que una línea aérea pueda explotar una determinada ruta, debe primeramente de obtener la autorización de su gobierno para operar una ruta internacional, autorización que estará sujeta a los contratos bilaterales establecidos con los Estados a donde se pretende operar dicha ruta. Incluso cuando una línea aérea regular sobrevuele el espacio de otro Estado, ésta se debe sujetar durante el vuelo al régimen jurídico de ese Estado. "Algunas veces la autorización de sobrevuelo se subordina a ciertas condiciones como: transporte gratuito de correo, transporte a precios reducidos de funcionarios oficiales, establecimiento de una agencia de la transportista en el país de sobrevuelo empleando en ella a ciudadanos de éste."⁽¹²⁵⁾

Los convenios bilaterales, entre otros aspectos establecen los derechos de tráfico en donde se especifica el tipo de transportación aérea permitida, basándose normalmente en la 3ª y 4ª libertades del aire, que permiten el embarque y desembarque de pasajeros, carga y correo entre dos Estados. Los convenios en

⁽¹²⁵⁾ Alvarez Maldonado, Marcela, *op. cit.* p. 158

donde se otorga la 5ª libertad del aire, la cual permite la transportación de pasajeros, carga y correo entre el territorio de otro país y un tercer país, son negociados con menor frecuencia que los anteriores.

Otro aspecto que también es considerado en los convenios bilaterales es la regulación de la capacidad, la cual se refiere al número de asientos que cada línea aérea puede ofrecer en base a la ruta por explotar, la frecuencia de sus vuelos y el equipo por operar. Este punto y el intercambio de rutas son esenciales en las negociaciones bilaterales del transporte aéreo.

Es importante resaltar que en el artículo 81º del Convenio de Chicago especifica que " todos los acuerdos aeronáuticos que existan al entrar en vigencia el presente Convenio, entre un Estado contratante y cualquier otro Estado o una línea aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o línea aérea de otro Estado, se registrarán inmediatamente en el Consejo"⁽¹²⁶⁾ de la Organización.

México, además de encontrarse entre los Estados que participan en los convenios internacionales multilaterales y regionales, cuenta con numerosos convenios bilaterales, los cuales han participado en el desarrollo de la actividad aérea en nuestro país. Durante la administración del Presidente José López Portillo, se llegó a varias negociaciones con diferentes Estados, basados en el principio de reciprocidad en el ejercicio de los derechos de intercambio, prestando especial interés en los cuadros de rutas y en la cláusula de predeterminación de la capacidad, para proteger la operación rentable de las aerolíneas nacionales.

Dentro de las negociaciones bilaterales se pueden encontrar contratos como el pool, handling y otras negociaciones que se detallan en el siguiente apartado.

En el siguiente cuadro, se puede apreciar el desarrollo que ha tenido nuestro país en el campo de las negociaciones bilaterales para el transporte aéreo:

⁽¹²⁶⁾ Art. 81º del Convenio de Chicago, *op. cit.* p.32

CONVENIOS BILATERALES DE MEXICO

| PAIS | VIGENCIA | Fecha de firma | Entrada en vigor por canje de notas | Fecha de aprobación del Senado | Fecha de Publicación del Decreto Aprobado | Fecha de promulgación |
|-------------------|-------------------------------------|--|--|--------------------------------|---|---|
| 1. Portugal | Indefinida | 22 oct. 1948 | 22 oct. 1948 | 30 dic. 1948 | 30 ene 1948 | 29 ene 1948 9 feb. 1949 No opera |
| 2. Francia | Indefinida | 17 abr. 1952 Modificado el 7 ene 1954 | 17 abr. 1952 7 ene 1954 | | | |
| 3. Filipinas | Indefinida | 16 nov. 1952 | 3 dic. 1952 | | | No opera |
| 4. Estados Unidos | | Arreglo provisional, 1957; 1 ^{er} acuerdo 15 ago. 1960; mod. y prorrogado por C. de N. 31 Jul. 70; prorrogado por C. de N. 21 y 24 oct. 1977; mod. C. de N. 20 ene 1978 | 17 ene. 1961 24 oct. 1977 20 ene. 1978 | | 2 jul. 1962 | 24 abr. 1971 |
| 5. Canadá | Tácitamente cada 3 años "Pool" | 21 dic. 1961 Mod. por Canje de Notas 24 mar. 1971 | 21 feb. 1964 8 mar. 1973 | 18 dic. 1962 | 29 dic. 1962 | 6 jul. 1964 22 nov. 1973 23. nov. 1974 (Fe de erratas) |
| 6. Italia | Tácitamente cada 3 años | 23 dic. 1965 | Provisional | | 4 nov. 1966 | 4 nov. 1966 No opera |
| 7. Bélgica | Tácitamente cada 3 años | 21 oct. 1965; mod. por C. de N. 15 oct. y 28 nov. 1971 | 14 mayo 1975 | 17 dic. 1965 | 5 ene. 1966 | 31 jul. 1975 |
| 8. Brasil | Tácitamente cada 3 años | 20. nov. 1970 | | 25 nov. 1968 | 9 mar. 1971 | |
| 9. Costa Rica | Prorrogado por C. de N. cada 3 años | 8 sep. 1966 | 20 ene. 1970 | 25 sep. 1967 | 1 nov. 1967 | 3 abr. 1970 |
| 10. Suiza | Tácitamente cada 3 años | 22 jun. 1966 23 feb. 1976 Mod. por C. de N. | 4 sep. 1967 22 nov. 1978 | Mod. del Cuadro de Rutas | 5 nov. 1960 2 feb. 1977 | 27 feb. 1968 7 mar. 1977 No opera |

| | | | | | | |
|------------------|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|
| 11. Alemania | Tácitamente cada 3 años | 8 mar. 1967 | 3 nov. 1969 | 25 sep. 1967 | 1 nov. 1967 | 7 mar. 1970 |
| 12. Argentina | Tácitamente cada 3 años | 14 mayo 1969 | Provisional | 15 nov.1969 | 1 dic. 1969 | 2 mar. 1976 |
| 13. Perú | Prorrogado por C.de N. cada 3 años | 16 jul. 1969 | Provisional | | 9 dic. 1969 | Opera bajo permiso |
| 14. Cuba | Tácitamente cada 5 años | 31 jul. 1971 | 22 oct. 1974 | 29 dic. 1969 | 15 ene.1972 | 1 ago.1974 |
| 15. Países Bajos | Renovado por C.de N. cada 3 años | 6 dic. 1971 | 22 ene. 1973 | | 26 dic. 1972 | 10 abr. 1973 |
| 16. Japón | Tácitamente cada 3 años por C.de N. | 10 mar.1972 | 2 feb. 1973 | | 26 dic. 1973 | 17 abr. 1973 |
| 17. Venezuela | Prorrogado por C.de N. cada 3 años | 28 ago. 1973 | 10 sep. 1975 | 22 dic. 1973 | 27 mayo 1974 | 28 jul. 1975 |
| 18. Colombia | Tácitamente cada 3 años | 9 ene. 1976 | Provisional | | 10 feb.1976 | 26 jul. 1976 |
| 19. URSS | Renovado por C.de N. cada 3 años | 2 ago. 1976 | 11 mar. 1977 | 27 dic. 1976 | 20 ene. 1976 | 16 feb. 1977 |
| 20. Israel | Renovado por C.de N. cada 3 años | 10 nov. 1977 | 28 dic. 1976 | 28 dic. 1976 | 20 ene. 1977 | 17 feb. 1977 |
| 21. España | Renovado por C.de N. cada 4 años | 21 nov. 1978 | | | | |

FUENTE: Fernández, José Luis. , " La Administración Pública y el Desarrollo de la Aeronáutica en México. Bases para la implementación de una Metodología de Análisis y Estudio de la Aeronáutica en México, Tomo I, 95-97, en López Flores Basme, *op cit*, pp. 23-25

Algunos de estos convenios han sido modificados, tal es el caso de Argentina, el cual era un convenio provisional, que entró en vigor el 21 de marzo de 1984; el de Costa Rica, que entró en vigor el 13 de octubre de 1989; y el de Cuba, que entró en vigor el 29 de enero de 1993. El convenio bilateral entre nuestro país y Perú,

que operaba bajo permiso desde 1969, tuvo que ser modificado el 5 de septiembre de 1989 por así convenir a ambos países, debido a los intereses que existían para formar una alianza comercial entre las líneas aéreas de Aeroméxico y Aeroperú, el cual entró en vigor el 30 de marzo de 1990.

En los diez últimos años, otras naciones han entrado en negociaciones bilaterales sobre transporte aéreo con México:

| Estado | Fecha de firma del Convenio |
|----------------------|-----------------------------|
| República de Corea | 21 julio 1988 |
| Reino Unido | 18 noviembre 1988 |
| Malasia | 10 febrero 1990 |
| Singapur | 21 junio 1990 |
| Checoslovaquia | 14 agosto 1990 |
| Polonia | 11 octubre 1990 |
| Tailandia | 23 mayo 1991 |
| Guatemala | 25 febrero 1992 |
| Bolivia | 27 enero 1993 |
| República Dominicana | 12 agosto 1994 |

Existen aún otros tratados bilaterales que ha suscrito México con Ecuador, Panamá, Chile, Austria y Luxemburgo, para dar un total de 36 tratados bilaterales hasta 1998, sin embargo no es posible encontrar información actualizada sobre estas negociaciones ya que el procedimiento legislativo toma varios meses desde la firma del convenio hasta la publicación del mismo en el Diario Oficial de la Federación. Los trámites de ratificación se inician cuando la autoridad designada por la DGAC firma el pronunciamiento oficial "*Ad Referendum*" (sujeto a ratificación) ante la Secretaría de Relaciones Exteriores, quien se encarga de seguir el procedimiento de "Canje de Notas" entre los Estados participantes, esta institución lo hace llegar al Senado para su aprobación y se culmina con su publicación en el Diario Oficial, entrando en vigor al día siguiente.

Dentro de los acuerdos bilaterales podemos encontrar los siguientes elementos:

- 1) Número de la OACI : Que es el número asignado por este Organismo tal como figura en la publicación "Aeronautical Agreements and Arrangements". Este aparece junto con los nombres de los Estados que forman parte de los acuerdos.
- 2) Fechas: En este rubro figuran diferentes fechas, como lo es la fecha del acuerdo, en la cual éste fue firmado, la fecha de vigencia, que es la fecha de entrada en vigor notificada a la OACI; la fecha de expiración, en el caso de un acuerdo de duración fija; plazo de denuncia, la cual trata el lapso entre la fecha de denuncia y la fecha efectiva de expiración; fecha de enmienda, en donde se registra la fecha de la última enmienda del acuerdo.
- 3) Alcance del Acuerdo: Comprende los tipos de operaciones que comprende el acuerdo. Los acuerdos se clasifican en regulares, no regulares o regulares y no regulares.
- 4) Cláusulas Administrativas
 - Designación: En la mayoría de los acuerdos se estipula la "designación", es decir, la notificación que hace una parte a la otra de qué empresa aérea o empresas aéreas ejercerán los derechos de aquella parte a explotar los servicios acordados. Se puede especificar una sola empresa aérea, o varias, es decir , la designación múltiple, también existe la designación múltiple pero con limitaciones de rutas. En este último caso cada parte podrá designar más de una empresa aérea pero con restricciones en determinadas rutas, las cuales se indican en la sección de intercambio de rutas.
 - Seguridad en la aviación: En algunos acuerdos existe un compromiso de actuar de conformidad con las disposiciones de los Convenios de Tokio (1963), La Haya (1970) y Montreal (1971), relacionados con la seguridad de la aviación y/o las normas y métodos recomendados de la OACI establecidos en el Anexo

17 de "Seguridad – Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita."

- Solución de controversias: En algunos acuerdos bilaterales, la solución de controversias es un proceso de dos etapas. 1) El procedimiento de consulta y/o negociación entre las empresas aéreas, las autoridades aeronáuticas o los gobiernos, el cual, en algunos acuerdos es el único medio de solucionar las controversias, y 2) El arbitraje, el cual se encuentra indicado en el acuerdo, que cuando en el caso de que el procedimiento consultivo no resuelva la controversia, o el traslado de la controversia a la OACI, a su Consejo o a un tribunal instituido en el seno de la OACI para fines de asesoramiento y decisión, ésta sea trasladada a un tribunal específico *ad hoc*.

- Denegación: Se refiere a que la autorización o permiso de explotación podrá ser denegada o no concedida a determinada empresa aérea designada de la otra parte contratante, cuando no se cumplan determinadas condiciones específicas. "Una de estas condiciones que prevalece en los acuerdos es que gran parte de la propiedad y de la dirección efectiva de la empresa aérea esté en manos de la parte designante o de sus nacionales."⁽¹²⁷⁾

- Derechos de aduana e impuestos: Algunos acuerdos tienen una disposición por la cual la empresa o empresas aéreas designadas por la otra parte, quedan exentas del pago de derechos de aduana u otros derechos aplicables, esta concesión puede hacerse sobre la base de la reciprocidad, sobre la base del principio de "tratamiento de nación más favorecida". También se refieren a la exención del pago de impuestos de los ingresos o beneficios de las empresas aéreas obtenidos en el territorio de la otra parte, disposición que se basa también en los principios de reciprocidad.

- Acuerdos multilaterales: Cuando se incluye esta cláusula, se puede exigir la modificación del acuerdo para ajustarlo a todo futuro acuerdo multilateral de transporte aéreo que pueda ser aceptado por ambas partes.

⁽¹²⁷⁾ Compendio de Acuerdos Bilaterales, *op cit.* p. SP-3

- Derechos impuestos a los usuarios: En esta cláusula se especifican los derechos aplicados a los usuarios por el uso de aeropuertos y de instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta.
- Aplicación de leyes: Existe la cláusula que se refiere al requisito de cumplimiento por parte de la empresa o empresas aéreas de una de las Partes, de las leyes y reglamentos de la otra, en lo que respecta a la explotación y navegación de aeronaves y a la admisión y salida de aeronaves, pasajeros, tripulación y carga, así como también los procedimientos de control simplificados aplicables a los pasajeros en tránsito.
- Reconocimiento de certificados: Se refiere al reconocimiento por una de las Partes de la validez de los certificados de aeronavegabilidad, de aptitud y licencias expedidas por la otra Parte, las cuales en su mayoría, son reconocidas únicamente para efectos de la misma operación.
- Operaciones comerciales: En esta sección se mencionan seis posibles elementos que abarcan un aspecto distinto de los arreglos comerciales al nivel de empresas aéreas, en los cuales se pueden encontrar más de uno de estos elementos a disposición del acuerdo.
 - a) "Instalación de oficinas y representación de las empresas aéreas.
 - b) Venta en moneda local o convertible por parte de las empresas aéreas.
 - c) Arreglos sobre los servicios de escala.
 - d) Sistemas de reservación por computadora.
 - e) Conversión monetaria y giros por parte de las empresas aéreas.
 - f) Otras directrices comerciales para las empresas aéreas",⁽¹²⁸⁾ como la determinación de pautas publicitarias para la comercialización y venta de los servicios o el nombramiento por parte de una de ellas de una empresa aérea de la otra Parte, como su agente comercial en el territorio de la otra Parte.

⁽¹²⁸⁾ *idem.* p. SP-V

5) Cláusulas sobre tarifas: Las tarifas varían considerablemente en cuanto a su cobertura y los criterios que se utilizan para el establecimiento de procedimientos para la aplicación tarifaria han sido objeto de la modificación de numerosos acuerdos. En los acuerdos bilaterales se pueden distinguir los siguientes elementos dentro de las cláusulas tarifarias:

- Esfera de aplicabilidad: En este apartado se indica la aplicabilidad de los servicios previamente establecidos en el acuerdo y que textualmente aparecen en éste como "hacia o desde el territorio de cada Parte Contratante" o "por los servicios comprendidos en este acuerdo", así como si la tarifa tiene que aplicarse únicamente entre los territorios de las Partes Contratantes.
- Fijación de tarifas: En esta cláusula se indican los arreglos para la fijación de las mismas. En algunos acuerdos se puede encontrar desde la definición formal de "tarifa", "precio" o "importe"; factores que incluyen las características del servicio, comisiones y tarifas de otras empresas aéreas que influyen en la fijación de tarifas; la designación para a quien corresponda la responsabilidad para negociar las tarifas concedidas; mecanismos de consultas multilaterales de tarifas a nivel de empresas aéreas, hasta los casos de arbitraje para la solución de controversias cuando no se pueda llegar a un acuerdo tarifario.
- Procedimiento de aprobación y control de tarifas: Establece los principios, reglas y procedimientos que pueden aplicarse para la aprobación de tarifas regulares para los pasajeros, el cual ha sido detallada en el apartado correspondiente a fijación de tarifas del presente trabajo. ^(m)

6) Cláusulas sobre la capacidad: Este aspecto constituye un método mutuamente convenido por dos gobiernos para abordar una cuestión de fundamental importancia comercial y operacional para sus empresas aéreas designadas.

^(m) Información tomada del Compendio de Acuerdos Bilaterales, *op. cit.*

Entre éstas se distinguen los siguientes aspectos:

- Tipo de cláusula sobre la capacidad: Se distinguen principalmente tres tipos de régimen para el establecimiento de la capacidad:
 - a) Predeterminación; donde la capacidad se acuerda antes que las operaciones mediante la consulta o coordinación de la capacidad o la previa aprobación de frecuencias u horarios.
 - b) Bermudas I; en donde se adoptan los principios del sistema de control de la capacidad tal y como fue negociado entre el Reino Unido y Estados Unidos en 1946 en el Acuerdo de Bermudas, el cual comprende las características esenciales que las empresas aéreas deben contemplar en cuanto a la capacidad así como la determinación de la capacidad *ab initio* por cada una de las empresas aéreas separadamente, con la intervención de las autoridades de cada Parte Contratante sólo a título de examen *ex post facto*, con procedimientos consultivos.⁽⁵⁵⁾
 - c) Libre determinación, en donde las Partes convienen en que ninguna de ellas limitará unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio o el tipo de aeronaves explotadas por las empresas aéreas designadas de la otra parte. La cláusula puede comprometer a cada una de las Partes a eliminar toda forma de discriminación o de competencia desleal por parte de las empresas aéreas del otro Estado.

- Elementos importantes en materia de capacidad:
 - a) Declaración de los principios generales que rigen la capacidad, en donde se puede propugnar por la igualdad de oportunidades de explotación de la capacidad de las líneas aéreas para que ésta se encuentre relacionada con los requisitos del tráfico y sean consideradas por la otra Parte Contratante.

⁽⁵⁵⁾ La frase en latín *ab initio*, se refiere a la capacidad se encuentra predeterminada desde la firma del acuerdo, mientras que la frase *ex post facto* se refiere a que ésta puede ser acordada posteriormente a la firma del mismo, una vez que se hayan observado las necesidades del mercado.

- b) Fórmula o división específica de la capacidad en rutas entre dos Partes Contratantes, donde se hace referencia a un máximo y mínimo de frecuencias.
- c) Declaración de principios que rigen la capacidad en rutas hacia o desde terceros países, la cual se refiere al derecho a embarcar o desembarcar el tráfico supeditado al principio general de que la capacidad debe estar relacionada con determinados requisitos de tráfico y operaciones.
- d) Fórmula o división específica de la capacidad en rutas hacia o desde terceros países, haciendo en su mayoría la división de la capacidad o de las frecuencias que se aplican a la capacidad total.
- e) Principios que excluyen expresamente los controles unilaterales de la capacidad.
- f) Acuerdo entre empresas aéreas que afecten la capacidad como la inclusión de algunos servicios y recursos, en donde se permite la cooperación comercial, como el caso del código compartido.
- g) Requisito de notificación y aprobación de la capacidad, las frecuencias, los horarios y los programas de vuelo por parte de las autoridades, requisito muy frecuente en los acuerdos con predeterminación y que figura generalmente dentro del cuadro de rutas.
- h) Acuerdos de capacidad para servicios no regulares.
- i) Acuerdos de capacidad para servicios regulares de carga exclusivamente.
- j) Cambio de capacidad operacional, la cual trata del derecho a sustituir una determinada aeronave por una más pequeña con la finalidad de obtener un ahorro en la explotación.
- k) Transferencia de capacidad regular, temporalmente cuando una de las Partes no puede ejercer determinados derechos de explotación previstos en el acuerdo y se asigna a la otra Parte o empresa aérea la totalidad o parte de la capacidad.^(xx)

^(xx) Información tomada del Compendio de Acuerdos Bilaterales, *op. cit.* p. SP 10-12

- **Concesión de derechos:** Comprende los derechos de explotación que se intercambian entre dos Estados en donde normalmente se estipula una cláusula aparte y se trata del sobrevuelo y la escala técnica para fines que no son de tráfico, tráfico regular, no regular y el tráfico que se encuentra especificado exclusivamente para carga. En algunos casos el intercambio se limita a las rutas prescritas y en otros a la concesión de derechos de tráfico para todas las rutas acordadas.
- 7) **Intercambio de rutas:** Dentro de los acuerdos bilaterales se encuentra la descripción de las rutas en donde se distinguen los puntos en el propio país, puntos intermedios, puntos en el segundo país y puntos más alejados. Los puntos intermedios son los situados entre el propio país y el segundo país y los puntos más alejados son los que se encuentran más lejos que el segundo país. Asimismo podemos encontrar los horarios de las rutas designadas, sus condiciones y restricciones. Entre las condiciones y/o restricciones aplicables a las rutas se pueden encontrar los siguientes términos que son frecuentemente utilizados:
- a) Previsión de un punto o puntos adicionales de tráfico, los cuales pueden designarse o ser facultativos.
 - b) Exención de determinadas operaciones o rutas con respecto a cualquier restricción, por ejemplo, una condición que estipule que pueden realizarse vuelos por determinada ruta sin limitación alguna con respecto al tipo o cantidad de aeronaves.
 - c) Previsión de que se omitan puntos, con o sin autorización a lo largo de la ruta.
 - d) Restricciones temporales en el ejercicio de los derechos concedidos, debiendo conocer su inicio o terminación.
 - e) Restricciones sobre la designación de empresas aéreas, las cuales se dan más a menudo cuando existe una designación múltiple de empresas aéreas y se estipula el número de éstas a las que se les permite explorar

determinadas rutas hasta que se haya cumplido con el requisito de alguna condición adicional.

- f) Restricciones en cuanto al número de puntos servidos en la ruta, como por ejemplo, cuando existen derechos de tráfico limitados a "un punto" o "dos puntos".
- g) Limitaciones de la capacidad, en la frecuencia o en los horarios para determinadas rutas, como las frecuencias máximas o incluso mínimas a lo largo de una ruta determinada.
- h) Referencia a la parada estancia que tenga implicaciones sobre los derechos de tráfico, por ejemplo, el número de horas que los pasajeros deben permanecer en un punto para que la parada se considere parada estancia y no como una conexión inmediata, esta última libera a los pasajeros del pago de la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA). En nuestro país, la estancia mayor a veinticuatro horas ya es considerada como parada estancia.
- i) Sólo para rutas regulares exclusivamente de carga.
- j) Únicamente para rutas no regulares.
- k) Acuerdo separado o canje de notas diplomáticas con respecto al intercambio de rutas.
- l) Restricción geográfica sobre el ejercicio de los derechos de tráfico dentro de un país o región.
- m) Otras condiciones que tengan importancia operacional o comercial como el cabotaje regional, es decir, las restricciones a los derechos de tráfico sobre operaciones entre determinados puntos situados en países distintos pero que se consideran reservadas como si el tráfico fuera de "cabotaje" y el convenio de negociar posteriormente puntos intermedios o más alejados.

De todas las naciones con las que nuestro país ha llevado a cabo negociaciones bilaterales, acuerdos donde se cuenta con los principios de reciprocidad, me ha llamado la atención el hacer referencia a 4 de ellos por la importancia que estos Estados representan en el desplazamiento de pasajeros hacia nuestro país.

4.2.1. Convenio sobre transportes aéreos entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de los Estados Unidos de América.

El primer convenio bilateral entre los gobiernos de México y Estados Unidos en materia de transporte aéreo fue firmado el 15 de agosto de 1960, hecho en la Ciudad de México, con una vigencia de tres años, el cual se prorrogaba tácitamente por períodos iguales a menos que una de las Partes Contratantes manifestara alguna objeción.

Este consta de 18 artículos en donde se establecen las condiciones bajo las cuales se rigen los servicios aéreos entre ambos países, los derechos y obligaciones a los que ambas partes se encuentran sujetos. El cuadro de rutas original constaba de 10 rutas para Estados Unidos con 10 puntos de origen y 3 de destino, totalizando 18 pares de ciudades; por otra parte el cuadro de rutas para México contenía originalmente 9 rutas con 6 puntos de origen y 7 de destino, las cuales formaban 14 pares de ciudades.

Sin embargo "considerando la vecindad de ambos países y sus tradicionales relaciones de amistad y cooperación, deseosos de fortalecer los vínculos económicos, sociales y culturales entre sus pueblos, y reconociendo la creciente importancia de la navegación internacional entre ambas naciones y a través del continente y procurando asegurar el fortalecimiento de sus relaciones para el beneficio mutuo..."⁽¹²⁹⁾ ambas partes han acordado diferentes modificaciones y enmiendas al presente convenio para adecuarlo a las necesidades cambiantes del transporte aéreo internacional y a los requerimientos del mercado.

A continuación presento un breve resumen esquematizado de la evolución del

⁽¹²⁹⁾ Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, que modifica el Convenio sobre Transportes Aéreos del 15 de Agosto de 1960, tal como ha sido enmendado y prorrogado, Washington D.C. , 21 de noviembre de 1991, p.1

convenio sobre transporte aéreo celebrado entre los gobiernos de México y de Estados Unidos de América.

| FECHA DEL ACUERDO | PARES DE CIUDADES ENTRE MEXICO Y ESTADOS UNIDOS | PARES DE CIUDADES ENTRE ESTADOS UNIDOS Y MEXICO | OTRAS MODIFICACIONES |
|--------------------|---|---|---|
| 15 - Agosto - 1960 | 14 | 18 | |
| Agosto - 1965 | | | - Cuadro de Rutas |
| Septiembre - 1967 | | | - Cuadro de Rutas |
| Julio - 1970 | | | - Modificación al Art. 10 sobre la Capacidad y al Art. 11, relativo a tarifas y el Cuadro de Rutas |
| Enero - 1978 | | | - Se adicionó el Art. 7 - Modificación del Cuadro de Rutas - Intercambio de Cartas para la aplicación de tarifas reducidas y vuelos de Fletamento. |
| Septiembre - 1988 | 806 | 619 | - 143 pares de ciudades para México con derechos "más allá" - 8 pares de ciudades para E.U. con derechos "más allá" 5a. libertad. - Inclusión del artículo 6 bis. Sobre la Seguridad en la Aviación. - Enmienda del Art. 7 incluyendo el párrafo e) sobre la importación de material publicitario exento de impuestos. - Condiciones para Servicios Adicionales. - Procedimientos para Vuelos de Fletamento - Operaciones para Vuelos Exclusivos de Carga. - Establecimiento de Tarifas Reducidas. |
| 21 Noviembre-1991 | E.U. publicará una lista de aeropuertos con facilidades de tráfico aéreo actualizada periódicamente en la publicación de la FAA. México proporcionará una lista equivalente de aeropuertos actualizada periódicamente | | - Modificación del Art. 16 - Vig. por Tiempo Indefinido - Remplazo del Cuadro de Serv. Mixtos: Personas, carga y/o correo; y Serv. de Fletamento. |

Sin embargo, ya anteriormente se contaba con un "Arreglo Provisional de Aviación Civil" entre estas dos naciones, el cual se llevó a cabo el 3 de marzo de 1957 mediante dos Canjes de Notas Diplomáticas, un Memorándum y un Anexo.

El acuerdo que rige las relaciones de transporte aéreo entre México y Estados Unidos en la actualidad, se basa en el primer acuerdo firmado en 1960, en donde se utilizó la fórmula del Acuerdo de Bermudas incluyendo el principio "ex post facto", es decir, el principio que permite una revisión posterior a la firma del acuerdo en lo que se refiere a la predeterminación de la capacidad y las frecuencias. A la par con las modificaciones que se han resumido en el esquema anterior regula el constante tráfico aéreo entre ambas naciones por tiempo indefinido.

El alcance de este acuerdo comprende los dos tipos de operaciones, regulares y no regulares. Las primeras se encuentran establecidas en el anexo I del acuerdo, denominado "Cuadro de Servicios", el cual aplica para pasajeros, carga y correo; las operaciones no regulares se encuentran establecidas en el anexo II, denominado "Servicios de Fletamento", en donde se indican los requisitos para proporcionar este servicio.

Cualquier transportista que haya previamente obtenido su registro como operador del servicio aéreo de fletamento y que cuente con el permiso de su gobierno, puede proporcionar el servicio de fletamento entre dos pares de ciudades a nivel internacional; estos requisitos no son exigidos a las líneas aéreas regulares que también pueden operar vuelos charter. Posteriormente, las empresas transportadoras deberán contar con la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas partes antes de iniciar sus operaciones. Cuando un vuelo de fletamento toque dos o más puntos de destino en la otra Parte Contratante, no contará con derechos de cabotaje, quedando reservado el transporte entre dos puntos domésticos exclusivamente para las líneas aéreas nacionales.

El art. 2º se refiere a la cláusula administrativa en donde se otorgan los derechos de la prestación de servicios aéreos a las aerolíneas designadas por los gobiernos de cada una de las Partes Contratantes, y por otro lado, en el anexo I del acuerdo que establece el cuadro de rutas modificado el 21 de noviembre de 1991, se hace referencia a que cualquiera de las Partes, puede designar más de una línea aérea en un mismo par de ciudades cuando lo anterior se haya ya acordado con anterioridad, y menciona una lista de ciudades en las cuales se ha permitido la doble designación entre aerolíneas mexicanas y estadounidenses.^(uu)

En cuanto a la seguridad en la aviación, ésta se contempla en el art. 6-bis que fue incluido en la modificación de septiembre de 1988, en el cual las Partes ratifican su obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Por otra lado, las Partes se obligan a actuar de acuerdo con las disposiciones del acuerdo de Tokio de 1963, sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves; con las disposiciones del convenio de La Haya de 1970, sobre la Represión del Apoderamiento Ilícito de las Aeronaves; con lo asentado en el convenio de Montreal de 1971, sobre la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, así como la observancia de las prácticas recomendadas en los anexos del convenio de la OACI.

Asimismo, el art. 5º del acuerdo establece que las aerolíneas de una Parte Contratante deben de acatar las leyes y reglamentos establecidos por la otra Parte Contratante mientras se encuentren en su territorio, y de acuerdo con el art. 6-bis, se hace hincapié en la observancia de las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte en la entrada a su territorio.

Asimismo, en lo que concierne a este respecto, en la "Cuarta Reunión Trilateral de Seguridad Operacional y Aeroportuaria" que tuvo lugar en Ixtapa, Zihuatanejo, con la participación de los gobiernos de Estados Unidos, Canadá y México, entre otros

^(uu) La doble designación se refiere a la explotación de una misma ruta por parte de diferentes líneas aéreas, en este caso por parte de una aerolínea norteamericana y una nacional, generando el desarrollo de las líneas nacionales para poder afrontar esta competencia con las líneas extranjeras.

temas, se discutió el tema de la seguridad de Estados Unidos denominada "Enmienda Hatch", "que exigiría que los transportistas extranjeros que operan hacia y desde aeropuertos en ese país apliquen medidas de seguridad idénticas a las exigidas a los transportistas estadounidenses en los mismos aeropuertos."⁽¹³⁰⁾

El art. 6º se refiere al reconocimiento por ambas Partes de los certificados de aeronavegabilidad, títulos de aptitud y a la convalidación de licencias expedidas al personal técnico-aeronáutico.

En cuanto a los derechos impuestos a los usuarios, con el fin de impedir cualquier tipo de práctica discriminatoria, cada Parte puede imponer una tarifa razonable por el uso de los aeropuertos siempre y cuando éstas no sean mayores a los impuestos exigidos a sus propias aeronaves en servicios similares internacionales. Con respecto al combustible, piezas de repuesto y otras provisiones de uso exclusivo de las aeronaves, éstos quedan exentos del pago de impuestos de aduana sobre la base de reciprocidad. La inclusión del inciso "e" del Art. 7º, hecha en la modificación de 1988, elimina del pago de impuestos por la introducción de los itinerarios y material publicitario de las líneas aéreas basándose en el principio de reciprocidad, con el fin de promover el turismo internacional.

El art. 10º se refiere a la capacidad de las líneas aéreas, con el fin de proporcionar el transporte aéreo de acuerdo con las necesidades de tráfico. Este punto se encuentra detallado y actualizado en el anexo I del acuerdo que se refiere al cuadro de servicios, el cual contiene los cuadros de rutas para los servicios mixtos, pasajeros, carga y correo; para los servicios exclusivamente de carga y sus condiciones de operación. También indica los puntos en donde se otorga el derecho de tráfico internacional destinado a terceros países o procedentes de ellos o "más allá" (quinta libertad). México tiene derecho a operar servicios "más allá" desde ciertos puntos en Estados Unidos hacia Canadá y Europa.

⁽¹³⁰⁾ Revista de la OACI, "Reunión en Ixtapa sobre seguridad y protección aeronáuticas", Enero/ Febrero 1999, Vol. 54, No.1, p.24

Otro artículo de suma importancia es el art. 11º relativo a las tarifas, las cuales se deben fijar en niveles razonables, tomando en cuenta los costos de operación, las utilidades, las tarifas que cobran las otras líneas aéreas y las características del servicio, es decir, las diferentes clases de servicio (Primera Clase, Clase Ejecutiva o Clase Económica), las cuales se sujetan a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes de acuerdo con lo establecido en el capítulo que se refiere a la fijación de tarifas.

En cuanto a la solución de controversias, el art. 13º establece que cualquier divergencia que no pueda ser resuelta por medio de consultas entre ambas Partes Contratantes, ésta se someterá a un tribunal de arbitraje internacional, sufragando los gastos que origine dicho procedimiento por partes iguales.

Considero que este acuerdo sí cumple con los principios de reciprocidad entre ambas naciones ya que el número de rutas en operación desde y hacia los Estados Unidos se encuentran en equilibrio.

Las líneas aéreas estadounidenses regulares autorizadas por México hasta febrero de 1995 son: Delta, Continental, United, American Airlines, Loen Estar Airlines, Air L.A., Alaska Airlines; y en cuanto al transporte exclusivamente de carga se encuentran DHL, UPS y Federal Express. Algunas de estas líneas tienen doble designación en una misma ruta.

Las líneas aéreas mexicanas regulares autorizadas por los Estados Unidos hasta febrero de 1995 son: Aeroméxico, Mexicana, Taesa, Aerocalifornia, A. Poniente, Leo López y Aerolitoral. Algunas de estas compañías tienen doble designación para operar una misma ruta.

Asimismo se mantiene una estrecha información actualizada sobre los aeropuertos que cuentan con facilidades para el tráfico aéreo entre ambas naciones.

4.2.2. Convenio sobre transportes aéreos entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de Canadá.

El Convenio sobre transporte aéreo entre los gobiernos de México y Canadá fue firmado el 21 de diciembre de 1961, modificado por canje de notas diplomáticas el 21 de febrero de 1964 y posteriormente se efectuó otro canje de notas el 8 de marzo de 1973.

Desde esa fecha y hasta la más reciente modificación del acuerdo, en 1998, con base al art. 12º que establecía que las líneas designadas por cualquiera de las dos Partes Contratantes podían negociar un acuerdo "pool" entre las líneas aéreas contratantes o con otras compañías, y aunado a la falta de capacidad por parte de las aerolíneas mexicanas para operar todas las rutas que les habían sido otorgadas, México había cedido parte de su capacidad a la línea aérea española Iberia, ya que existía un acuerdo "pool" entre ésta y Aeroméxico para explotar la ruta. Por parte de las líneas aéreas canadienses, tampoco existía una explotación regular de las rutas concedidas ya que sólo bajo permiso previo, éstas efectuaban vuelos durante ciertas temporadas.

El acuerdo está formado por 20 artículos y un cuadro de rutas. Como resultado de la reunión que sostuvieron las autoridades gubernamentales en materia de aeronáutica en octubre de 1998 y en febrero de 1999, se le anexaron al acuerdo dos apéndices para poder satisfacer los objetivos que perseguían ambas naciones para lograr un mayor aprovechamiento del transporte aéreo internacional.

"La Delegación Canadiense, indicó que sus objetivos eran: a) establecer derechos de código compartido para cualquier número de aerolíneas designadas de cada Parte para entrar en efecto de inmediato; b) sentar las bases para negociar un régimen abierto en la 3ª y 4ª Libertad en los servicios de equipo propio incluyendo la designación múltiple; c) preparar un Memorándum de Entendimiento por

separado referente a las operaciones de fletamento; d) modernizar los artículos técnicos del Acuerdo Bilateral del Transporte Aéreo.⁽¹³¹⁾

Por lo que las autoridades aeronáuticas mexicanas estuvieron de acuerdo en la modificación del artículo 3º, para contemplar la doble designación para cada una de las Partes; del artículo 7º, sobre los materiales impresos que utiliza la compañía; del artículo 11º, en donde se modifica el plazo de la presentación y aprobación de tarifas, reduciéndolo de 45 a 15 días y la modificación del cuadro de rutas bajo el sistema de código compartido.

El apéndice "A" contiene la lista de las delegaciones de ambas naciones quienes llevaron a cabo dichas pláticas. El apéndice "B" está formado por un "Memorándum de Entendimiento", el cual contiene los siguientes elementos:

- a) Cuadro de Rutas : En donde se indica que no se podrán ejercer los derechos de "parada estancia" en México y Canadá; también se indica que no se pueden ejercer los derechos de 5ª libertad. Establece la oportunidad para celebrar contratos de "códigos compartidos" en los vuelos operados por las aerolíneas designadas de ambos países o por terceros países, con previa autorización. Asimismo que cada parte contratante puede designar hasta dos líneas aéreas.
- b) Disposiciones sobre Capacidad: Indica que son las propias líneas aéreas designadas por las partes contratantes quienes establecen su capacidad por medio de sus criterios comerciales, y quienes deciden las frecuencias y el tipo de aeronave se debe utilizar en conexión con los servicios, los cuales son especificados tomando en cuenta los intereses de las líneas aéreas designadas por la otra Parte para que éstos no sean afectados en la operación de las mismas rutas, con el principal objetivo de cumplir con los requerimientos de transportación y fijar un factor de ocupación razonable en cuanto a la capacidad.

⁽¹³¹⁾ Minuta de la Reunión sostenida entre las Delegaciones de los Gobiernos de México y Canadá, Oct. 1998, p.1

- c) Período de aprobación de tarifas: Las tarifas deben presentarse para su aprobación, cuando menos quince días antes de la fecha que han sido propuestas para que dichas tarifas entren en vigor.
- d) Disposiciones para reglas de seguridad, certificados y licencias: En el presente acuerdo se hace referencia a que los certificados de aeronavegabilidad, de competencia y las licencias emitidas por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante, los cuales deben ser reconocidos por las autoridades de la otra Parte Contratante, con el fin de poder operar con los servicios acordados. En lo que respecta a la seguridad, se establece que una Parte Contratante puede exigir a la otra Parte que sus normas de seguridad relacionadas con las instalaciones, tripulaciones, aeronaves y la operación completa del servicio aéreo, deben de ser cuando menos igual que las normas mínimas establecidas en la OACI.
- e) Materiales impresos de las aerolíneas: Se establece que el material impreso que contenga el logotipo de la compañía, como lo son los boletos, itinerarios, y publicidad, que son utilizados en conexión con la operación, pueden permanecer en las cabinas de las aeronaves sin cargo alguno mientras la aeronave se encuentre en territorio extranjero.
- f) Servicios de fletamento: Tanto las aerolíneas mexicanas como las canadienses tienen derecho de transportar pasajeros entre uno o más puntos de la otra Parte Contratante, pero sin ejercer derechos de tráfico entre dos puntos situados en territorio de la otra Parte, es decir, practicar cabotaje. Asimismo pueden combinar pasajeros que tengan como destino un punto en la otra Parte Contratante y pasajeros con destino a un tercer país, sin poder ejercer tampoco derechos de tráfico entre los otros dos países. Pueden transportar carga en los compartimentos disponibles de los vuelos de fletamento. Los vuelos de fletamento son regulados por el país en donde se origine el tráfico.

4.2.3. Convenio sobre transportes aéreos entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de Japón.

El acuerdo celebrado entre México y Japón se firmó en la ciudad de Tokio el 10 de marzo de 1972 y entró en vigor el 23 de febrero del siguiente año, fecha fijada en un canje de notas diplomáticas de acuerdo con el art. 19 del mismo convenio.

El convenio consta de 19 artículos y el cuadro de rutas. Adicionalmente existe el intercambio de dos cartas con la misma fecha de la firma del convenio. En la primera, las Partes Contratantes se comprometen a poner en ejecución en forma provisional el presente convenio, en espera del canje de notas; en la segunda, la cual tiene carácter de confidencial, se otorga el derecho de quinta libertad entre los puntos intermedios y el punto en el territorio del otro país, estableciéndose definitivamente una vez que se haya llegado a un arreglo comercial aprobado por las autoridades aeronáuticas de los dos países.

Este convenio es similar al convenio de Bermudas, en el art. 2º se prohíbe específicamente el cabotaje. Asimismo este artículo otorga los derechos de tráfico de la 1ª, 2ª, 3ª y 4ª libertades del aire, sin hacer mención de la 5ª libertad, ya que éste punto se acordó en la segunda carta con carácter de confidencial, para poder explotar la ruta que actualmente existe: México - Vancouver - Tokio. Por otra parte, es posible la documentación de pasajeros en un punto más allá de Tokio, con destino a Hong Kong, este último segmento no forma parte de la ruta del vuelo que origina en México ya que es un vuelo de conexión, sin embargo se promociona desde esta ciudad.

El convenio no hace mención sobre la operación de vuelos de fletamento, ni tampoco hace referencia a la seguridad en la aviación a pesar de que el acuerdo sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, haya sido firmado en la ciudad de Tokio. En cuanto a la aplicación de leyes, se

encuentra establecido en los artículos 3º y 5º que previamente a la operación, las aerolíneas designadas deben de obtener el respectivo permiso de operación otorgado por la autoridad aeronáutica a la que pertenece, la cual se verá obligada a actuar conforme a las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante mientras se encuentre en su territorio, así como también que los pasajeros, tripulación, carga y correo deben de cumplir con los requisitos de migración, aduana y sanidad internacional.

Por otra parte, el art. 5º establece que los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de capacidad y licencias expedidas por una Parte Contratante, son válidos por la otra Parte para operar los servicios acordados.

Con el fin de que exista el criterio de uniformidad en el transporte aéreo internacional, el art. 6º hace referencia al pago de derechos aeroportuarios por las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, cantidad que no debe de ser mayor a la cantidad pagada por otros servicios aéreos internacionales similares.

Bajo el principio del "tratamiento de la nación más favorecida", quedan exentos del pago de impuestos: el combustible, aceites, piezas de repuesto, el equipo y las provisiones que se encuentran a bordo y que estén destinados a la operación de dichos servicios; así como la introducción de los mismos artículos en representación de esa línea aérea y que se encuentren almacenados en el territorio de la otra Parte Contratante con la finalidad de abastecer las aeronaves designadas por dicha línea aérea.^(w)

^(w) En el caso del presente acuerdo, México nunca ha explotado sus rutas hacia Japón ya que no cuenta aún con la capacidad suficiente, sin embargo se podrían negociar otras opciones como en el caso de Canadá para utilizar los códigos compartidos o vuelos de fletamento, con el fin de que dicho acuerdo estuviera mejor equilibrado y también proporcionara beneficios para nuestro país. Mi principal interés para mencionar el presente acuerdo, es mostrar la antigüedad del mismo sin que hasta la fecha haya habido modificación alguna lo que en cierta forma muestra un desinterés por parte de las autoridades mexicanas por aprovechar la igualdad de oportunidades que se trata de buscar en todo convenio bilateral. Por otra parte, cabe resaltar que otro aspecto diferente es que el presente acuerdo otorga la quinta libertad, la cual no es aprovechada en base a los principios de reciprocidad.

Las cláusulas sobre capacidad y tarifas del presente convenio, son similares a las del convenio tipo, haciendo referencia a que la capacidad será designada de acuerdo con la demanda del tráfico entre las dos Partes Contratantes y a que las tarifas son fijadas tomando en cuenta los costos de operación, utilidades razonables y las características del servicio.

En cuanto a la solución de controversias, éstas deben intentar resolverse primeramente por medio de las negociaciones entre las Partes Contratantes; en caso de no poder llegar a un acuerdo por medio de este procedimiento, se apelará a un tribunal de tres árbitros. En esta cláusula existe una diferencia con la de los convenios estudiados anteriormente, ya que "el tribunal de arbitraje decidirá sobre la distribución de los gastos que resulten de este procedimiento",⁽¹³²⁾ mientras que en los otros se especifica que los gastos deben de dividirse por partes iguales.

En relación con las enmiendas que fueran necesarias para el presente convenio, si éstas se relacionan con el contenido del mismo, deben de ser aprobadas por los procedimientos constitucionales de cada Parte Contratante; pero si las enmiendas se relacionan únicamente con el cuadro de rutas, son las autoridades aeronáuticas las que deben llevar a cabo las consultas correspondientes para que después, dichas enmiendas entren en vigor por medio de un canje de notas diplomáticas.

De acuerdo al art. 17º del convenio, se establece que el período de vigencia del presente acuerdo es de tres años, el cuál es prorrogado por períodos iguales mientras no exista algún inconveniente por alguna de las Partes Contratantes. Este convenio continúa vigente hasta nuestros días y es la aerolínea japonesa Japan Air Lines, quien recibe todos los beneficios para la explotación de las rutas ya que por parte de nuestro país no existe aún alguna línea aérea designada. Sería conveniente que dicho acuerdo se modificara para poder incluir algún tipo de cooperación comercial que beneficiara de alguna forma a las aerolíneas mexicanas, que hasta ahora se han quedado al margen de esta operación.

⁽¹³²⁾ Art.13 del Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Japón, Tokio, Marzo de 1972.

4.2.4. Convenio sobre transportes aéreos entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno del Reino de Bélgica.

El primer convenio sobre transporte aéreo celebrado entre México y Bélgica fue firmado el 25 de Octubre de 1965, modificado por canje de notas el 15 de octubre y el 28 de noviembre de 1971, modificaciones que entraron en vigor después de las ratificaciones respectivas el 14 de mayo de 1975, sin embargo durante ese período de aprobación, el convenio tenía una vigencia provisional, de acuerdo a lo establecido en su art. 20º. Posterior y conjuntamente con el inicio de operaciones regulares por parte de la línea aérea belga City Bird durante el año de 1997 y debido al interés que surgiera dos años después para acordar la operación de las rutas establecidas bajo un esquema de código compartido, este convenio fue sustituido casi completamente durante una reunión entre los representantes de las autoridades aeronáuticas de ambos Estados, que tuvo lugar en la Ciudad de México en el mes de abril de 1999.

El primer convenio constaba de 20 artículos y el cuadro de rutas, y fue elaborado basándose en el convenio de Bermudas, con una vigencia de tres años, con períodos iguales prorrogables a menos que alguna de las Partes solicitara alguna revisión. El actual convenio consta de 22 artículos, el cuadro de rutas, un memorándum de entendimiento y dos anexos. Tiene una vigencia indefinida ya que se le concede a cualquiera de las Partes el derecho de dar por terminado este convenio, dando previo aviso por escrito a la otra Parte Contratante a través de la vía diplomática.

El acuerdo concede a cada Parte Contratante los derechos de tránsito para la prestación de los servicios aéreos por las aerolíneas designadas para ejercer la 3ª y 4ª libertad para el tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, al igual que la 1ª y 2ª libertad.^(xx)

^(xx) City Bird comenzó a operar con vuelos de fletamento desde Bruselas hacia Cancún. Posteriormente la DGAC le otorgó un permiso provisional el cual podía tocar dos puntos en nuestro territorio sin derechos de cabotaje, explotando las rutas Bruselas- Puerto Vallarta- México- Bruselas y Bruselas- México- Cancún- Bruselas.

El derecho de embarcar o desembarcar tráfico internacional destinado a terceros países, es decir la 5ª libertad, se ejercería con base a los principios generales de evolución metódica, observando las necesidades del servicio entre los países contratantes, así como las necesidades del tráfico de la región por donde pasa la ruta aérea, considerando este derecho de tráfico como complementario. Por otra parte se otorga como derecho exclusivo para los servicios aéreos locales y regionales, la explotación del transporte aéreo entre dos puntos en el mismo país, en otras palabras, dicen "no" a la práctica del cabotaje.

Al igual que los otros acuerdos, las líneas aéreas deben de acatarse a los reglamentos de admisión, estancia o salida para el territorio de la otra Parte Contratante en la operación de las aeronaves, así como el sujetarse al cumplimiento del reglamento para la entrada de la tripulación, pasajeros, carga y correo en lo que corresponde a migración, aduana y sanidad. Sin embargo, a diferencia de otros convenios, existe un párrafo que otorga un control simplificado para los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquier Parte Contratante.

Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de capacidad y licencias expedidas, son válidos en ambas Partes Contratantes para los fines de la operación. Otro punto que diferencia a este convenio, es el derecho que otorga cada Parte Contratante para que la otra Parte solicite consultas sobre las normas de seguridad relacionadas con la tripulación o la operación de las aeronaves para asegurarse de que se cumple con las normas mínimas. En caso de que una de las Partes determinara que la otra Parte no cumple con lo anterior, la primera Parte notificaría las medidas que considere necesarias para cumplir con dichas normas para que la segunda Parte tome las acciones correctivas pertinentes.

En este convenio se manifiesta el compromiso de actuar conforme al convenio firmado en Tokio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves; conforme al convenio para la Represión del Apoderamiento ilícito de

Aeronaves firmado en La Haya; conforme al convenio para la Represión de Actos ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil firmado en Montreal y conforme a cualquier otro convenio multilateral que rija la seguridad en la aviación civil.

El artículo 10º se refiere a los derechos de aduana e impuestos, y otorga la exención de los mismos con base al principio de reciprocidad, para el combustible, aceites, piezas de repuesto y otros materiales de consumo para el uso exclusivo de la aeronave, que se retengan a bordo de las mismas, o que se pongan a bordo de las aeronaves de las líneas de una Parte en el territorio de la otra Parte Contratante.

La designación de las líneas aéreas por cada una de las Partes podrá ser a través de notas diplomáticas, pudiendo designar cada Parte hasta dos líneas aéreas. El gobierno belga dejó ya asentado en el presente convenio, la designación para la línea aérea City Bird en el memorándum de entendimiento, quedando pendiente la designación de la otra línea aérea; sin embargo, los representantes de las autoridades aeronáuticas de México dejaron pendiente la designación de sus líneas aéreas y actualmente ninguna línea aérea nacional opera alguna ruta hacia Bélgica.

Sin embargo, una de las intenciones para sustituir el convenio firmado en 1965 fue la inclusión de la operación bajo un esquema de código compartido, es decir, si alguno de los Estados no cuenta con la capacidad de destinar alguna de sus aeronaves nacionales para la explotación de las rutas convenidas, puede celebrar convenios con alguna aerolínea de cualquier nacionalidad para que esta última pueda operar los derechos de esa ruta. Particularmente pienso que México se encuentra en este caso, y creo necesario mencionar que durante las negociaciones que se llevaron a cabo para llegar a este convenio, estuvieron presentes en calidad de observadores algunos funcionarios de las líneas aéreas de Aeroméxico, Mexicana y Taesa, ya que en determinado momento que se decidiera optar por

esta opción, las líneas aéreas son quienes suscriben los convenios de códigos compartidos con otras aerolíneas extranjeras.

Una de las principales cláusulas es la que establece el criterio de fijación de tarifas, y al igual que otros acuerdos, el art. 13º indica que éstas deben ser fijadas tomando en cuenta los costos de operación, las utilidades de las empresas aéreas y las características del servicio, para posteriormente ser aprobadas por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, aún si éstas hubieran sido aprobadas previamente por los procedimientos de la IATA. El período para presentar las tarifas para su aprobación se reduce de 45 a 30 días de anticipación a la fecha propuesta para la entrada en vigor de las mismas.

El artículo 14º del presente convenio se refiere a las necesidades de personal, en donde se manifiesta la utilización del "handling", que es una forma de cooperación entre las empresas para que las compañías aéreas que no cuentan con el personal necesario para realizar sus operaciones en territorio extranjero, puedan utilizar a personal de otras compañías para complementar o cubrir sus necesidades.^(yy)

Un aspecto de particular atención es el que se refiere a las ventas e ingresos, en donde se estipula que cada Parte Contratante hará una exención de impuestos sobre el ingreso o las utilidades derivadas de la operación de sus aerolíneas designadas en el territorio de la otra Parte Contratante, basándose en los principios de reciprocidad, sin embargo pienso que sólo se beneficia a la parte que actualmente está explotando la ruta autorizada. La flota aérea nacional aún no cuenta con la capacidad de cubrir este tipo de operaciones, por esta razón se incluyó la cláusula para la utilización de un código compartido, sin embargo, el que se realice la exención de impuestos para la línea aérea que comparte un código con alguna línea aérea nacional, no nos beneficia en lo absoluto y es por esta razón que no creo que en este aspecto exista reciprocidad alguna.

^(yy) Cuando se modificó el presente convenio, los representantes de Bélgica aprovecharon la experiencia previa en la explotación de sus rutas para poner diferentes cláusulas que les proporcionarían cierto beneficio, como la que se menciona en el art. 14º, ya que antes de la modificación del convenio, City Bird ya utilizaba esta forma de cooperación. Actualmente opera únicamente vuelos de fletamento.

4.3. La dimensión interlineal.

Los convenios bilaterales ya estudiados son los que se realizan entre dos Estados, los cuales buscan condiciones de reciprocidad para favorecer de igual forma a las líneas aéreas que participan en la explotación de las rutas acordadas en estos acuerdos.

Sin embargo, existe otro tipo de cooperación que es la que se lleva a cabo entre las propias líneas aéreas en los niveles técnico y comercial, la cual ha surgido debido a la creciente flota de las grandes transportadoras aéreas que, en determinado momento puede provocar que la oferta de la capacidad de asientos ofrecida sea mayor que la demanda de los mismos. Otro aspecto que también es necesario resaltar en la creación de dichos contratos de cooperación aérea es la superposición de frecuencias y horarios en una misma ruta, que obliga a las pequeñas empresas a aliarse con otras para disminuir sus gastos de operación sin dejar de proporcionar los servicios establecidos.

Dentro de las principales formas de cooperación aérea se encuentran las siguientes:

- a) Arrendamiento o Fletamento. Es el caso, del cual ya se ha hablado en el apartado de los vuelos no regulares, en donde también puede participar una agencia de viajes rentando un avión a alguna línea aérea para llevar a cabo una excursión, o bien, el caso que se puede dar entre las mismas líneas aéreas por medio de un contrato por el cual una parte se obliga a conceder a la otra el uso de su aeronave, pagando un precio determinado exclusivamente para las operaciones no regulares.

En la resolución 045 de la IATA, se reglamentan los vuelos de fletamento realizados por las compañías aéreas regulares miembros de la asociación.

Existen dos tipos de contrato de fletamento:

- Locación de caso desnudo o seco; en donde se entrega simplemente la aeronave para que el fletador la utilice con la tripulación que juzgue conveniente.
 - Locación armada y equipada, (también llamada húmeda); en donde se renta el equipo con la tripulación completa, la cual sigue dependiendo laboralmente del locador.
- b) "Pool". Es un contrato comercial que tiene como finalidad el reducir la competencia desleal entre las líneas aéreas, para obtener los máximos rendimientos económicos, " es la forma más avanzada de cooperación, estos acuerdos están destinados a distribuir las utilidades de las empresas en función a las distancias recorridas, la carga y los pasajeros transportados, así como el tipo de vuelo y otros factores."⁽¹³²⁾ Estos pueden ser bilaterales o multilaterales por medio del acuerdo interlineal de la prestación recíproca de las instalaciones propias y del personal del aeropuerto.

Cada empresa lleva a cabo sus operaciones con sus propios aviones y los pasajeros pueden utilizar su boleto en forma indistinta con cualquiera de los transportistas involucrados sin necesidad de endoso alguno, es por esta razón que se puede utilizar el mismo boleto con las líneas aéreas que operen la misma ruta, a excepción de cuando se expide el boleto con una tarifa económica que tiene la restricción "No endosable". " Es frecuente en materia de transporte de pasajeros, que la línea aérea emita un boleto en el que cada cupón deba ser ejecutado por empresas distintas. En tal caso, el transportador y el tramo en que se trate están identificados con iniciales y números ... En estos casos, es habitual la incorporación de amplias conexiones para satisfacer el itinerario, siendo a cargo del primer

⁽¹³²⁾ Pino Muñoz Jacinto, La Colaboración Aérea. Aspectos Generales formas y su Desarrollo dentro de los Ambitos Regionales, México D.F., UNAM, 1978 p.18-20

transportador las reservas y la confección del cuadro de servicios para cubrir la totalidad de la ruta requerida por el pasajero.”⁽¹³³⁾

Finalmente las empresas participantes se distribuyen los ingresos captados por los pasajeros y la carga transportada de acuerdo con los kilómetros recorridos en el caso de los pasajeros, o de acuerdo con el tonelaje en caso de la carga.

- c) “Handling”. Es el contrato por medio del cual una compañía nacional presta los servicios que una línea aérea extranjera requiere en tierra para evitar el establecimiento de una oficina propia, así como la contratación de personal para el área denominada “tráfico”, que es la atención para los pasajeros en el aeropuerto, así como el efectuar los trámites necesarios de aduana, migración, control de carga, peso y balance del avión, despacho de aeronaves, limpieza, mantenimiento, comunicaciones, carga y descarga.

Las aerolíneas extranjeras que trabajan con este tipo de contrato colaboran con la creación de fuentes de empleo, sin embargo, los empleados contratados para proporcionar este tipo de servicio no gozan de las mismas prestaciones y los salarios llegan a representar hasta la tercera parte de los salarios que podrían tener si fueran contratados directamente por la línea aérea.

Durante mucho tiempo, empresas como Japan Air Lines y Aeroflot, a pesar de que tienen oficina representativa en nuestro país la cual es atendida por un mínimo de personal contratado directamente por las aerolíneas, tenían un contrato de “handling” para la atención de sus vuelos en el aeropuerto el cual era proporcionado por Aeroméxico. Después de la quiebra de esta empresa, en 1988 Japan Air Lines y otras líneas aéreas que habían descubierto que el trabajar con el contrato del “handling” era sumamente benéfico para disminuir sus costos operativos, hicieron un contrato con Aeropuertos y Servicios

⁽¹³³⁾ Consentino, Eduardo T., Régimen Jurídico del Transportador Aéreo, Edit. Abeledo Perrot, Buenos Aires Argentina, 1986, p.343

Auxiliares. Posteriormente surgieron diferentes compañías especializadas en la prestación de servicios aéreos a terceros que compitieron con ASA y que ofrecían un mejor servicio a las aerolíneas, atrayendo así a un buen número de líneas aéreas. Actualmente, el transporte aéreo no regular también utiliza los servicios de dichas empresas para la atención de sus vuelos.

En el proyecto del modelo de contrato del "handling" se encuentran 18 cláusulas y un anexo en el que se establecen los aspectos de prestación de servicios, comunicaciones, servicios de tráfico, carga y descarga, limpieza del avión y todas aquellas actividades de mantenimiento al llegar a un aeropuerto.⁽¹³⁴⁾

d) El Consorcio. Es la unión de diferentes líneas aéreas que constituyen una compañía multinacional con el fin de eliminar la competencia y de ampliar el mercado. Un claro ejemplo de consorcio aéreo es el formado en 1951 por las líneas aéreas Danish Airline de Dinamarca, Norwegian Airlines de Noruega y Swedish Airlines de Suecia, las cuales con el objetivo de racionalizar la explotación de los servicios aéreos constituyeron Scandinavian Air System, también conocida como SAS. Cada uno de los gobiernos de los Estados a los que pertenecen dichas aerolíneas, otorgan las concesiones de rutas a la línea aérea nacional, y éstas a su vez traspasan el derecho de explotación a la empresa multinacional SAS, así como también existe la necesidad de que, para que un Estado pueda internarse en alguno de estos territorios, debe de negociar con cada uno de los tres Estados a los que pertenecen las aerolíneas que conforman el grupo.

Las aeronaves se encuentran matriculadas en los tres Estados para operar indistintamente en ellos, asimismo el personal de la aerolínea está integrado por nacionales de cada Estado. La capacitación técnica y la convalidación de las licencias son válidas para los tres países, los cuales adquieren una responsabilidad común ante terceros.

⁽¹³⁴⁾ Mapelli, Enrique, Cooperación e Integración Internacional en el Transporte Aéreo y algunas de sus formas contractuales. Ed. Techos, Madrid. Ver Modelo de contrato "Handling" pp. 65-74

- e) La Compañía Multinacional. Este tipo de contrato de cooperación aérea es similar al consorcio, ya que sus integrantes son de diferentes nacionalidades. Sin embargo la diferencia estriba en la participación sobresaliente de un Estado en especial, el cual posee una parte de las acciones.

La única compañía que tiene este tipo de contrato es Air Afrique, formada por países africanos ya independientes quienes anteriormente constituían una colonia francesa. Camerún, República Centroafricana, El Congo, Costa de Marfil, Dhomey, Gabón, Alto Volga, Mauritania, Níger, Senegal y Tchad formaron la Sociedad para el Desarrollo del Transporte Aéreo en Africa, en 1961 en Camerún, en donde cada Estado estableció acuerdos multilaterales para permitir la realización de vuelos domésticos de Air Afrique en cada uno de los Estados participantes.

- f) Intercambio de Aeronaves. Este tipo de contrato es ahora conocido como "código compartido", en donde dos transportistas acuerdan el concederse mutuamente la utilización de sus aeronaves con o sin tripulación en ciertas rutas establecidas. La ventaja de este convenio es que los pasajeros pueden continuar con la ruta otorgada para la otra línea aérea participante, sin la necesidad de un cambio de avión. Este tipo de convenio se detallará en un apartado especial.

- g) La Cooperación Técnica. Es el contrato en el que participan dos compañías de diferentes nacionalidades, con el fin de reducir gastos de operación y evitar así la instalación de talleres mecánicos en cada lugar a donde lleguen las aeronaves matriculadas por cada Estado participante. La cooperación técnica permite el abastecimiento de combustible, las revisiones rutinarias y reparaciones que pudieran ser necesarias en algún aeropuerto en donde no cuente la línea aérea con una base propia, por ejemplo, en caso de reparaciones para aviones de Japan Air Lines se usa el hangar de Aeroméxico.

Existen empresas que exclusivamente se dedican a proporcionar combustible a las líneas aéreas a nivel internacional como lo son: World Fuel Service y Air Routing International, las cuales por medio de contratos previos, proveen de combustible a las empresas aéreas en diferentes lugares del mundo, por medio de un crédito acordado con anterioridad para que posteriormente, esas empresas sean quienes se encarguen de pagarlo al organismo gubernamental correspondiente. De esta manera, las líneas aéreas se benefician obteniendo tarifas similares en el combustible en diferentes partes del mundo, sin tener que hacer convenios con diferentes empresas en cada uno de los lugares a donde operan.

- h) La Cooperación Comercial. Este tipo de convenio se presenta cuando una línea aérea extranjera no tiene representante en determinado Estado y efectúa un contrato de representación comercial con la línea aérea nacional, para que ésta actúe como su agente en los servicios administrativos, contables, de reservaciones y boletos.

En relación con lo anteriormente expuesto, las aerolíneas mexicanas tienen experiencia en varios de estos tipos de convenios interlineales, como por ejemplo, la Agencia de Viajes Magnitur renta a menudo aviones para los vuelos charter que organiza; Aeroméxico y la línea aérea española Iberia, tenían un contrato de cooperación comercial del tipo "pool", por medio del cual Iberia podía explotar las rutas concedidas entre México y Canadá, ya que por la falta de equipo para cubrir la explotación de sus rutas por parte de Aeroméxico, ésta tomó la opción de obtener cierto beneficio al asociarse con la línea aérea española; en lo que respecta al "handling", es actualmente una práctica muy común, donde diferentes líneas aéreas extranjeras que operan en nuestro país, contratan otras empresas que se encargan de proporcionar los servicios que requiere una aerolínea en tierra. El intercambio de aeronaves también es una práctica común, situación que se detalla a continuación, con el nombre de "código compartido".

4.3.1. Alianzas comerciales

Actualmente se está viviendo un fenómeno de integración comercial, con la finalidad de llevar a cabo una unión de esfuerzos para afrontar la cada día más difícil competencia en el mercado internacional. Por esta razón se están aliando empresas que antes podían haber sido consideradas como rivales, éstas se complementan una a otra y abarcan un sector más amplio, optimizando todos sus recursos, para poder entonces afrontar a otro grupo de empresas que prestan un servicio similar. Podemos observar este fenómeno en el sector financiero con diferentes bancos, con aseguradoras y nuestro objeto de estudio, el transporte aéreo no es la excepción. Dentro de pocos años, la gran mayoría de las líneas aéreas formarán parte de una de las cuatro alianzas mundiales que existen en la actualidad para el sector aéreo.

Se entiende por alianza comercial como "la coordinación en itinerario para formar un servicio en conjunto que no involucra muchos costos y que puede generar más pasaje."⁽¹³⁵⁾ En la alianza comercial se involucran aspectos como son:

- Apoyo en tierra a los pasajeros en conexión, cuando no existe convenio con la segunda línea aérea.
- Apoyo en trámites de migración o facilidades en salas de tránsito.
- Documentación de origen a destino final sin necesidad de documentarse nuevamente en caso de conexión y sin necesidad de recoger el equipaje en ese punto, ni de hacer trámites de aduana en puntos intermedios.
- Publicidad en conjunto para la promoción de sus servicios, en donde aparece el logotipo de ambas líneas aéreas.
- Otorgamiento de hospedaje a pasajeros del interior de la República cuando la conexión inmediata no es posible.
- Acumulación y redención de kilómetros con los programas de viajero frecuente de la otra línea aérea.

⁽¹³⁵⁾ Universidad de Aerovías de México, Taller de reglamentación Nacional para Reservas Aéreas, México, pág. 43

Las alianzas internacionales incrementan los ingresos de las aerolíneas al permitir que los socios o líneas aéreas que forman parte de un grupo, tengan acceso a un mayor número de ciudades y que puedan colocar a sus pasajeros en los aviones de otras aerolíneas sin necesidad de comprar nuevas aeronaves, ofreciendo a los pasajeros un servicio similar en calidad en cada una de las líneas aéreas que forman parte de dicha alianza y con la ventaja para los usuarios de obtener un sólo pase de abordar y documentar su equipaje hasta el destino final sin necesidad de preocuparse por el traslado del mismo de una línea a otra.

La competencia entre las aerolíneas responde a estrategias que no se basan exclusivamente en el crecimiento de rutas. Se han realizado diferentes estudios en donde se ha observado que la demanda del servicio tienen que ver con el número de frecuencias hacia un mismo destino y la calidad del servicio ofrecido, con el fin de que los pasajeros tengan un mayor margen de elección en cuanto a horarios.

Uno de los principales intereses que tienen las aerolíneas al integrarse a alguna de las alianzas mundiales, es proporcionar mejores tarifas de interconexión, un servicio integral desde un punto de origen en un país a otro de destino en otro país, en donde no importa que las ciudades de origen y destino no sean precisamente ciudades principales en cada uno de esos puntos, sin embargo, la presencia y el nombre de las líneas aéreas participantes de alguna alianza, se da a conocer en diferentes lugares. Para las aerolíneas esto significa la posibilidad de no perder pasajeros por la razón de no contar con vuelos hacia el destino final deseado, por pequeña que sea la ciudad de destino final.

Por lo anterior, las líneas aéreas troncales nacionales se están aliando con líneas nacionales regionales con el fin de ofrecer un mayor número de destinos a nivel nacional, y así posteriormente, poder ser un fuerte candidato para formar parte de uno de los cuatro grupos en las alianzas internacionales. Por ejemplo, Aeroméxico acaba de sumarse en el mes de septiembre de 1999, a la alianza

formada por Air France y Delta Air Lines; por otra parte, Mexicana de Aviación formalizó una alianza con Air Canadá en abril de 1999 y para el año 2000, Mexicana ingresará al grupo "Star Alliance".

Indudablemente la competencia en este sector tiende a beneficiar a los usuarios del transporte aéreo internacional, ya que este hecho provocará una disminución de tarifas, se logrará reducir costos, eficientar operaciones y optimizar el movimiento de pasajeros.

En el siguiente esquema se pueden observar los cuatro principales grupos que se han formado por las recientes alianzas mundiales en aviación:

| | STAR ALLIANCE | ATLANTIC EXCELENCE QUALIFLYER | ONEWORLD | WINGS |
|-----------------------------|--|---|--|---|
| Número de Destinos | 974 | 783 | 727 | 515 |
| Líneas aéreas participantes | Air Canada Air New Zealand All Nippon A. Anset Lufthansa Mexicana Scandinavian A. Singapore A. Thai Airways United Varig | Aeroméxico Air France Austrian Airlines Korean Airlines China Southern Delta Airlines LAPA Transbrasil | A. Argentinas American British A. Canadian A. Cathay Pacific Finnair Taca Iberia Japan Airlines Lanchile Midway A. Quantas Reno Air South African | Alitalia America West Continental A. Copa KLM Northwest Aces Colombia |

FUENTE: Merry Lynch M.I.D.T. IATA - World Air Transport Statistics en "Benefician a viajeros, alianzas mundiales en aviación", El Universal, Finanzas pág. 3, México, 23 de agosto de 1999

La estrategia del intercambio de aeronaves o "códigos compartidos" es una derivación de estas alianzas comerciales que merece un apartado especial.

4.3.2. Códigos compartidos

La finalidad del código compartido es el tener presencia en el mercado en regiones en donde una línea aérea no tiene operación con equipo propio, pero sin embargo, por medio de este tipo de acuerdos, las líneas aéreas se dan a conocer en un mercado más amplio, ofreciendo la misma calidad del servicio. Este tipo de acuerdo involucra aspectos como la combinación de tripulaciones, la operación con las aeronaves de ambas líneas y servicios mixtos en tierra.

La compartición de códigos es la práctica por la cual un transportista permite a otro utilizar su designador de línea aérea para operar un vuelo o en la que dos transportistas comparten el mismo código para un vuelo, "es decir, vender transporte bajo su(s) propio(s) código(s), incluyendo bloqueo de espacios, en vuelos operados por la aerolínea o aerolíneas autorizadas de México y/o en vuelos operados por aerolíneas de terceros países"⁽¹³⁶⁾. Por ejemplo, Air Canada y Mexicana vuelan ciertas rutas entre Canadá y México, suponiendo que Air Canada tuviera asignada la ruta Toronto - México - Toronto y que por otra parte Mexicana tuviera concedida la ruta México - Montreal - México; en lugar de que se haga publicidad en donde cada una de las líneas ofrezca una ruta diferente, se elabora publicidad en conjunto ofreciendo dos diferentes rutas para mayor satisfacción de los pasajeros, en donde cada una de estas líneas aéreas puede vender el transporte bajo su propio código en vuelos operados por una aerolínea diferente. Lo anterior ofrece al usuario un mayor número de rutas, horarios y conexiones; todo esto constituye un factor esencial en la demanda de los servicios aéreos.

Los códigos compartidos resultan un instrumento muy importante para ampliar los mercados de las empresas aéreas y para mejorar su utilización y eficiencia. Para el pasajero es un instrumento que facilita su viaje, pues trata con una sola aerolínea conocida para él, independientemente de que en su traslado hasta su destino final intervengan varias de ellas.

⁽¹³⁶⁾ Memorandum de Entendimiento, Anexo B del Convenio sobre Transporte Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Canadá, 1998, p.1

Este tipo de alianzas hace que la sincronización de los vuelos, del sistema de boletaje, de la documentación en el mostrador y de venta, sean áreas de oportunidad para que los integrantes de las alianzas proporcionen un servicio integral con una calidad uniforme entre los participantes de cada grupo.

Al formar parte de una alianza, las líneas aéreas se obligan a mantener un estándar en la calidad del servicio al pasajero en alimentación, la comodidad de los asientos, la rapidez del servicio, puntualidad y eficiencia en la documentación; todo lo anterior reporta una gran ventaja para los pasajeros, los cuales gozarán en todo momento de una norma internacional de servicio en todos los vuelos que efectúen.

Otro beneficio de las alianzas es el uso de las tarjetas de uso frecuente, mediante el cual se acumulan kilómetros de acuerdo al número de vuelos que se realicen y por los kilómetros recorridos que se acumulen en los viajes por diferentes líneas aéreas que conforman el grupo; otorgando a cambio de éstos, el poder acceder a una mejor clase de servicio, obtener viajes nacionales o internacionales sin costo para el usuario o para la persona que sea designada por él, sin que esto represente un gasto adicional. Esta estrategia hace que los pasajeros, con la finalidad de acumular el mayor número de kilómetros, prefieran determinada línea aérea aunque exista otra que ofrezca un servicio muy similar. Este fenómeno se observa tanto a nivel nacional como internacional.

Todo este tipo de negociaciones se ofrecen a nivel comercial para una mayor captación de usuarios, sin embargo se mantiene una independencia administrativa entre las empresas aéreas que las llevan a cabo. Pero hay que tomar en cuenta que las aerolíneas que no formen parte de alguna alianza mundial dentro de los próximos años, serán comparadas dentro de los grandes grupos de la aviación internacional ante su futura necesidad de contar con una mayor cobertura para mejorar sus servicios.

En resumen, podemos observar que la participación de México en la aviación civil internacional se ha ido desarrollando de una manera constante desde los orígenes de la actividad aérea en el contexto internacional. México ha sido uno de los países pioneros en el impulso del transporte aéreo y ha participado en diferentes convenciones con el fin de establecer una normatividad cada vez más acorde con las necesidades cambiantes de la sociedad internacional.

Por lo anterior, y para complementar los acuerdos arriba indicados, nuestro país cuenta actualmente con 36 acuerdos bilaterales en materia de transporte aéreo, sin embargo, a pesar de la importancia que México le concede a este medio de transporte, todavía falta un largo camino por recorrer.

Se ha procurado que en cada uno de los convenios bilaterales existentes, se promueva el desarrollo del transporte aéreo con igualdad de oportunidades para los dos Estados participantes, sin embargo, cuando nos encontramos en negociaciones con otro país con un mayor grado de desarrollo, podemos observar que las líneas aéreas nacionales no pueden aprovechar al máximo cada una de las cláusulas establecidas en dichos convenios por la falta de infraestructura para la explotación de diferentes rutas aéreas, las cuales en su mayoría, son operadas únicamente por las aerolíneas del otro Estado contratante. De estos 36 convenios bilaterales, las líneas aéreas nacionales tienen operaciones únicamente hacia los siguientes 14 países: Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, España, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Panamá, Perú y Venezuela.⁽²²⁾

Lo anterior es producto del escaso número de aeronaves que conforman la flota de las líneas aéreas nacionales, razón que limita el crecimiento de las mismas para ofrecer nuevos destinos. Además, el mayor número de aeronaves nuevas que las aerolíneas nacionales han adquirido son rentadas, razón por la cual se encarece el

⁽²²⁾ FUENTE: SCT, *La Aviación Mexicana en cifras 1992-1998*, op. cit. pp. 88-89

transporte aéreo. "Sólo una línea aerolínea tiene aeronaves propias, Aeromar... No somos productores de aviones y dependemos de los fabricantes extranjeros. Eso encarece el boleto."⁽¹³⁷⁾ Sin embargo, a pesar de varias limitaciones, se puede decir que nuestro país ha procurado no quedarse rezagado en relación con el transporte aéreo, logrando que la flota aérea actual tenga una edad promedio de 17 años, lo que significa un considerable avance en el desarrollo de la aviación civil en nuestro país si tomamos en cuenta que hace 6 años dicho promedio se encontraba entre los 23 y 24 años, y que a nivel mundial la edad promedio es de 15 años.

La renovación de la flota aérea nacional, factor que proporciona un alto grado de seguridad en el transporte, es un requisito indispensable para poder integrarse al nuevo esquema mundial de las alianzas comerciales, ya que la calidad del servicio que se debe de ofrecer a los pasajeros debe de mantener el mismo nivel que guardan las demás aerolíneas participantes para poder hacer frente a la competencia internacional.

Resulta difícil que las líneas aéreas nacionales puedan compararse con las grandes aerolíneas extranjeras y que las primeras traten de abarcar todo el mercado que potencialmente existe con la presencia de los acuerdos bilaterales en materia de transporte aéreo, sin embargo, considero necesario que algunos acuerdos sean modificados de modo que dejen las puertas abiertas para el crecimiento de la flota aérea mexicana tal como sucedió con las negociaciones logradas recientemente con el gobierno de Canadá. De esta manera, si las aerolíneas no pueden operar hacia determinado país en forma regular, deberían de practicar más a menudo el transporte de fletamento, opción que se encuentra contemplada solamente en algunos convenios bilaterales. Asimismo, otra opción para fomentar este crecimiento es la práctica de la estrategia de las alianzas comerciales que las aerolíneas mexicanas han formado recientemente, por lo que se puede vislumbrar un nuevo camino por seguir para lograr un mayor desarrollo en la aviación civil.

⁽¹³⁷⁾ "Aerolíneas rentan la mayoría de su flota", El Asesor de México, México D.F. marzo 20-26 del 2000, p.3

Conclusiones

El transporte aéreo surgió para satisfacer las necesidades de una sociedad internacional, el cual ha ido evolucionando de acuerdo con las necesidades cambiantes de dicha sociedad. Para encontrar una armonía entre los Estados que participan en la actividad aérea, surgió la necesidad de regular el transporte aéreo, para que éste se realice de manera que beneficie por igual a todos los países y que no afecte los intereses de ninguno de ellos. En este intento, la regulación del transporte aéreo ha ido evolucionando y ha ido eliminando los aspectos negativos que hubieran surgido en los primeros intentos por regular esta actividad.

Los países más desarrollados son quienes han tomado la iniciativa en integrar a las demás naciones al ámbito internacional, ya que principalmente para ellos surge la necesidad de eliminar fronteras tanto en el aspecto comercial como en el cultural. Por lo anterior, se destaca la participación tanto de Francia como de Estados Unidos en el intento de regular la aviación civil internacional.

Cada uno de los diferentes acuerdos que han surgido de las convenciones internacionales han aportado importantes elementos para conformar la normatividad que actualmente rige para el transporte aéreo internacional. Por esta razón se considera que las principales fuentes sustantivas del Derecho Aéreo Internacional son los convenios internacionales, que han generado los vínculos jurídicos entre las Partes Contratantes. Cabe destacar la importancia del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, conocido como "Convenio de Chicago", en donde se encuentra la legislación que actualmente rige la actividad aérea internacional y que se complementa por medio de acuerdos bilaterales. Otro documento que cabe destacar es el Convenio de Varsovia de 1929, en el cual se establecen los límites de responsabilidad ante los usuarios del transporte aéreo internacional.

Los diferentes Estados que integran el consorcio internacional, se encuentran interesados en desarrollar las actividades económicas que colaboren para obtener una mejor calidad de vida. La aviación civil internacional es un motor que genera un gran número de fuentes de trabajo y participa en el desarrollo tecnológico de las naciones, gracias a la constante asistencia técnica que requiere la actividad aérea para poder operar con los máximos niveles de seguridad. Esta actividad desarrolla también las comunicaciones, las cuales son un factor de suma importancia para la utilización de diferentes servicios indispensables para la navegación aérea como lo son los radares, los satélites y la información meteorológica internacional.

Por lo anterior, la Organización de las Naciones Unidas apoya a los diferentes organismos especializados cuyas labores son las de promover el crecimiento económico y desarrollar las relaciones armónicas entre las naciones. Cada uno de estos organismos tiene funciones específicas, pero a pesar de esto, guardan una estrecha relación entre sí.

La Organización de Aviación Civil Internacional es un organismo especializado de las Naciones Unidas que surgió como resultado del Convenio de Chicago de 1944 para promover la seguridad en la navegación aérea, la cooperación técnica entre las naciones y el desarrollo del transporte aéreo internacional. Este organismo multinacional que inició con 54 miembros, agrupa actualmente a 185 Estados, por lo que su normatividad es constantemente actualizada para poder abarcar las necesidades cambiantes de la aviación civil a través de los años y sus reglas son de observancia internacional, ya que el número de países que se apegan a esta legislación sigue incrementándose. Recientemente dos nuevos países, Palau y Samoa, acaban de adherirse a esta organización.

Sin embargo, los diferentes Estados que establecen un servicio de transporte aéreo entre sus respectivos territorios, tienen la necesidad de elaborar un convenio

bilateral para complementar la reglamentación de su transporte aéreo, convenios que deben ser registrados ante la OACI. Estos acuerdos bilaterales han tomado como modelo al "Acuerdo de Bermudas" celebrado entre los Estados Unidos de América y Gran Bretaña en 1946, ya que contiene los principios generales del transporte aéreo internacional y al "Tipo uniforme de acuerdo bilateral" preparado por la OACI el cual ofrece a los Estados una solución en cuanto a las cuestiones económicas no contempladas en el Convenio de Chicago, ya que éste no contemplaba aspectos como rutas, tarifas, fletes y frecuencias.

Desde mi punto de vista, la importancia de la OACI no se centra exclusivamente en la elaboración de recomendaciones para que cada día el transporte aéreo sea más seguro, sino que otro aspecto que hay que destacar, es la cooperación técnica que este organismo proporciona a los países en desarrollo con el fin de incorporarlos en el ámbito internacional de las comunicaciones y del transporte. De esta manera se logra tener un mayor intercambio tanto comercial como cultural, entre las diferentes naciones que participan.

La OACI colabora con los diferentes organismos especializados en una gran variedad de asuntos de interés común. Participa con la Organización Marítima Internacional en lo relacionado con las radiocomunicaciones, búsqueda y salvamento. Este organismo reconoce entre otras cosas, dentro de las enmiendas a las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo, a la jurisdicción exclusiva que tiene la OACI sobre las rutas ATS internacionales, es decir, sobre el tráfico aéreo internacional el cual es un sistema de comunicaciones que también es usado por el transporte marítimo.

La interrelación que se tiene con la Unión Internacional de Telecomunicaciones es básica debido a la necesidad que existe para gestionar frecuencias de comunicación para los servicios aeronáuticos, las cuales son un elemento vital para llevar a cabo las operaciones aéreas de una manera segura y eficiente. Otro

aspecto que cabe destacar es la relación que tiene con la Unión Postal Universal en lo que se refiere al transporte de mercancías peligrosas. Con la Organización Mundial de la Salud se mantiene actualmente una relación particular, en lo que respecta a los estudios para actualizar el Reglamento Sanitario Internacional y las medidas que deben tomarse en caso de emergencia sanitaria, así como la medicina de aviación. La cooperación con la Organización Meteorológica Mundial es fundamental para obtener información sobre el estado del tiempo, herramienta fundamental para la navegación aérea.

La relación que la OACI mantiene con los organismos gubernamentales antes mencionados es importante para el desarrollo de un transporte aéreo seguro y eficiente, asimismo esta organización mantiene relaciones con organismos no gubernamentales de forma permanente, como es el caso de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), relación que se ha convertido en un vínculo imperante. Por ejemplo, antes de que fuera creado en enero de 1984 el anexo 18 al Convenio de Chicago titulado "Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea," el único control internacional a este respecto era un reglamento no gubernamental adoptado por la IATA, asociación que también promueve el desarrollo y la seguridad del transporte aéreo, además de los controles internos que los Estados ya habían establecido, sin embargo dicha legislación no era universal pero colaboró con para surgiera en los Estados la inquietud de solicitar a la OACI que esa organización tomara cartas en el asunto.

Por otra parte, la OACI también asiste a las conferencias mundiales de coordinación de tarifas de pasajeros de la IATA y mantiene estrecha relación con la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA). Ambas organizaciones se encuentran representadas regularmente en las asambleas de la OACI. La interrelación que guardan entre sí las agencias especializadas de las Naciones Unidas y algunos organismos no gubernamentales, colabora con el cumplimiento de los fines para los cuales han sido creadas cada una de estas organizaciones.

La aviación civil es quizá una de las pocas actividades en donde se puede ver una estrecha participación entre los organismos gubernamentales y los organismos no gubernamentales, quienes se desarrollan con amplio respeto hacia el derecho internacional ya sea público o privado con el fin de lograr sus objetivos, los cuales se encuentran completamente definidos y dirigidos hacia el bienestar y desarrollo de la humanidad. En este aspecto, podría decir que la actividad aérea puede constituir un ejemplo a seguir para los demás sectores que aún no han logrado la completa integración entre los diferentes organismos que participan para la consecución de sus objetivos comunes.

México forma parte activa de la OACI, y fue uno de los primeros países en ratificar este acuerdo, además es sede de una de las siete oficinas regionales que la OACI tiene para poder tener representación en todo el mundo.

Por lo anterior, nuestro país además de observar las normas internacionales para el transporte aéreo, ha modificado la legislación nacional con el fin de poder beneficiarse con la apertura comercial que se ha ido incrementando en el ámbito internacional. La Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en 1940 estuvo en vigor por más de 50 años, y es hasta estos momentos cuando se observa que la mayoría de los artículos contenidos en ésta, reflejaban una sobre protección para la industria nacional, por lo que ya no pueden ser aplicables con los criterios que ahora se toman dentro del sector de Comunicaciones y Transportes, así como los cambios que se están dando en otros sectores económicos.

El libro IV de la LVGC que hacía referencia a las comunicaciones aeronáuticas, fue derogado para dar lugar a la Ley de Aviación Civil y a la Ley de Aeropuertos, ambas publicadas en 1995, las cuales han provocado diferentes cambios estructurales que se continúan dando en nuestros días.

Entre los principales puntos que sobresalen dentro de la Ley de Aviación Civil, podemos encontrar la promoción de la participación privada, así como su regulación; el otorgamiento de concesiones y permisos para la explotación del servicio para el transporte aéreo nacional e internacional y la normatividad para la capacitación técnica con la que debe contar el personal responsable de la operación de aeronaves y equipos, con el fin de que la actividad aérea se realice de una manera segura y eficaz.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, otorga los permisos correspondientes para la operación de las líneas aéreas en los servicios nacionales e internacionales, y para el transporte regular y no regular; controla la capacitación técnica para el personal aeronáutico y la expedición de las licencias correspondientes. Asimismo participa con los organismos internacionales en la negociación de los tratados internacionales para regular la actividad aérea, así como el establecimiento de los acuerdos bilaterales, manteniendo los criterios de reciprocidad.

El organismo de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano SENEAM, que depende directamente de la SCT, se encarga de la prestación de servicios para facilitar el transporte aéreo proporcionando las radioayudas de navegación, la información meteorológica y los servicios de telecomunicación. Estos servicios se prestan a las aeronaves nacionales y extranjeras y cumplen con las normas establecidas en el Convenio de Chicago y sus anexos para que la actividad aérea sea segura y eficiente. La SCT pretende que un número mayor de aeropuertos cuente con los sistemas de radioayudas, sin embargo, como esta inversión resulta costosa para que el gobierno se encargue de la instalación de todos estos sistemas de comunicación, este aspecto forma parte de una de las múltiples razones que dieron origen a la privatización de la red aeroportuaria del país.

La Ley de Aeropuertos considera la administración y construcción de los aeropuertos civiles, y estipula que éstos deben de contar con las instalaciones adecuadas para poder proporcionar el servicio del transporte aéreo de una forma segura, estableciendo diferentes características según se trate de aeropuertos nacionales o internacionales. Esta ley abre las puertas a la privatización de los aeropuertos, para que con la inyección de capital privado, se pueda modernizar la red aeroportuaria y se incluyan en un número mayor de aeropuertos, sistemas de comunicación de acuerdo con las recomendaciones y las normas internacionales.

Es importante resaltar que la participación de la inversión extranjera es permitida cuando el capital extranjero no excede del 49 %, sin embargo, se puede autorizar un porcentaje mayor con el consentimiento de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras cuando se considere prioritario el desarrollo regional y tecnológico, siempre y cuando se salvaguarde la soberanía de la nación.

Lo anterior promovió la privatización de la red aeroportuaria, misma que se dividió en cuatro grupos para iniciar el proceso de apertura, tres de los cuales ya han salido a licitación pública para poder captar capital privado. Las compañías que resultaron ganadoras de cada licitación cuentan con el 15% del capital que compone cada grupo aeroportuario y el 85% restante se compone de acciones que se encuentran en el mercado.

El primer grupo aeroportuario que inició con este proceso es el Grupo Sureste, formado por 9 aeropuertos, donde resalta el aeropuerto de Cancún, en el cual se cuenta con capital nacional del Grupo Tribasa de México y el segundo grupo aeroportuario es el Grupo del Pacífico, que cuenta con 12 aeropuertos, cuyos aeropuertos de mayor importancia son Guadalajara y Puerto Vallarta, en el que el capital nacional corresponde al Grupo Empresarial Angeles; el tercer grupo aeroportuario es el Grupo Centro - Norte que cuenta con 13 aeropuertos, destacando los aeropuertos de Monterrey y Acapulco, cuya licitación pública salió

el año pasado, sin embargo aún se encuentran en proceso de definir el grupo de empresas que resulten ganadoras de la misma. Dicho grupo de empresas debe de estar conformado por una empresa nacional y por otra empresa con experiencia internacional en el ramo de operación de aeropuertos, conocidos como "socios estratégicos." Sólo restaría el aeropuerto de la ciudad de México por salir a la licitación pública, sin embargo éste ya cuenta con la participación de diferentes empresas privadas, desde que comenzó la ampliación del área internacional.

Unicamente se consideraron 35 aeropuertos de los 58 que administra Aeropuertos y Servicios Auxiliares, para el proceso de apertura del Sistema Aeroportuario Mexicano, aeropuertos que son puntos clave en la captación de pasajeros en nuestro territorio. Los demás aeropuertos se asignarán en forma directa para su operación a los gobiernos de los estados o se concesionarán a inversionistas privados regionales también por medio de licitación pública, quienes ya están interesados por participar en invertir en aeropuertos como Toluca, Cuernavaca, Guaymas, Nuevo Laredo y Puebla.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares también se encarga de la recaudación de los impuestos y cuotas que se les cobra a las líneas aéreas por la utilización de las instalaciones y por la prestación de los servicios de aterrizaje, plataforma, pasillos telescópicos, suministro de combustible, entre otros servicios, así como de los impuestos que pagan los pasajeros por utilizar los servicios aeroportuarios.

El turismo es una actividad económica de gran importancia en nuestro país, ya que permite la captación de un número considerable de divisas que colaboran para que nuestra balanza comercial tenga un equilibrio. Por lo anterior se ha prestado especial interés en el desarrollo de la actividad aérea, ya que una gran cantidad de turistas internacionales optan por la utilización de este medio de transporte. Por otra parte, para beneficio de nuestra economía, en los dos últimos años se ha incrementado el turismo receptivo, factor muy importante que se debe de aprovechar cuando se cuenta con un país con grandes atractivos turísticos.

Este fenómeno ha originado que las líneas aéreas nacionales se encuentren por el momento bajo una administración común que beneficia los intereses de la actividad turística, la captación de divisas y la modernización de la flota aérea, para que las empresas nacionales puedan enfrentarse a la competencia extranjera. La unión de las líneas Aeroméxico y Mexicana como una alianza comercial y la decisión de que una tercera empresa lleve su administración, no significa que se regrese nuevamente al esquema del proteccionismo por parte del Estado como el que se tenía cuando éstas eran empresas paraestatales, se trata de una etapa de transición que se está dando en nuestra economía, y de la inyección de capital privado para las líneas aéreas antes mencionadas.

Sin embargo, la flota aérea nacional no se puede comparar con el número de aeronaves extranjeras que se internan en nuestro territorio, ya que aproximadamente 60 diferentes líneas aéreas extranjeras llegan al país, ya sean regulares o no regulares, mientras que solo 4 aerolíneas nacionales operan vuelos internacionales. A pesar de lo anterior, México cuenta con la sexta flota aérea más importante del mundo y es el tercer país más desarrollado de América en materia de aviación después de Estados Unidos y Canadá. El hecho de que un gran número de líneas aéreas extranjeras esté interesado en transportar pasajeros hacia nuestro país, es un punto que debe de tomarse en cuenta para sacar el mayor provecho económico de que México sea un lugar turístico atractivo para los extranjeros, razón por la que se debe de seguir promoviendo la actividad turística fuera de nuestras fronteras.

México reconoce la importancia que tiene la actividad turística para nuestra economía, así como el papel que juega el transporte aéreo dentro de la misma. Por lo anterior, nuestro país ha participado en diferentes convenciones internacionales y es considerado como uno de los países fundadores de la Organización de Aviación Civil Internacional. La OACI tiene siete oficinas regionales distribuidas en los diferentes continentes; México, por su ubicación y por el papel

que ha desempeñado en la aviación civil internacional, es una de estas oficinas regionales, la cual representa las áreas de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe. Asimismo es tomada en cuenta como sede para un gran número de conferencias internacionales tanto en el ámbito multinacional como a nivel regional en América Latina.

Estos convenios multinacionales se complementan con acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo. Como resultado de la celebración de estos acuerdos, las líneas aéreas pueden explotar una o más rutas entre las Partes Contratantes, fijando frecuencias de vuelo de acuerdo con las necesidades de cada Estado. En estos acuerdos se puede establecer el equipo que se operará, los requerimientos mínimos para el reconocimiento mutuo de los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves, licencias para el personal operativo, otorgamiento de derechos de tráfico, solución de controversias, pago o exención de derechos de aduana e impuestos a los usuarios del servicio, abastecimiento de combustible, lubricantes y piezas de repuesto con un trato en los derechos de aduana de estos artículos para la nación más favorecida. Todo los puntos anteriores se llevan a cabo sobre la base de criterios de reciprocidad entre los Estados contratantes.

Un factor de gran importancia que se contempla en los acuerdos bilaterales es el procedimiento para la fijación de tarifas. Las aerolíneas deben de fijar las tarifas de acuerdo con el criterio establecido por la OACI de modo que se cubran los costos de operación y las utilidades, sin sacrificar de ninguna manera la seguridad del transporte aéreo a cambio de ofrecer tarifas más atractivas para los pasajeros.

Un gran número de líneas aéreas pertenece a la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), la cual sirve como foro mediador entre las empresas del transporte aéreo en las negociaciones que se llevan a cabo para el establecimiento de los niveles tarifarios que se realizan en las "Conferencias de Coordinación Tarifaria" que tienen lugar regularmente, con el fin de evitar una competencia

desleal. Sin embargo, puede darse el caso de que alguna línea aérea no acepte determinadas políticas que hayan sido establecidas por la mayoría de los miembros de este organismo no gubernamental por así convenir a sus intereses.

Existen diferentes procedimientos para la aprobación de tarifas regulares para pasajeros, que se encuentran establecidos en el modelo de acuerdo bilateral recomendado por la OACI, sin embargo nuestro país no contempla a todos éstos como requisitos indispensables para el establecimiento de las mismas. En México, una vez que las líneas aéreas hayan fijado sus tarifas, las cuales deben cubrir con los costos de operación, se deben de presentar para su aprobación a ambas Partes Contratantes. En México es la Dirección General de Tarifas quien lleva a cabo un estudio de la estructura tarifaria internacional para dar su aprobación. Para la aplicación de tarifas nacionales, sólo se requiere su registro previo ante esta Dirección.

México ha celebrado 36 acuerdos bilaterales que en teoría operan bajo el principio de reciprocidad ya que en la práctica las aerolíneas nacionales no cuentan con la capacidad suficiente para explotar todas las rutas convenidas. En todos ellos se otorgan las cuatro primeras libertades del aire en lo que respecta a los derechos de tráfico, que se refieren a derecho de paso, derecho de aterrizar con fines no comerciales, derecho a desembarcar pasajeros, carga y correo provenientes de otro Estado y el derecho de embarcar pasajeros, carga y correo en una Parte con destino hacia la otra Parte Contratante, respectivamente. La quinta libertad, es decir, la que permite embarcar pasajeros, carga y correo con destino hacia otro Estado y desembarcar pasajeros, carga y correo provenientes de otro Estado de un punto más lejano, es una práctica poco común, sin embargo se puede observar en los acuerdos celebrados con Estados Unidos de Norteamérica y con Japón.

Las condiciones de operación para el establecimiento de vuelos no regulares entre Estados Unidos y México destacan en el acuerdo celebrado entre ambos países, sin embargo la cantidad de vuelos de fletamento procedentes de ese país no es

comparable con los vuelos con destino hacia nuestro país vecino. De cualquier forma, son muchos los beneficios económicos que esta actividad aporta a nuestro territorio por la derrama de divisas que genera el turismo receptivo.

El esquema de código compartido ha dado origen a la modificación de algunos acuerdos bilaterales como lo son aquellos celebrados entre México y los gobiernos de Canadá y Bélgica respectivamente, con el fin de aprovechar los beneficios que aporta este tipo de cooperación aérea. En muchos de los acuerdos bilaterales que México ha celebrado en materia del transporte aéreo, no se ha observado la participación de nuestro país en la explotación de todas las rutas convenidas, es posible que lo anterior sea debido a que aún nos falta un mayor desarrollo en la aviación civil internacional, para que nuestras líneas aéreas puedan estar presentes en cada uno de los países con los que se ha firmado un acuerdo bilateral sobre esta materia, ya sea de forma directa, con operaciones hacia esos destinos o de forma indirecta, por medio de algún tipo de cooperación comercial.

Por lo anterior, nuestro país también se incluye en el esquema que está imperando en el ámbito internacional: la participación en las alianzas comerciales, que son ya una realidad y un camino a seguir en nuestro país. En lo que respecta a la aviación civil, podemos ver que la flota aérea nacional aún necesita una fuerte inversión para poder crecer y aprovechar los diferentes mercados que se encuentran ya establecidos en los diferentes convenios bilaterales con los que cuenta México. Las líneas aéreas mexicanas están en un proceso de desarrollo, los cambios administrativos las han golpeado fuertemente, sin embargo, las experiencias adquiridas durante esta transición han ayudado a que se fortalezcan como empresas para poder enfrentar a la competencia internacional. Sin embargo, se puede hacer uso de estrategias comerciales para obtener beneficios económicos en la concesión de las rutas previamente autorizadas a las líneas aéreas nacionales, las cuales no se han podido explotar. En dicha competencia las líneas aéreas nacionales ya no estarán solas, sino que formarán parte de una alianza internacional en donde se apoyarán entre sí todas las aerolíneas que forman parte

del grupo, con el objetivo de unir esfuerzos para darse a conocer no sólo en los países en donde estén matriculadas las aeronaves que la conforman, sino también en los diferentes destinos en los cuales arriban las aerolíneas que conforman el grupo. Esta fortaleza comercial ejercerá también una influencia positiva en la economía nacional de cada Estado, ya que trae como consecuencia la evolución del transporte aéreo.

Los avances en la tecnología no dejan de sorprendernos, la gran ventaja es que se está luchando cada vez más por que ésta se incluya en las actividades cotidianas, y dentro del transporte aéreo internacional, constituye una herramienta fundamental para incrementar los índices de seguridad en las operaciones de vuelo, objetivo principal de la aviación civil internacional.

En relación con el punto anterior, es importante resaltar que un aspecto de índole nacional en Estados Unidos, haya tenido una importante repercusión en la aviación civil internacional en lo que concierne a la seguridad en la aviación, en especial en el caso de nuestro país. La nueva legislación aérea de los Estados Unidos establece que solo podrán operar dentro de su territorio las aeronaves que cumplan con los requisitos mínimos de seguridad que se le son exigidos a sus propias aeronaves. Lo que causó cierta presión para que la aerolínea nacional Taesa suspendiera definitivamente sus operaciones. La preservación de la vida es un gran motivo para considerar a la seguridad en la aviación como el objetivo principal de la aviación civil internacional. Por lo anterior, podemos concluir que el transporte aéreo sea el transporte más seguro y en el que ocurren menos accidentes ya que la seguridad es un aspecto restrictivo para la operación de cualquier línea aérea.

Espero que el presente trabajo sirva de apoyo a las personas interesadas en el desarrollo de la actividad aérea, ya que por la naturaleza del tema, se trata de una actividad en constante evolución, cuyo estudio requiere de una actualización permanente, así como de la consulta de fuentes que están relacionadas directamente con la aviación civil.

Anexo I.

Aviso a los pasajeros internacionales sobre límites de responsabilidad. (Contraportada de Boleto)

AVISO

Si el viaje del pasajero termina o tiene una escala en un país que no sea el de salida, puede aplicarse el Convenio de Varsovia. Este Convenio rige, y en la mayoría de los casos limita la responsabilidad de los transportistas por muerte o lesiones personales, y por pérdida del equipaje o daños al mismo. Véase también el aviso titulado "Aviso a los Pasajeros Internacionales sobre Limitación de Responsabilidad" y Aviso de Limitación de Responsabilidad por Equipaje".

CONDICIONES DEL CONTRATO

1. Para los efectos de este contrato, "boleto" significa este boleto de pasaje y talón de equipaje, o itinerario de pasajeros/recibo, si aplica, en el caso de los boletos electrónicos, del que forman parte las presentes condiciones y avisos; "transportista" significa todo transportista aéreo que transporte o se comprometa a transportar al pasajero o su equipaje en virtud de este contrato, o realice cualquier otro servicio relacionado con dicho transporte aéreo, "boleto electrónico" significa el itinerario de pasajero/recibo emitido por o en nombre de la aerolínea, los cupones electrónicos y, si aplica, los documentos de abordar. "CONVENIO DE VARSOVIA" significa el Convenio para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o dicho Convenio tal como fue modificado en La Haya el 28 de septiembre de 1955, según sea el caso.
2. El transporte realizado en virtud de este contrato está sujeto a las normas y limitaciones relativas a responsabilidad establecidas por el Convenio de Varsovia a menos que el transporte no sea "transporte internacional" según lo define dicho Convenio.
3. En tanto no exista contradicción con lo anterior, todo transporte realizado y demás servicios prestados por cada transportista estarán sujetos a: 1) las disposiciones que figuran en este boleto, 2) las tarifas aplicables, 3) las condiciones de transporte establecidas por el transportista y las reglamentaciones conexas que forman parte de este contrato (y que pueden ser consultadas en las oficinas del transportista), excepto en el caso de transporte realizado entre un punto de los Estados Unidos o Canadá y cualquier punto fuera de dichos países, para los cuales aplicarán las tarifas vigentes en dichos países.
4. El nombre del transportista puede aparecer abreviado en el boleto, siempre que el nombre completo y su abreviatura figuren en los manuales de tarifas, condiciones de transporte, reglamentos u horarios del transportista; la dirección del transportista es la del aeropuerto de salida que figura en aquellos puntos que se indican en este boleto, o que figuren en los horarios del transportista como escalas previstas en el itinerario del pasajero; el transporte a realizar en virtud de este contrato por varios transportistas sucesivos se considerará como una sola operación.
5. El transportista que emite un boleto para transporte por las rutas de otro transportista, actúa sólo como agente de éste.
6. Cualquier exclusión o limitación de responsabilidad del transportista se aplicará y beneficiará a sus agentes, empleados y representantes, y a cualquier persona cuya aeronave utilice el transportista para el transporte, y a sus agentes, empleados y representantes.
7. El equipaje documentado será entregado al portador del talón de equipaje. En el caso de daños al equipaje en transporte internacional deberá presentarse por escrito la oportuna reclamación al transportista inmediatamente después de descubrirse el daño, y a más tardar, dentro de los 7 días siguientes a la fecha de entrega; en caso de retraso, la reclamación deberá presentarse dentro de los 21 días siguientes a la fecha en que fuera entregado el equipaje. Consultar los manuales de tarifas o condiciones aplicables para el transporte no internacional.
8. Este boleto es válido para transportación por un año a partir de la fecha de emisión, a menos que se estipule otra cosa en el propio boleto, en los manuales de tarifas del transportista, en las condiciones de transporte o en los reglamentos aplicables. La tarifa para el transporte, en virtud del presente contrato, está sujeta a modificación antes de iniciarse el viaje. El transportista puede negarse a efectuar el transporte si la tarifa aplicable no ha sido pagada.
9. El transportista se compromete a esforzarse todo lo posible para transportar al pasajero y equipaje con diligencia razonable. Las horas indicadas en los itinerarios o en cualquier otra parte no se garantizan ni forman parte de este contrato. En caso de necesidad y sin previo aviso, el transportista puede hacerse sustituir por otros transportistas, utilizar otros aviones o modificar o suprimir escalas previstas en el boleto. Los horarios están sujetos a modificación sin previo aviso. El transportista no asume la responsabilidad de que el pasajero haga conexiones.
10. El pasajero deberá cumplir los requisitos gubernamentales del viaje y presentar los documentos de salida, entrada y demás exigidos, así como llegar al aeropuerto a la hora señalada por el transportista o, si no se hubiera fijado ninguna, con la antelación suficiente que le permita cumplimentar los trámites de salida.
11. Ningún agente, empleado o representante del transportista tiene autorización para alterar, modificar o renunciar a cualquiera de las disposiciones de este contrato.

EL TRANSPORTISTA SE RESERVA EL DERECHO DE NEGAR LA TRANSPORTACION A CUALQUIER PERSONA QUE HAYA ADQUIRIDO UN BOLETO EN VIOLACION DE LAS LEYES, REGLAMENTOS Y TARIFAS APLICABLES.

AVISO A LOS PASAJEROS INTERNACIONALES SOBRE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

Se informa a los pasajeros que realicen viajes en los que el punto de destino o una o más escalas intermedias se efectúen en país que no sea el de origen de su vuelo, que pueden ser de aplicación a la totalidad de su viaje, incluida cualquier parte del mismo comprendida íntegramente dentro de los países de origen o de destino, las disposiciones del Convenio de Varsovia. Para aquellos pasajeros que viajan hacia, desde o con una escala prevista en los Estados Unidos de América, dicho Convenio y las especiales condiciones de transporte incorporadas a las tarifas aplicables establecen que la responsabilidad de ciertos transportistas que han suscrito esos contratos especiales, está limitada, en la mayoría de los casos de muerte o lesiones personales de los pasajeros, a daños comprobados que no excedan de 75,000 US\$, por pasajero, y que esa responsabilidad hasta el límite mencionado, no dependerá de negligencia por parte del transportista. En el caso de aquellos pasajeros que viajan utilizando los servicios de un transportista que no haya suscrito dicho contrato especial, o en un viaje que no origine, finalice, o tenga una parada prevista en algún lugar de los Estados Unidos de América, la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones de un pasajero está limitada, en la mayoría de los casos, aproximadamente, a 10,000 ó 20,000 US\$. Los nombres de los transportistas que han suscrito dichos contratos especiales están a disposición del público en todas las oficinas de boletos de dichos transportistas y podrán ser examinados previa solicitud. Por lo general, se puede conseguir una protección adicional adquiriendo una póliza de seguros con una compañía privada del ramo. Este seguro no está afectado por limitaciones de responsabilidad del transportista derivadas del Convenio de Varsovia o de dichos contratos especiales de transporte. Para obtener información complementaria le rogamos consulte a su compañía aérea o a su compañía de seguros.

*Nota.- En el límite de responsabilidad citado de 75,000 US\$ están incluidos los gastos y honorarios legales, excepto en caso de demandas presentadas en los lugares donde se haga una provisión para liquidación por separado de dichos gastos y honorarios, en los que el límite será la suma de 58,000 US\$, con exclusión de gastos y honorarios legales.

AVISO SOBRE LIMITACIONES DE RESPONSABILIDAD POR EQUIPAJE

La responsabilidad por pérdida, retraso o daño del equipaje está limitada, a menos que se haya declarado un valor más alto y hayan sido pagados los cargos adicionales. Para la mayoría de los viajes internacionales (incluidos tramos domésticos de recorridos internacionales), el límite de responsabilidad es aproximadamente 9.07 US\$ por libra (20.00 US\$ por kilo) para el equipaje documentado y 499 US\$ por pasajero para el equipaje no documentado. Para viajes realizados totalmente entre puntos de los Estados Unidos, la reglamentación federal requiere que el límite mínimo de responsabilidad por parte de la línea aérea sea 1,250 US\$ por pasajero. Para cierto tipo de artículos puede declararse un valor superior. Algunos transportistas no aceptan responsabilidad por artículos frágiles, valiosos o perecederos. Cualquier información adicional podrá obtenerse del transportista.

Anexo II.

Estados invitados por Estados Unidos a participar en la Conferencia de Chicago de 1944.

| | | |
|----------------|----------------|----------------|
| Afganistán | India | Unión de |
| Arabia Saudita | Irán | Repúblicas |
| Australia | Iraq | Socialistas |
| Bélgica | Irlanda | Soviéticas |
| Bolivia | Islandia | Uruguay |
| Brasil | Líbano | Venezuela |
| Canadá | Liberia | Ministro de |
| Colombia | Luxemburgo | Dinamarca ante |
| Costa Rica | México | los E.E.U.U. |
| Cuba | Nicaragua | Ministro de |
| Checoslovaquia | Noruega | Tailandia ante |
| Chile | Nueva Zelandia | los E.E.U.U. |
| China | Países Bajos | |
| Ecuador | Panamá | |
| Egipto | Paraguay | |
| El Salvador | Perú | |
| España | Polonia | |
| Etiopía | Siria | |
| Filipinas | República | |
| Francia | Dominicana | |
| Gran Bretaña | Sudáfrica | |
| Grecia | Suecia | |
| Guatemala | Suiza | |
| Haití | Turquía | |
| Honduras | | |

* Fuente: OACI. Conferencia de Chicago(1944): Divergencia entre Reino Unido y E.U. Agosto de 1996, p.22

Anexo III

185 Estados contratantes de la OACI (1998).

| | | |
|----------------------|------------------------|-----------------------------|
| Afganistán | Camerún | Gabón |
| Albania | Canadá | Gambia |
| Alemania | Chad | Georgia |
| Angola | Chile | Ghana |
| Antigua y Barbuda | China | Granada |
| Arabia Saudita | Chipre | Grecia |
| Argelia | Colombia | Guatemala |
| Argentina | Comoras | Guinea |
| Armenia | Congo | Guinea-Bissau |
| Australia | Costa Rica | Guinea Ecuatorial |
| Austria | Côte d' Ivoire | Guyana |
| Azerbaiyán | Croacia | Haití |
| Bahamas | Cuba | Honduras |
| Bahrein | Dinamarca | Hungría |
| Bangladesh | Djibouti | India |
| Barbados | Ecuador | Indonesia |
| Belarús | Egipto | Irán República Islámica del |
| Bélgica | El Salvador | Iraq |
| Belize | Emiratos Arabes Unidos | Irlanda |
| Benin | Eritrea | Islandia |
| Bhután | Eslovaquia | Islas Cook |
| Bolivia | Eslovenia | Islas Marshall |
| Bosnia y Herzegovina | España | Islas Salomón |
| Botswana | Estados Unidos | Israel |
| Brasil | Estonia | Italia |
| Brunei Darussalam | Etiopía | Jamahiriya Árabe |
| Bulgaria | Federación de Rusia | Libia |
| Burkina Faso | Fiji | Jamaica |
| Burundi | Filipinas | Japón |
| Cabo Verde | Finlandia | Jordania |
| Camboya | Francia | Kazajstán |

| | | |
|---|----------------------------|-------------------|
| Kenia | Noruega | San Vicente y las |
| Kirguistán | Nueva Zelanda | Granadinas |
| Kiribati | Omán | Senegal |
| Kuwait | Países Bajos, Reino de los | Seychelles |
| La ex República Yugoslava de Macedonia | Pakistán | Sierra Leona |
| Lesotho | Palau | Singapur |
| Letonia | Panamá | Somalia |
| Líbano | Papua Nueva Guinea | Sri Lanka |
| Liberia | Paraguay | Sudáfrica |
| Lituania | Perú | Sudán |
| Luxemburgo | Polonia | Suecia |
| Madagascar | Portugal | Suiza |
| Malasia | Qatar | Suriname |
| Malawi | Reino Unido | Swazilandia |
| Maldivas | República Árabe Siria | Tailandia |
| Malí | República Centroafricana | Tayikistán |
| Malta | República Checa | Togo |
| Marruecos | República de Corea | Tonga |
| Mauricio | República Democrática del | Trinidad y Tobago |
| Mauritania | Congo | Túnez |
| México | República Democrática | Turkmenistán |
| Micronesia, Estados Federados de | Popular Lao | Turquía |
| Mónaco | República de Moldova | Ucrania |
| Mongolia | República Dominicana | Uganda |
| Mozambique | República Popular | Uruguay |
| Myanmar | Democrática de Corea | Uzbekistán |
| Namibia | República Unida de | Vanuatu |
| Nauru | Tanzania | Venezuela |
| Nepal | Rumanía | Viet Nam |
| Nicaragua | Rwanda | Yemen |
| Níger | Samoa | Zambia |
| Nigeria | San Marino | Zimbabue |
| | Santa Lucía | |
| | Santo Tomé y Príncipe | |

* Fuente: OACI, [Revista OACI](#). "Fomentando el desarrollo de la aviación civil internacional" Vol. 53 No. 10 Montreal, Canadá, Diciembre 1998, p. 30

Anexo IV:

Normas y Métodos Internacionales Recomendados (SARP), anexos al Convenio de Chicago.

- Anexo 1.- Licencias al Personal. Otorgamiento de licencias a las tripulaciones de vuelos, a los funcionarios del control de tránsito aéreo y al personal de mantenimiento de aeronaves.
- Anexo 2.- Reglamento del Aire. Normas que se refieren a la realización de vuelo visual y del vuelo por instrumento.
- Anexo 3.- Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea Internacional. Suministro de servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional y notificación de observaciones meteorológicas de aeronaves.
- Anexo 4.- Cartas Aeronáuticas. Especificaciones relativas a las cartas aeronáuticas que se usan en la aviación internacional.
- Anexo 5.- Unidades de Medida que se Emplearán en las Operaciones Aéreas y Terrestres. Sistemas de medidas destinados a las comunicaciones aeroterrestres.
- Anexo 6.- Operación de Aeronaves. Especificaciones destinadas a lograr que, en todo el mundo, las operaciones de igual índole se realicen con un grado de seguridad que exceda al mínimo prescrito.
- Parte I.- Transporte Aéreo Comercial Internacional Aviaciones.
Parte II. Aviación General Internacional- Aviones.
Parte III. Operaciones Internacionales- Helicópteros.
- Anexo 7.- Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves. Requisitos relativos a la matrícula e identificación de las aeronaves.
- Anexo 8.- Aeronavegabilidad. Certificación e inspección de aeronaves de conformidad con procedimientos uniformes.
- Anexo 9.- Facilitación. Facilidades para el paso libre de las aeronaves, sus pasajeros, tripulantes, equipaje, carga y correo a través de las fronteras internacionales.

- Anexo 10.- Telecomunicaciones Aeronáuticas. Unificación del equipo y sistemas de comunicación (Volumen I) y de procedimientos de comunicaciones (Volumen II).
- Anexo 11.- Servicios de Tránsito Aéreo. Establecimiento y mantenimiento de servicios de control de Tránsito aéreo, de información de vuelo y de alerta.
- Anexo 12.- Búsqueda y Salvamento. Organización y funcionamiento de las instalaciones y servicios necesarios para la búsqueda y salvamento.
- Anexo 13.- Encuestas de Accidentes de Aviación. Procura uniformidad en cuanto a la notificación, Investigación e informaciones de accidentes de aviación.
- Anexo 14.- Aeródromos. Especificaciones para el proyecto y equipo de aeródromos.
- Anexo 15.- Servicios de Información Aeronáutica. Métodos de recopilación y difusión de información aeronáutica necesaria para las operaciones de vuelo.
- Anexo 16 .- Protección del Medio Ambiente. Especificaciones para la certificación relativa al ruido de las aeronaves, control del ruido y las unidades de intensidad de los efectos de ordenación urbana (Volumen I y emisiones de los motores de las aeronaves (Volumen II).
- Anexo 17.- Seguridad. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita. Especificaciones para la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita. Se han introducido medidas para reforzar la inspección de equipaje y el control de pasajeros en tránsito.
- Anexo 18.- Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea. Especificaciones para el etiquetado, embalaje y expedición de mercancías peligrosas.

* FUENTE: OACI, Memoria sobre la OACI, Montreal, Canadá, 1987, p.25

Anexo V

Estados Miembros de la UIT , (actualmente son 188 países).

| | |
|-----------------------|--------------------------|
| Afganistán | Cuba |
| Albania | Dinamarca |
| Argelia | |
| Alemania | Djibouti |
| Andorra | Dominicana (Rep.) |
| Angola | Dominica |
| Antigua y Barbuda | Egipto |
| Arabia Saudita | |
| Argentina | El Salvador |
| Armenia | Emiratos Arabes Unidos |
| Australia | Ecuador |
| Austria | Eritrea |
| Azerbaiyán | |
| Bahamas | España |
| Bahrein | Estonia |
| Bangladesh | Estados Unidos |
| Barbados | Etiopía |
| Belarús | Fiji |
| Bélgica | Finlandia |
| Belice | Francia |
| Benin | Gabón |
| Bhután | Gambia |
| Bolivia | Georgia |
| Bosnia y Herzegovina | Ghana |
| Botswana | Grecia |
| Brasil | Granada |
| Brunei Darussalam | Guatemala |
| Bulgaria | Guinea |
| Burkina Faso | Guinea Ecuatorial |
| Burundi | Guinea-Bissau |
| Camboya | Guyana |
| Camerún | Haití |
| Canadá | Honduras |
| Cabo Verde | Hungría |
| Centroafricana (Rep.) | India |
| Chile | Indonesia |
| China | Irán (Rep. Islámica del) |
| Chipre | Iraq |
| Colombia | Irlanda |
| Comoras | Islandia |
| Congo | Israel |
| Corea (Rep. de) | Italia |
| Costa Rica | Jamaica |
| Costa de Marfil | Japón |
| Croacia | Jordania |

Kazakstán
 Kenya
 Kirguistán
 Kiribati
 Kuwait
 Lao (R.D.P.)
 Lesotho
 La ex Rep. Yugoslava de Macedonia
 Líbano
 Liberia
 Libia
 Liechtenstein
 Lituania
 Luxemburgo
 Madagascar
 Malasia
 Malawi
 Maldivas
 Malí
 Malta
 Marruecos
 Marshall (Islas)
 Mauricio
 Mauritania
 México
 Micronesia
 Moldova
 Mónaco
 Mongolia
 Mozambique
 Myanmar
 Namibia
 Nauru
 Nepal
 Nicaragua
 Níger
 Nigeria
 Noruega
 Nueva Zelandia
 Omán
 Uganda
 Uzbekistán
 Pakistán
 Panamá
 Papua Nueva Guinea
 Paraguay
 Países Bajos
 Perú
 Filipinas
 Polonia

Portugal
 Qatar
 Rep. Dem. del Congo
 Rep. Pop. Dem. de Corea
 Rep. Checa
 Rumania
 Reino Unido
 Rusia
 Rwanda
 Santa Lucía
 San Marino
 San Vicente y las Granadinas
 Salomón
 Samoa Occidental
 Santo Tomé y Príncipe
 Senegal
 Sierra Leona
 Singapur
 Eslovaquia
 Eslovenia
 Somalia
 Sudán
 Sri Lanka
 Sudáfrica
 Suecia
 Suiza
 Suriname
 Swazilandia
 Siria
 Tayikistán
 Tanzania
 Chad
 Tailandia
 Togo
 Tonga
 Trinidad y Tobago
 Túnez
 Turkmenistán
 Turquía
 Tuvalu
 Ucrania
 Uruguay
 Vanuatu
 Vaticano
 Venezuela
 Viet Nam
 Yemen
 Yugoslavia
 Zambia
 Zimbabwe * FUENTE: www.itu.int/aboutitu/structure/bovbodies-es.htm

Anexo VI

Conferencias de Tráfico IATA.

La IATA ha dividido al mundo en tres aéreas principales para facilitar el cálculo de tarifas. A su vez cada una de las Conferencias de Tráfico se divide en subáreas. Las dos letras que aparecen después de cada país, es el código IATA identificador, que se utiliza en las comunicaciones.

Conferencia de Tráfico 1 (TC1).

Comprende todo el continente americano, sus islas adyacentes; Groelandia, Bermudas, Hawái, las Antillas e Islas del Caribe, incluyendo Midway y Palmira.

SUBAREAS.

1) Norteamérica.

Canadá (CA), México (MX), St. Pierre y Miquelon (PM), USA (US).

2) Sudamérica:

Argentina, (AR), Bolivia (BO), Brasil (BR), Chile (CL), Colombia (CO), Ecuador (EC), Panamá (PA), Paraguay (PY), Perú (PE), Uruguay (UY), Venezuela (VE), Guyana Francesa (GF), Guyana (GY), Surinam (SR).

3) Centroamérica:

Belice (BZ), Costa Rica (CR), El Salvador (SV), Guatemala (GT), Honduras (HN) y Nicaragua (NI).

4) Caribe:

Anguila (AI), Antigua (AG), Aruba y Barbuda (AW), Bahamas (BS), Barbados (BB), Bonaire, Islas Vírgenes (VG), Islas Caimán (KY), Cuba (CU),

Dominicana (DM), República Dominicana (DO), Granada (DG) – Cariocas, Mustique e Islas Palma, Guadalupe, incluyendo San Bartolomé y San Martín (GP), Haití (HT), Jamaica (JM); Martinica (MQ), Montserrat (MS), Antillas Holandesas (AN), Nevis y Sn. Kitts (KN), Puerto Rico (PR), Saba, Sn. Eustacio, Santa Lucía (LC), San Vicente y Granadinas (VC), Trinidad y Tobago (TT), Islas Vírgenes Americanas (VI).

Conferencia de Tráfico 2 (TC2).

Comprende toda Europa (incluyendo la parte rusa en Europa hasta los Montes Urales), islas adyacentes, Isla de la Ascensión, y Medio Oriente incluyendo Irán y África.

SUBAREAS:

1) Europa:

Albania (AL), Argelia (DZ), Andorra(AD), Armenia (AM),Austria (AT),Azerbaijan (AZ), Belorusia (BY), Bélgica (BE), Bosnia (BA), Bulgaria (BG),Croacia (HR), República Checa, Dinamarca (DK), Estonia (EE), Finlandia(FT), Francia (FR), Georgia (GE), Alemania (DE), Gibraltar (GI), Hungría (HU), Islandia (IS), República de Irlanda (IE), Italia (IT), Lituania (LT),Luxemburgo (LU), Malta (MT), República de Moldavia (MD), Mónaco(MC), Marruecos(MA), Holanda (NL), Noruega (NO), Polonia (PT), incluyendo Azores y la Isla de Madeira, Rumania (RO), Rusia, al Oeste de los Urales(RU), San Marino (SM), Serbia, República Eslovaca, Eslovenia (SI), España, incluyendo las Baleares y las Islas Canarias (ES), Suecia (SE), Ucrania (US), Reino Unido (GB), Yugoslavia.

Comunidad Europea (subáreas dentro de Europa):

Bélgica (BE), Dinamarca (DK), Francia (FR), Alemania (DE), Grecia (GR), República de Irlanda (IE), Luxemburgo (LU), Holanda (NL), Noruega (NO),

Portugal incluyendo las Azores y las Islas de Madeira (PT), España, incluyendo las Baleares y las Islas Canarias (ES), Suecia (SE), Reino Unido (GC). La Asociación Económica Europea: Finlandia (FI), Islandia (IS), Austria (AT), Suiza (CH), y la CEE.

2) Africa :

Africa Central:

Malawi (MV), Zambia (ZM) y Zimbabwe (ZW).

Africa del Sur:

Botswana (BW), Mozambique (MZ), Namibia (NA), Lesotho (LS), Sudáfrica (ZA), Suazilandia (SZ).

Africa del Oeste:

Angola (AO), Benin (BJ), Burkina Faso(BF), Camerún (CM), Cabo Verde (CV), República de Africa Central (CF), Tchad (TD), Congo (CG), Costa de Marfil (CI), Guinea Ecuatorial (GQ), Gabón (GA) Gambia (GM), Ghana (CH), Guinea (GN), Guinea-Bissau (GW), Liberia (LR), Malí (ML); Mauritania (MR); Níger (NE), Nigeria (NG), Príncipe (ST), Santo Tomé (ST), Senegal (SN), Sierra Leona (SL), Togo (TG), Zaire (ZR).

Islas del Océano Índico:

Comoras (KM), Mauricio (MU), Reunión (RE), Madagascar(MG), Mayotte(XM), Seychelles (SC).

Libia (LY).

3) Medio Oriente:

Bahrein (BH), Qatar (QA), Chipre (CY), Egipto (EG), Irán (IR), Israel (IQ), Jordania (JO), Kuwait (LW), Líbano (LB), Saudi Arabia (SA), Sultanato de Omán (OM), Siria (SY), Emiratos Arabes (AE), Abu Dhabi, Jaman Dubai, Fujairah, Sharjah, Umm al Qawain República del Yemen.(YE).

Conferencia de Tráfico 3 (TC3).

Comprende Asia e Islas Adyacentes, Indias del Este, Australia, Nueva Zelandia e Islas adyacentes y las Islas del Océano Pacífico excepto aquellas incluidas en las áreas 1 y 2.

SUBAREAS:

1) Sudeste Asiático:

Brunei (BN), Camboya (KH), China (CN), Guam (GU), Hong Kong (HK), Indonesia (ID), Kazakhsan (KZ), Kyrgystan (KG), Laos (LA), Malasia (MY), Islas Marshall (MH), Micronesia (FM), Mongolia (MN), Myanmar (BU), Marianas del Norte (MP), Palau (PW9), Filipinas (PH), Rusia (RZ), Singapur (SG), Taiwan (TW), Tajikistán (TJ), Tailandia (TH), Turkmenistán (TM), Uzbekistan (UZ), Vietnam (VN).

SUBREGIONES:

- ANSEA (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático):

Brunei (BN), Indonesia (ID), Malasia (MY), Filipinas (PH), Singapur (SG) y Tailandia (TH).

- Micronesia está compuesta por:

Koror, Kwajalein, Majuro, Ponape, Rota, Saipan, Tinian, Truk y Yap.

2) Subcontinente Sud-asiático:

Afganistán (AF), Bangladesh (BD), Bután (BT), India (IN); Nepal (NP), Pakistán (PK), Sri Lanka (LK); Islas Maldivas (MV).

3) Pacífico Suroeste:

Samoa Americana (AS), Australia (AU), Islas Cook (CK), Islas Fiji (FJ), Polinesia Francesa(pf), Kiribati (KI), Nauru (NR), Islas Salomón (SB), Tuvalu (TV), Wallis e Islas Futuna (WF), Nueva Caledonia incluyendo las Islas Lealtad (NC), Nueva Zelanda (NZ), Niue (UN), Papua Nueva Guinea (PG), Isla Samoa (WS), Tonga(TO), Vanuatu (VU).

4) Japón/Corea:

Japón (JP), Corea del Norte (KP), Corea del Sur (KR).

Anexo VII.

Anexos del contrato de prestación de servicios celebrados entre Servicios para la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) y las líneas aéreas. (con tarifas de 1998)

Al margen, el sello de los Estados Unidos Mexicanos por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público

SUBSECRETARIA DE INGRESOS
Dirección General de Política de Ingresos
y Asuntos Fiscales Internacionales

A N E X O

I. Aplicación del esquema de cobro

El esquema de cobro para los servicios de navegación aérea habrá de aplicarse a todos los vuelos realizados por aeronaves mexicanas y extranjeras (salvo en los casos en los que se especifique otra cosa), y que comprenden:

1. Aeronaves civiles, que podrán ser:

- De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional.
- Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio público o para el transporte particular sin fines de lucro.

2. Aeronaves del Estado, que podrán ser:

- Las de propiedad o uso de la Federación distintas a las militares; las de gobiernos estatales y municipales; y las de las entidades paraestatales.
- Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.

3. Aeronaves extranjeras civiles y de Estado.

II. Aprovechamientos

Los cobros por aprovechamiento de los servicios de ayuda a la navegación aérea en el espacio aéreo mexicano podrán ser realizados mediante dos regímenes, que consisten en lo siguiente:

Régimen 1: Cuota del aprovechamiento por el servicio de navegación aérea a través de la fórmula

$$R = (A_i + A_j + (T * D_t)) * \sqrt{ (W / 50) }$$

donde:

R Aprovechamientos facturados

A_i Aeropuerto de origen

A_j Aeropuerto de destino

T Cargo por kilómetro volado = 1.71 (datos de 1998)

D_t Kilómetros volados calculados de la siguiente forma:

- a) Vuelos nacionales: medidos por la distancia ortodrómica entre el aeropuerto de origen y de destino.
- b) Vuelos internacionales: medidos por la distancia ortodrómica desde el punto de entrada o salida de la región de información de vuelo (FIR), hasta el aeropuerto de destino u origen nacional.
- c) Sobrevuelos internacionales: medidos por la distancia ortodrómica desde el punto de entrada del FIR hasta la salida del mismo.

W Peso promedio del peso máximo estructural y del peso cero combustible de la aeronave

$\sqrt{\quad}$ = raíz cuadrada

El monto resultante de (T*D_t) incluye los servicios de vigilancia por radar y/o control de tránsito aéreo, radioayudas de balizamiento de aerovías y contactos aire-tierra-aire en el trayecto del vuelo.

Los valores A_i, A_j incluyen contactos aire-tierra-aire, control de tránsito aéreo, información meteorológica y mensajes punto a punto mínimos requeridos por la ley para la realización del vuelo en su etapa de despegue, aproximación final y aterrizaje del aeropuerto. El nivel de cobro estará dado por lo que se especifica en el siguiente cuadro:

| Cobro por las facilidades aeroportuarias de comunicación y meteorología | | |
|---|---------------------------|----------------------------|
| Grupo de aeropuertos | Aeropuerto de origen (Ai) | Aeropuerto de destino (Aj) |
| I | 128.58 | 83.20 |
| II | 207.24 | 163.37 |
| III | 211.77 | 167.90 |
| IV | 225.39 | 180.01 |

En caso de operaciones en aeropuertos no controlados por Seneam, el cobro del concepto de aeropuerto de origen (Ai) y/o destino (Aj), según sea el caso, será igual a cero. (Ver cuadro de clasificación de aeropuertos.)

Toda persona física o moral, nacional o extranjera que decida realizar el pago de estos servicios mediante este régimen deberá comunicarlo por escrito y celebrar un contrato con Seneam, en el cual se especificarán las garantías y condiciones de cobro por este concepto.

Régimen 2: Cuota del aprovechamiento por el servicio de navegación aérea a través del combustible suministrado.

La persona física o moral, nacional o extranjera, que opte por el pago de aprovechamientos mediante este régimen deberán pagar \$1.03 pesos por cada litro de combustible que les sea suministrado.

Esta cuota incluye los servicios del control de tránsito aéreo, navegación aérea, meteorología y mensajes punto a punto. Este monto no cubre el pago por los servicios de extensión de horario detallado en el inciso a) de los servicios adicionales.

Con la finalidad de simplificar el cobro de la cuota de aprovechamientos, Seneam podrá suscribir un convenio con quien suministre el combustible a las aeronaves para que lo cobre por cuenta y orden de Seneam. Se autoriza a esta dependencia a que las comisiones cobradas por el manejo de este sistema de cobro se deduzcan de los ingresos obtenidos. Esta comisión no podrá ser mayor al dos por ciento de los ingresos, sin incluir el impuesto al valor agregado que haya sido recaudado por ese medio.

Servicios adicionales

Por los servicios que a continuación se indican se pagarán los siguientes aprovechamientos:

a) Servicios de extensión de horario

La persona física o moral, nacional o extranjera, que utilice los servicios fuera del horario oficial de operación de los aeropuertos pagará por concepto del servicio del control de tránsito aéreo una cuota adicional de \$ 148.24 por cada media hora o fracción y por el servicio de despacho e información de vuelo una cuota de \$ 148.24

b) Servicios de comunicaciones aeronáuticas

- Por el manejo de operaciones ATA/IATA, OACI y WMO, a razón de 600 caracteres por mensaje (incluye preámbulo, dirección, procedencia y fin del mensaje), y hasta 180 mensajes, se aplicará una cuota decenal de \$ 2745.51. Por cada mensaje adicional se aplicará una cuota de \$ 11.08.
- Por el manejo de mensajes conversacionales, a razón de mil caracteres por mensaje y hasta mil caracteres, se aplicará una cuota mensual de \$ 2745.51. Los cargos por mensajes adicionales se aplicarán conforme a lo siguiente.

| Caracteres | Cuota por mensaje adicional |
|------------------------|-----------------------------|
| De 1,001 a 100,000 | \$ 0.36 |
| De 100,000 a 200,000 | \$ 0.30 |
| De 200,000 a 300,000 | \$ 0.26 |
| De 300,000 a 400,000 | \$ 0.21 |
| De 400,000 en adelante | \$ 0.18 |

- Por monitoreo de frecuencias de tránsito aéreo se aplicará una cuota mensual de \$ 151.26 por frecuencia.

c) Servicios meteorológicos

- Por la información consistente en mapas de presión constante, de superficie de vientos superiores, FUCAS, FACAS, TFMX 1, 2, 3 y fotosatélite se aplicará una cuota de \$ 19.66 por cada uno.

- Por la utilización de los circuitos de comunicación, que contienen información meteorológica de los paquetes tipo I, II, III y IV, se aplicará por cada paquete mensualmente la cuota de \$ 1,037.69

III. Productos

Por los productos que a continuación se indican se pagarán las siguientes cuotas:

| Concepto | Cuota mensual |
|--|---------------|
| Alquiler de equipos: | |
| Interfono control de tránsito aéreo | 90.75 |
| Local o foráneo, c/u | |
| Supervisión y mantenimiento de circuitos | |
| Circuito dedicado | 2007.32 |
| Circuito meteorológico | 1152.66 |

IV. Disposiciones Generales

1. La persona física o moral, nacional o extranjera que realice el pago mediante el régimen de fórmula y que lleven a cabo vuelos locales, ya sea de prueba, enseñanza o entrenamiento, de las líneas comerciales, o vuelos que por algún motivo regresen a aterrizar al aeropuerto de origen, se les cobrará un cargo por despegue y otro por aterrizaje, según las cuotas del aeropuerto de origen. Asimismo, para las aeronaves cuyo peso promedio del peso máximo estructural y peso cero combustible exceda de 25 toneladas se le cobrará por cada hora de vuelo 600 kilómetros de recorrido o su equivalente para las fracciones de hora, mientras que las aeronaves cuyo peso sea igual o inferior a 25 toneladas le serán cobrados 200 kilómetros de recorrido o su equivalente para las fracciones de hora. Lo anterior sin eximir de los cobros que por servicios de extensión de horarios deban hacerse.
2. La persona física o moral, nacional o extranjera que posea u opere más de una aeronave, deberá señalar que toda la flota de su propiedad o que opere a nombre de la empresa pagará los aprovechamientos ya sea por el régimen de fórmula o de cuota en el combustible suministrado, sin que en ningún caso las aeronaves puedan estar sujetas al pago de estos servicios mediante los dos regímenes.

3. Las distancias ortodrómicas que se apliquen para efectos del cálculo de aprovechamientos mediante el régimen de fórmula serán las que autorice la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
4. En los casos en que un mismo modelo de avión tenga varios pesos máximos estructurales de despegue y/o cero combustible, se utilizará los mínimos de ellos para realizar el cálculo del peso promedio que integra el régimen de pago por fórmula.
5. La facturación de los montos de los aprovechamientos que resulten considerando el régimen de fórmula deberá efectuarse decenalmente y deberán ser pagados dentro de los primeros quince días hábiles a la fecha de notificación.

La facturación de los aprovechamientos por servicios adicionales deberá efectuarse mensualmente y deberán ser pagados dentro de los quince días hábiles a la fecha de notificación

6. La facturación de productos deberá efectuarse mensualmente y éstos deberán ser pagados dentro de los primeros quince días hábiles a la fecha de notificación.
7. En los casos en que los aprovechamientos y productos expresados en el punto 5 y 6 no sean pagados dentro del plazo autorizado, sobre los mismos se causarán los recargos fiscales y actualización correspondientes, conforme al artículo 3 del Código Fiscal de la Federación.
8. No se aplicará el pago de estos aprovechamientos siempre que se acredite ante Seneam que se trata de aeronaves:
 - Que presten servicios de búsqueda o salvamento, auxilio en zonas de desastre, combate de epidemias o plagas, así como los vuelos de grupos de ayuda médica con fines no lucrativos, los de asistencia social y los que atienden situaciones de emergencia, tanto nacionales como internacionales.
 - Destinadas a la verificación y certificación de radares y ayudas a la navegación aérea.
 - Pertenecientes a escuelas de aviación que realicen vuelos de enseñanza.
 - Que participen en festivales aéreos organizados por la autoridad aeronáutica.

| |
|--|
| Clasificación de los grupos de aeropuertos |
|--|

| Grupo I | Grupo II | Grupo III | Grupo IV |
|------------|------------------|------------------|-----------------|
| Cuernavaca | Aguascalientes | Chihuahua | Acapulco |
| Poza Rica | Apto. Del Norte | Cozumel | Cancún |
| Querétaro | Bajío | La Paz | Guadalajara |
| | Campeche | Mazatlán | México |
| | Cd. del Carmen | Mérida | Monterrey |
| | Cd. Juárez | Tampico | Puerto Vallarta |
| | Cd. Obregón | Tuxtla Gutiérrez | Tijuana |
| | Cd. Victoria | | Toluca |
| | Chetumal | | |
| | Colima | | |
| | Culiacán | | |
| | Durango | | |
| | Hermosillo | | |
| | Huatulco | | |
| | Loreto | | |
| | Los Cabos | | |
| | Los Mochis | | |
| | Manzanillo | | |
| | Matamoros | | |
| | Mexicali | | |
| | Minatitlán | | |
| | Morelia | | |
| | Nuevo Laredo | | |
| | Oaxaca | | |
| | Puebla | | |
| | Puerto Escondido | | |
| | Reynosa | | |
| | San Luis Potosí | | |
| | Tapachula | | |
| | Tepic | | |
| | Torreón | | |
| | Uruapan | | |
| | Veracruz | | |
| | Villahermosa | | |
| | Zacatecas | | |
| | Zihuatanejo | | |
| | Guaymas | | |

Anexo VIII

PRINCIPALES DESTINOS EN EL MUNDO EN FUNCION DE SUS INGRESOS POR TURISMO

| País | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 p/ | | 1997 p/ | | 1998 p/ | |
|----------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|---------------------|------------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|---------------------|------|
| | Miliones de Dólares | País | Miliones de Dólares | País | Miliones de Dólares | País | Miliones de Dólares | País | Miliones de Dólares | País | Miliones de Dólares | País | Miliones de Dólares | País |
| Total Mundial | 310,765 | Total Mundial | 317,780 | Total Mundial | 351,179 | Total Mundial | 386,888 | Total Mundial | 435,789 | Total Mundial | 447,710 | Total Mundial | 444,741 | |
| Estados Unidos | 46,000 | Estados Unidos | 58,470 | Estados Unidos | 80,001 | Estados Unidos | 58,370 | Estados Unidos | 69,908 | Estados Unidos | 75,098 | Estados Unidos | 74,240 | |
| Francia | 22,190 | Francia | 23,570 | Francia | 25,000 | Francia | 27,322 | Italia | 30,018 | Italia | 30,000 | Italia | 30,427 | |
| España | 21,300 | España | 20,974 | Italia | 23,927 | Italia | 27,072 | Francia | 28,357 | Francia | 27,947 | Francia | 29,700 | |
| Italia | 20,013 | Italia | 19,575 | España | 21,410 | España | 25,066 | España | 27,648 | España | 26,720 | España | 29,585 | |
| Austria | 14,235 | Austria | 15,164 | Reino Unido | 13,983 | Reino Unido | 17,468 | Reino Unido | 19,296 | Reino Unido | 19,875 | Reino Unido | 21,296 | |
| Reino Unido | 13,600 | Reino Unido | 12,258 | Austria | 13,180 | Austria | 12,500 | Alemania | 17,567 | Alemania | 18,989 | Alemania | 16,840 | |
| Alemania | 11,100 | Alemania | 10,677 | Alemania | 10,660 | Alemania | 11,022 | Austria | 13,990 | Austria | 12,363 | China | 12,500 | |
| Suiza | 7,590 | Suiza | 7,732 | Hong Kong | 8,987 | Hong Kong | 9,075 | Hong Kong | 10,836 | China | 12,074 | Austria | 12,164 | |
| México I/ | 6,086 | México I/ | 6,167 | Suiza | 7,793 | China | 8,733 | China | 10,200 | Australia | 9,324 | Canadá | 9,133 | |
| Singapur | 5,782 | Singapur | 5,810 | China | 7,000 | Tailandia | 7,566 | Suiza | 8,891 | Hong Kong | 9,242 | Australia | 8,575 | |
| Canadá | 5,750 | Tailandia | 5,719 | Tailandia | 6,592 | Singapur | 7,550 | Canadá | 8,868 | Suiza | 9,015 | Polonia | 8,400 | |
| Hong Kong | 5,275 | Canadá | 5,565 | Singapur | 6,458 | Suiza | 7,250 | Australia | 8,727 | Polonia | 9,000 | Turquía | 8,300 | |
| Países Bajos | 4,967 | Portugal | 4,705 | México I/ | 6,363 | Canadá | 7,048 | Tailandia | 8,664 | Canadá | 8,825 | Suiza | 8,208 | |
| Australia | 4,230 | Países Bajos | 4,431 | Canadá | 6,290 | Polonia | 7,000 | Polonia | 8,400 | Tailandia | 8,700 | México I/ | 7,897 | |
| Rep. de Corea | 4,100 | Bélgica | 4,135 | Polonia | 6,150 | Australia | 6,875 | Singapur | 7,961 | Singapur | 7,983 | Hong Kong | 7,114 | |
| | | | | Australia | 5,890 | México I/ | 6,164 | México I/ | 6,934 | México I/ | 7,593 | Fed. de Rusia | 7,107 | |
| | | | | Países Bajos | 5,612 | Países Bajos | 6,050 | Fed. de Rusia | 6,875 | Fed. de Rusia | 7,318 | Singapur | 6,501 | |
| | | | | Indonesia | 5,336 | Rep. de Corea | 5,579 | Indonesia | 6,308 | Turquía | 7,000 | Tailandia | 6,392 | |
| | | | | Bélgica | 5,190 | Bélgica | 5,250 | Países Bajos | 6,256 | Indonesia | 6,625 | Países Bajos | 5,749 | |
| | | | | Portugal | 4,500 | Indonesia | 5,233 | Turquía | 5,962 | Países Bajos | 6,597 | Rep. de Corea | 5,700 | |
| | | | | Turquía | 4,500 | Turquía | 5,021 | | | | Bélgica | 5,375 | | |
| | | | | Argentina | 3,970 | Portugal | 4,500 | | | | Argentina | 5,363 | | |
| | | | | Rep. de Corea | 3,892 | Argentina | 4,306 | | | | Indonesia | 5,138 | | |
| | | | | Dinamarca | 3,583 | Grecia | 4,150 | | | | Portugal | 4,772 | | |
| | | | | Japón | 3,472 | Malasia y Taiwán | 3,500 | | | | Japón | 4,154 | | |
| | | | | Grecia | 3,321 | Dinamarca | 3,360 | | | | Grecia | 3,925 | | |
| | | | | Taiwán | 2,984 | Japón | 3,250 | | | | Egipto | 3,838 | | |
| | | | | Suecia | 2,838 | Suecia | 2,930 | | | | Suecia | 3,755 | | |
| | | | | Filipinas | 2,610 | India | 2,754 | | | | Dinamarca | 3,627 | | |
| | | | | Israel | 2,395 | Egipto | 2,700 | | | | Rep. Checa | 3,509 | | |
| | | | | Macao | 2,250 | Israel | 2,554 | | | | Malasia | 3,369 | | |
| | | | | Rep. Checa | 1,986 | Macao | 2,500 | | | | Macao | 3,300 | | |
| | | | | Noruega | 1,958 | Rep. Checa | 2,467 | | | | Taiwán | 3,231 | | |
| | | | | Brasil | 1,924 | Noruega | 2,385 | | | | India | 3,168 | | |
| | | | | Malasia | 1,905 | Filipinas | 2,340 | | | | Irlanda | 3,159 | | |
| | | | | Chipre | 1,822 | Chipre | 1,850 | | | | Brasil | 2,778 | | |
| | | | | Irlanda | 1,789 | Puerto Rico | 1,824 | | | | Croacia | 2,740 | | |
| | | | | Puerto Rico | 1,737 | Irlanda | 1,800 | | | | Israel | 2,700 | | |
| | | | | India | 1,584 | Sudáfrica | 1,585 | | | | Hungría | 2,968 | | |
| | | | | Hungría | 1,436 | Hungría | 1,575 | | | | Filipinas | 2,421 | | |

Preliminar.

Cifras reportadas por Banco de México.

La información no coincide con las publicadas por el Instituto Nacional de Migración debido a que se utiliza su información, pero se le aplica la metodología del Banco de México con base en las recomendaciones de ONU y OMT.

Organización Mundial de Turismo.

Anexo IX

Secretaría de Turismo.

Resumen

| Unidades | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 p/ | 1998 p/ | |
|--|------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| P.I.B. Nacional a Precios de 1993 | Miliones de Pesos | n.d. | n.d. | 958,230 | 998,459 | 1,049,064 | 1,093,358 | 1,133,032 | 1,256,196 | 1,311,661 | 1,230,771 | 1,294,197 | 1,381,666 | 1,447,946 |
| P.I.B. de la Rama G3 (Restaurantes y Hoteles) a Precios de 1993 | Miliones de Pesos | n.d. | n.d. | 39,573 | 43,319 | 47,677 | 55,074 | 62,228 | 64,601 | 69,954 | 59,954 | 58,610 | 63,260 | 62,817 |
| Personal Ocupado a Nivel Nacional (Base 1993) | Miles de Puestos Remunerados | n.d. | n.d. | 24,070 | 24,764 | 25,958 | 26,724 | 27,160 | 27,467 | 28,186 | 27,347 | 28,282 | 29,248 | n.d. |
| Empleos Directos en la Rama G3 (Restaurantes y Hoteles) | Miles de Puestos Remunerados | n.d. | n.d. | 1,110 | 1,217 | 1,369 | 1,513 | 1,583 | 1,618 | 1,717 | 1,689 | 1,637 | 1,675 | 1,683 |
| VISITANTES INTERNACIONALES A MÉXICO | | | | | | | | | | | | | | |
| NÚMERO DE PERSONAS | | | | | | | | | | | | | | |
| Visitantes Internacionales a México | Miles | 67,491.0 | 68,320.2 | 71,630.1 | 74,001.1 | 82,099.7 | 80,138.7 | 84,069.3 | 83,018.0 | 82,944.0 | 85,446.0 | 90,403.7 | 92,914.9 | 95,631.7 |
| Turistas Internacionales | Miles | 12,258.0 | 14,361.2 | 14,140.1 | 14,964.1 | 17,171.7 | 16,068.7 | 17,146.3 | 16,440.0 | 17,182.0 | 20,241.0 | 21,404.7 | 19,350.9 | 19,209.7 |
| Excursionistas Internacionales | Miles | 55,233.0 | 53,959.0 | 57,490.0 | 59,037.0 | 64,928.0 | 64,072.0 | 66,914.0 | 66,578.0 | 65,762.0 | 65,205.0 | 68,999.0 | 73,564.0 | 75,822.0 |
| GASTO | | | | | | | | | | | | | | |
| Visitantes Internacionales a México | Miliones de Dólares | 3,025.7 | 3,545.4 | 4,048.1 | 4,821.8 | 5,526.4 | 5,959.0 | 6,084.8 | 6,167.0 | 6,363.0 | 6,179.5 | 6,834.4 | 7,593.2 | 7,897.4 |
| Turistas Internacionales | Miliones de Dólares | 2,116.7 | 2,593.4 | 2,902.2 | 3,387.5 | 3,933.8 | 4,339.3 | 4,471.1 | 4,564.1 | 4,854.0 | 4,889.5 | 5,289.9 | 5,748.0 | 6,037.7 |
| Excursionistas Internacionales | Miliones de Dólares | 909.0 | 952.0 | 1,145.9 | 1,434.3 | 1,592.6 | 1,619.7 | 1,613.7 | 1,602.9 | 1,509.0 | 1,490.0 | 1,645.5 | 1,845.2 | 1,859.7 |
| VISITANTES INTERNACIONALES DE MÉXICO AL EXTERIOR | | | | | | | | | | | | | | |
| Visitantes Internacionales de México al Exterior | Miles | 79,093.5 | 76,906.7 | 81,072.2 | 85,715.9 | 98,851.2 | 100,024.8 | 114,035.0 | 115,178.8 | 114,097.0 | 103,160.0 | 103,441.8 | 107,242.0 | 108,093.4 |
| Turistas Internacionales | Miles | 6,389.5 | 5,264.7 | 7,965.2 | 7,316.9 | 7,357.2 | 7,712.9 | 11,226.0 | 10,164.8 | 12,029.0 | 8,450.0 | 9,000.8 | 8,910.0 | 9,803.4 |
| Excursionistas Internacionales | Miles | 72,704.0 | 71,642.0 | 73,107.0 | 78,399.0 | 91,494.0 | 92,312.0 | 102,809.0 | 104,994.0 | 102,068.0 | 94,710.0 | 94,441.0 | 98,332.0 | 98,290.0 |
| GASTO | | | | | | | | | | | | | | |
| Visitantes Internacionales de México al Exterior | Miliones de Dólares | 2,177.2 | 2,365.2 | 3,200.8 | 4,247.4 | 5,518.7 | 5,812.4 | 6,107.4 | 5,561.8 | 5,338.0 | 3,170.7 | 3,387.2 | 3,891.5 | 4,268.4 |
| Turistas Internacionales | Miliones de Dólares | 787.2 | 888.2 | 1,322.8 | 1,749.8 | 2,171.5 | 2,149.5 | 2,541.6 | 2,418.6 | 2,445.0 | 1,240.4 | 1,536.4 | 1,820.7 | 2,060.9 |
| Excursionistas Internacionales | Miliones de Dólares | 1,390.0 | 1,477.0 | 1,878.0 | 2,497.6 | 3,347.2 | 3,662.9 | 3,565.8 | 3,145.2 | 2,893.0 | 1,930.4 | 1,850.8 | 2,070.7 | 2,207.5 |
| SALDO EN LA BALANZA TURÍSTICA | | | | | | | | | | | | | | |
| Visitantes Internacionales | Miliones de Dólares | 848.5 | 1,180.2 | 847.3 | 574.4 | 7.7 | 146.6 | (22.8) | 605.2 | 1,025.0 | 3,008.8 | 3,547.2 | 3,701.7 | 3,629.0 |
| Oferta Hotelera | Establecimientos | 8,822 | 7,507 | 7,600 | 7,721 | 7,984 | 8,239 | 8,488 | 8,753 | 8,744 | 8,820 | 9,050 | 9,184 | 9,545 |
| | Cuartos | 305,543 | 305,567 | 310,470 | 321,765 | 333,547 | 345,159 | 356,189 | 366,423 | 363,579 | 370,298 | 381,522 | 382,384 | 396,968 |
| Porcentaje de Ocupación Hotelera (Centros Seleccionados) | Porcentaje | 54.8 | 57.4 | 54.1 | 53.9 | 54.1 | 53.9 | 52.9 | 51.3 | 50.4 | 51.2 | 53.3 | 56.4 | 56.5 |
| Llegada de Viajeros a los Aeropuertos del País | | | | | | | | | | | | | | |
| Nacionales | Vuelos | 190,753 | 188,173 | 155,340 | 180,987 | 222,992 | 268,231 | 351,953 | 431,570 | 461,562 | 434,680 | 434,893 | 449,020 | 475,921 |
| Internacionales | Vuelos | 150,739 | 142,456 | 111,463 | 127,555 | 155,515 | 198,024 | 276,741 | 335,017 | 359,391 | 338,069 | 326,430 | 337,520 | 354,725 |
| Charters | Vuelos | 37,304 | 42,076 | 39,662 | 47,501 | 60,393 | 64,180 | 65,294 | 76,401 | 78,155 | 72,977 | 81,015 | 85,679 | 91,530 |
| | Vuelos | 2,710 | 3,641 | 4,415 | 5,931 | 7,084 | 6,027 | 9,918 | 20,152 | 24,018 | 23,634 | 27,448 | 25,821 | 29,666 |
| Llegada de Pasajeros a los Aeropuertos del País | | | | | | | | | | | | | | |
| Nacionales | Pasajeros | 14,630,599 | 14,334,888 | 13,061,910 | 15,135,876 | 16,985,185 | 18,437,049 | 21,253,097 | 22,921,131 | 26,375,286 | 22,526,191 | 23,032,273 | 25,196,307 | 27,263,479 |
| Internacionales | Pasajeros | 11,199,749 | 10,159,790 | 8,821,574 | 10,860,916 | 11,482,532 | 12,760,351 | 15,508,403 | 15,982,371 | 18,921,794 | 15,234,856 | 14,762,901 | 16,116,561 | 17,622,391 |
| Charters | Pasajeros | 3,044,595 | 3,834,189 | 3,695,958 | 3,914,789 | 4,819,502 | 5,075,046 | 5,140,094 | 5,296,430 | 5,325,475 | 5,252,742 | 6,091,641 | 6,856,657 | 7,278,984 |
| Pasajeros en Crucero | Pasajeros | 386,256 | 540,909 | 544,378 | 660,191 | 683,151 | 581,652 | 604,600 | 1,640,330 | 2,128,017 | 2,038,593 | 2,157,731 | 2,223,079 | 2,362,104 |
| Arribos | Ambos | 1,080,842 | 1,030,214 | 1,185,290 | 1,258,198 | 1,248,201 | 1,642,015 | 1,919,708 | 1,913,897 | 1,966,942 | 2,311,766 | 2,079,643 | 2,298,990 | 2,552,683 |
| | Ambos | 1,250 | 1,326 | 1,679 | 1,640 | 1,454 | 2,006 | 2,051 | 2,052 | 1,993 | 1,896 | 1,969 | 2,094 | 2,176 |
| TURISMO MUNDIAL | | | | | | | | | | | | | | |
| Captación de Turistas en el Mundo | Miles de Turistas | 340,571 | 362,265 | 395,024 | 425,636 | 458,331 | 483,347 | 503,148 | 517,973 | 544,524 | 564,025 | 598,076 | 613,078 | 625,236 |
| Captación de Ingresos por Turismo en el Mundo | Miliones de Dólares | 142,074 | 174,809 | 202,556 | 219,477 | 266,207 | 272,684 | 310,785 | 317,790 | 351,179 | 398,898 | 435,789 | 447,710 | 444,741 |

p/ Preliminar

n.d. No disponible

Fuentes: Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Dirección General de Marina Mercante, Dirección General de Puertos, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Banco de México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Oficina Airline Guide, Secretaría de Turismo.

INDICADORES MACROECONÓMICOS

| Unidades | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 p/ | 1998 p/ | |
|--|---------------------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| BALANZA DE PAGOS NACIONAL Y DE VISITANTES INTERNACIONALES | | | | | | | | | | | |
| INGRESOS | | | | | | | | | | | |
| Ingresos en Cuenta Corriente | Miliones usd | 48,103.4 | 56,070.8 | 57,841.5 | 61,668.9 | 67,752.1 | 78,371.8 | 97,029.3 | 115,493.5 | 131,534.8 | 140,565.1 |
| Excluyendo Exportaciones de Petróleo Crudo | Miliones usd | 40,611.4 | 47,149.8 | 50,576.7 | 54,249.4 | 61,266.8 | 71,747.7 | 89,609.7 | 104,788.2 | 121,201.0 | 134,184.7 |
| Visitantes Internacionales a México | Miliones usd | 4,821.8 | 5,526.4 | 5,959.0 | 6,084.8 | 6,167.0 | 6,363.0 | 6,179.5 | 6,934.4 | 7,593.2 | 7,897.4 |
| Turistas Internacionales | Miliones usd | 3,387.5 | 3,933.8 | 4,339.3 | 4,471.1 | 4,564.1 | 4,854.0 | 4,689.5 | 5,288.9 | 5,748.0 | 6,037.7 |
| Excursionistas Internacionales | Miliones usd | 1,434.3 | 1,592.6 | 1,619.7 | 1,613.7 | 1,602.9 | 1,509.0 | 1,490.0 | 1,645.5 | 1,845.2 | 1,859.7 |
| EGRESOS | | | | | | | | | | | |
| Egresos en Cuenta Corriente | Miliones usd | 53,924.6 | 63,521.8 | 72,734.0 | 86,107.4 | 91,151.3 | 108,033.7 | 98,606.0 | 117,823.8 | 138,983.2 | 156,351.5 |
| Visitantes Internacionales de México al Exterior | Miliones usd | 4,247.4 | 5,518.7 | 5,812.4 | 6,107.4 | 5,561.8 | 5,338.0 | 3,170.7 | 3,387.2 | 3,891.5 | 4,268.4 |
| Turistas Internacionales | Miliones usd | 1,749.8 | 2,171.5 | 2,149.5 | 2,541.6 | 2,416.6 | 2,445.0 | 1,240.4 | 1,536.4 | 1,820.7 | 2,060.9 |
| Excursionistas Internacionales | Miliones usd | 2,497.6 | 3,347.2 | 3,662.9 | 3,565.8 | 3,145.2 | 2,893.0 | 1,930.4 | 1,850.8 | 2,070.7 | 2,207.5 |
| BALANZA DE PAGOS | | | | | | | | | | | |
| Balanza en Cuenta Corriente | Miliones usd | -5,821.2 | -7,451.0 | -14,892.5 | -24,438.5 | -23,399.2 | -29,661.9 | -1,576.7 | -2,330.3 | -7,448.4 | -15,786.4 |
| Excluyendo Exportaciones de Petróleo Crudo | Miliones usd | -13,113.2 | -16,372.0 | -22,157.3 | -31,858.0 | -29,894.5 | -36,286.0 | -8,996.3 | -13,035.6 | -17,782.2 | -22,166.8 |
| Visitantes Internacionales | Miliones usd | 574.4 | 7.7 | 145.6 | (22.6) | 605.2 | 1,025.0 | 3,008.8 | 3,547.2 | 3,701.7 | 3,629.0 |
| Turistas Internacionales | Miliones usd | 1,637.7 | 1,782.3 | 2,189.8 | 1,929.5 | 2,147.5 | 2,409.0 | 3,449.1 | 3,752.5 | 3,927.3 | 3,976.8 |
| Excursionistas Internacionales | Miliones usd | (1,063.3) | (1,754.6) | (2,043.2) | (1,952.1) | (1,542.3) | (1,384.0) | (440.3) | (205.2) | (225.5) | (347.8) |
| PRODUCTO INTERNO BRUTO (A precios de 1993) | | | | | | | | | | | |
| P.I.B. Nacional | Miliones pesos | 998,458.8 | 1,049,063.8 | 1,093,357.9 | 1,133,032.1 | 1,256,196.0 | 1,311,661.1 | 1,230,771.1 | 1,294,196.6 | 1,381,665.6 | 1,447,945.5 |
| P.I.B. de la Rama 63 (Restaurantes y Hoteles) | Miliones pesos | 43,319.3 | 47,876.6 | 55,074.3 | 62,228.0 | 64,600.7 | 69,954.4 | 59,953.7 | 58,610.4 | 63,260.1 | 62,817.2 |
| Restaurantes | Miliones pesos | 28,674.3 | 32,994.7 | 39,451.5 | 46,351.9 | 48,838.5 | 53,494.9 | 44,550.3 | 41,153.0 | 44,710.0 | n.d. |
| Hoteles | Miliones pesos | 14,645.0 | 14,881.9 | 15,622.8 | 15,876.0 | 15,762.1 | 16,459.5 | 15,403.5 | 17,457.4 | 18,550.1 | n.d. |
| PRODUCTO INTERNO BRUTO (A precios de 1993) | | | | | | | | | | | |
| Personal Ocupado a Nivel Nacional | Miliones de puestos | 24,764 | 25,958 | 26,724 | 27,160 | 27,467 | 28,166 | 27,347 | 28,282 | 29,248 | n.d. |
| En la Rama 63 (Restaurantes y Hoteles) | remunerados | 4,260 | 4,793 | 5,296 | 5,541 | 5,662 | 6,010 | 5,911 | 5,730 | 5,862 | 5,820 |
| Directos | | 1,217 | 1,369 | 1,513 | 1,583 | 1,618 | 1,717 | 1,689 | 1,637 | 1,675 | 1,663 |
| Indirectos 5/ | | 3,043 | 3,424 | 3,783 | 3,958 | 4,044 | 4,293 | 4,222 | 4,093 | 4,187 | 4,157 |
| INVERSIÓN EXTRANJERA 1/ | | | | | | | | | | | |
| En Todos los Sectores | | | | | | 18,816.7 | 9,822.1 | 11,802.5 | 13,230.2 | | n.d. |
| Inversión Extranjera en Mercado de Valores 2/ | Miliones usd | 2,357.7 | 5,096.4 | 9,986.2 | 16,857.6 | 23,103.4 | 4,083.9 | 494.6 | 3,157.9 | 3,215.2 | n.d. |
| Inversión Extranjera Directa | Miliones usd | 2,499.7 | 3,722.4 | 3,565.0 | 3,599.6 | 4,900.7 | 14,732.8 | 9,327.5 | 8,644.6 | 10,015.0 | n.d. |
| En el Sector Turismo (Total) 3/ | Miliones usd | 397.8 | 1,137.5 | 850.3 | 217.0 | 694.2 | 1,010.2 | 319.6 | 194.8 | 564.4 | n.d. |
| Via RNE y CNIE 6/ | Miliones usd | 370.9 | 1,119.0 | 820.0 | 196.7 | 432.9 | 987.6 | 284.0 | 147.6 | 567.6 | n.d. |
| Via Fideicomisos | Miliones usd | 26.9 | 18.4 | 30.3 | 20.3 | 261.3 | 22.6 | 35.6 | 47.2 | 6.8 | n.d. |

p/ Preliminar. n.d. No disponible.

n.d. No disponible.

1/ No considera la inversión en el mercado accionario.

2/ A partir de 1995, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial y el Banco de México modificaron la metodología para obtener cifras sobre la inversión Extranjera Directa realizada, razón por la cual no es posible establecer comparación con años anteriores. La SECOFI hasta el momento ha homogenizado la inversión para el año de 1994 para tener un año más de referencia. Los resultados recientes pueden modificarse posteriormente, debido al rezago con que se reporta.

3/ Se consideran 35 clases de actividad vinculadas al sector turismo, de acuerdo a la Clasificación Mexicana de Actividades y Productos (CMAP).

4/ Información de acuerdo a los reportes trimestrales proporcionados por el INEGI, lo cual no coincide con el reporte anual.

5/ Estimado con base en el factor de 2.5 por empleo directo.

6/ A partir de 1994 se considera sólo la inversión vía RNE.

RNE: Registro Nacional de Inversión Extranjera.

CNIE: Comisión Nacional de Inversión Extranjera.

Fuente: Banco de México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

Bibliografía

- Ambrosini A.
Libertad del Aire o Libertad del Comercio Aéreo
Ed. La Ley, Buenos Aires, 1948
- Casparius Robledo Rodolfo
Turismo ! La Opción !
Editorial Penélope, México, 1982, 301 pp.
- Cid Capetillo Ileana y Márquez Ma. de los Angeles
Lineamientos Generales para la Elaboración de Proyectos de Investigación y para la Redacción
Cuaderno de Relaciones Internacionales No.1
UNAM, FCPYS, México, 55 pp.
- Consentino Eduardo T.
Régimen Jurídico del Transportador Aéreo
Edit. Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1986, 387 pp.
- Colliard, Claud Albert
Instituciones de Relaciones Internacionales
FCE, México, 1978, 852 pp.
- Coüanier, Henry
Elementos Creadores del Derecho Aéreo
Ed. Reus, Madrid, 1924
- De la Torre Francisco
Agencias de viajes y transportación
Ed. Trillas, México, 2^{da} Edición 1985, 236 pp.
- De Pina, Rafael y De Pina, Vara Rafael
Diccionario de Derecho
Editorial Porrúa, México, vigésimo segunda edición, 1996, 525 pp.
- Del Moral Machorro Gilberto
Navegación Aérea Básica, Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC), México, 1990, 133 pp.
- Folchi O. Mario y Consentino T. Eduardo
Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo
Ed. Astrea, Buenos Aires, 1977, 403 pp.

- Freer Duane W.
Serie Especial de la OACI del 1 al 12
Boletín OACI, Montreal, 1986 - 1987

- González Reyna Susana
Manual de Redacción e Investigación Documental
Trillas, México, 2da. edición, 1983, 181 pp.

- Hernández - Vela Salgado, Edmundo
Diccionario de Política Internacional
Ed. Porrúa, México, cuarta ed., 1996, 583 pp.

- Lena Paz, Juan
Compendio de Derecho Aeronáutico
Ed. Plus Ultra, Buenos Aires, 1975, 462 pp.

- Mapelli, Enrique
Cooperación e Integración Internacional en el Transporte Aéreo y alguna de sus Formas Contractuales
Ed. Tecnos, Madrid, 110 pp.

- Meyer Alex
Compendio de Derecho Aeronáutico
Edit. La Fuente, Buenos Aires, 1948, 559 pp.

- Mosse Robert
El Turismo y la Balanza de Pagos
Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (UIOOT), Centre International, Ginebra, 1973, 58 pp.

- Pérez Bonin Enrique
Tratado Elemental del Derecho Turístico
Ed. DAIMON, Madrid 1978, 244 pp.

- Pérez Castro Enrique
Apuntes de Política Aérea Internacional en México
Editado por el Círculo Aeronáutico de México, México, 1977, 135 pp.

- Plano Jack, Olton Roy
Diccionario de Relaciones Internacionales
Editorial Limusa, México, Tercera reimpresión, 1983, 465 pp.

- Poder Ejecutivo Federal
Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes
1995-2000 México, 1996, 155 pp.

- Rodiere René
Droit des Transports Terrestres è Aèriens
DALLOZ, París, Troisième Edition, 1981, 463 pp.

- Rodríguez Jurado Agustín
Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico
T. I y II, Edit. Depalma, Buenos Aires, 1986, 330 pp.

- Rojina Villegas Rafael,
Introducción al Estudio del Derecho
Ed. Porrúa, México, 1973

- Ruiz Romero Manuel
Caballero Águila: Historia de Aeroméxico.
Aeronaves de México, México, septiembre de 1984, 227 pp.

- Seara Vázquez Modesto
Tratado General de la Organización Internacional
FCE, México, 1985, 1103 pp.

- Selecciones del Reader 's Digest
Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado. Tomos II y III
México, 1986

- Secretaría de Educación Pública
Así fue la Revolución Mexicana, Tomos 3 al 5
México, 1985

- Universidad de Aerovías de México
Manual de Derecho Aéreo Internacional Aeronáutico
Departamento de Desarrollo, México, Marzo de 1995, 164 pp.

- Universidad de Aerovías de México
Taller de Reglamentación Nacional e Internacional para Reservasiones
Aeroméxico, México, 42 pp.

- Villarreal René
Economía Internacional I. Teorías clásica, neoclásicas y su evidencia histórica
FCE, México, 1979, 470 pp.

- Villela Gómez José
Breve Historia de la Aviación en México
México, 1971, 199 pp.
- Tapia Salinas Luis
Derecho Aeronáutico,
Ed. Bosh, Barcelona, 1993, 823 pp.
- Zorrilla Arena Santiago y Silvestre Méndez José
Diccionario de Economía
Ed. Océano S.A., México, primera ed., 1984

Leyes, documentos y revistas

- Cid Capetillo Ileana
"Reflexiones críticas sobre el surgimiento teórico de la disciplina de las Relaciones Internacionales".
Relaciones Internacionales, FCPyS, UNAM, México, No. 23 Octubre-Diciembre de 1978 pp. 27-42
- Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, Edit. Porrúa, México, 123a. Edición, 1998, 149 pp.
- Contrato de Servicios de Navegación Aérea y Anexo de la aplicación del esquema de cobro de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Subsecretaría de Ingresos y la Dirección General de Política de Ingresos y Asuntos Fiscales Internacionales, SENEAM, México, 6 de Abril de 1996, 8 pp.
- Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929.
- Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Bermuda 2 Departamento de Transporte de los Estados Unidos, Washington, D.C. 20590, Julio 23, 1997. Traducción de Martha Tapia González, SCT, DGAC, Octubre 1988.
- Dávila Pérez Consuelo
"La licenciatura en Relaciones Internacionales en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales: el área de México"
Relaciones Internacionales, FCPyS, UNAM, No. 60, México, Octubre - Diciembre de 1993 pp. 57- 61

- Dirección General de Aeronáutica Civil, SCT.
"Las cinco libertades del Aire", Ayudas audiovisuales para la instrucción.
Montreal, No. 543 S, 1970
- Freer Duane W.
Firma de una Convención y nacimiento de la CINA 1919-1926
Boletín OACI No. 3, Montreal, Mayo de 1986, p. 46
- Freer Duane W.
Conferencia de Chicago (1944) Divergencia entre Reino Unido y Estados Unidos al descubierto Boletín OACI No. 6, Montreal, Agosto de 1986, pp. 22- 23
- Freer Duane W.
Los años de la OPACI 1945-1947
Boletín OACI No. 8, Montreal, Octubre de 1986, pp. 36-39
- Green, Rosario
"Retos para el internacionalista en la actualidad"
Relaciones Internacionales, FCPyS, UNAM, México, No. 60 Octubre - Diciembre de 1993 pp. 7-13
- González Souza Luis F.
"Una concepción totalizadora de las Relaciones Internacionales: clave para comprender la especificidad e importancia de la disciplina"
Relaciones Internacionales, FCPyS, UNAM, México, No. 23 Octubre-Diciembre de 1978 p.p. 7-25.
- Grupo Financiero Banamex-Accival, Examen de la Situación Económica de México, División de estudios económicos y sociales, México, Revista mensual, enero - septiembre de 1999
- IATA
Los objetivos y actividades
Montreal, octubre de 1991, 20 pp.
- José Pacheco Juan Antonio
Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas vía aérea
México, 1991 p.p. 4-5
- Ley de Aeropuertos publicada el 22 de diciembre de 1995.
- Ley de Inversión Extranjera
Ediciones Fiscales ISEF, México, tercera ed., 1998

- Ley de Vías Generales de Comunicación publicada el 19 de febrero de 1940, Edit. Porrúa, México, 28a. Edición, 1998, 871 pp.
- Naciones Unidas
ABC de las Naciones Unidas, Nueva York, 1995, 370 pp.
- OACI
Agreement Between the United Nations and the International Civil Aviation Organization, Bilingual (English/French) publication, Mayo de 1948, 16 pp.
- OACI, Circular 257-AT/106
Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea por Satélite
Montreal, noviembre de 1994, 67 pp.
- OACI, Circular 270-AT/111
Perspectivas del Transporte Aéreo hasta el año 2005
Montreal, agosto de 1997, 49 pp.
- OACI,
Anexo 9, Facilitación
Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Montreal, Agosto de 1997.
- OACI,
Anexo 13, Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea
Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Montreal, 1989, 15 pp.
- Organización de Aviación Civil Internacional
Compendio de Acuerdos Bilaterales sobre Transporte Aéreo, Montreal, Suplemento 1995
- Organización de Aviación Civil Internacional
Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944
Doc. 73007/7 , Chicago, Séptima Edición 1997, 43 pp.
- OACI, Informe anual del Consejo 1996
Documentación para el período de sesiones de la Asamblea de 1998
- OACI, Informe anual del Consejo 1997
Documentación para el período de sesiones de la Asamblea de 1998
- OACI, Informe anual del Consejo 1998
Documentación para el período de sesiones de la Asamblea de 2001

- OACI, Memoria sobre la OACI, Montreal, 1987, 64 pp.
- OACI, Revista OACI
"Los programas de asistencia de la OACI ayudaron en 1970 a 83 Estados miembros", vol.26, No.2, Montreal, febrero de 1971, p.7
- OACI, Revista OACI
"Los programas de asistencia técnica de la OACI han representado una inversión superior a \$175 millones de EUA desde 1972", Vol. 34 No. 10, Montreal, Octubre de 1979, p. 21
- OACI, Revista OACI
"Los resultados de la industria en 1980-1982 reflejan un modesto crecimiento del tráfico", Vol.84, No. 11, Montreal, noviembre de 1983
- OACI, Revista OACI.
" Reunión en Ixtapa sobre seguridad y protección aeronáuticas."
Vol. 54 No. 1 Montreal, Enero/Febrero de 1999
- OACI, Revista OACI.
"Texto de orientación para ayuda a los Estados a implantar sistemas nacionales CNS/ATM", Vol. 53, Montreal, Diciembre de 1988, p. 22
- OACI, Revista OACI.
"Fomentando el desarrollo de la aviación civil internacional", Vol. 53, Montreal, Diciembre de 1988, 30 pp.
- OACI, Vocabulario de la Aviación Civil Internacional" Doc. 9713 Vol.1, Montreal, 1ª. ed., 1998, 889 pp.
- Protocolo Adicional No. 2 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 hecho en la Haya el 28 de Septiembre de 1995.
- Ruiz Sánchez Lucía Irene
"La Convención de Viena sobre Representantes ante Organizaciones Internacionales. Análisis y comentarios".
Relaciones Internacionales, FCPyS, UNAM, México, No. 23 Octubre-Diciembre 1978 p.p. 43-76
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Ley de Aviación Civil, México, 1995, 55 pp.

- Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Los Transportes y las Comunicaciones en el Derecho Mexicano
Dirección General de Comunicación Social, México, 1984, 204 pp.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, DGAC
La aviación mexicana en cifras 1992 - 1998
México, julio de 1999, 142 pp.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, Convenios Multilaterales y Bilaterales de Aviación Civil Internacional Mexicana, México, 15 de octubre 1982.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Transportes DGAC Evolución y estructura de los convenios Bilaterales firmados por México con otras naciones, México, 16 de febrero 1995
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil. Servicios de Transito Aéreo, México, 121 pp.
- Secretaría de Relaciones Exteriores
Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Estados Unidos de Norteamérica, 1960, 1988, 1991
- Secretaría de Relaciones Exteriores
Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Japón, 1972
- Secretaría de Relaciones Exteriores
Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Canadá, 1961, 1998
- Secretaría de Relaciones Exteriores
Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de Bélgica, 1965 y 1999.

Hemerografía

- "Advierten los controladores que aún no es tiempo para deshacer a Cintra, Requiere la aviación nacional uno o dos años para posicionarse en el mercado internacional", El Universal, México, 6 de septiembre de 1999.

- "Aerolíneas rentan la mayoría de su flota," El Asesor de México, México, marzo 20-26 del 2000, p.3
- " Cuenta el aeropuerto capitalino con capacidad para atender el tráfico aéreo hasta el año 2005", El Universal, México, 24 de agosto 1999
- " Descartan que México aplique una política de cielos abiertos", El Universal, México, 13 de septiembre de 1999
- " Designa la SCT a responsables de la oferta pública del Grupo Aeroportuario del Sureste", El Universal, México, 4 de junio de 1999
- " Destaca Espinosa Villarreal actividad Turística de México", Notimex, México, 17 de septiembre de 1999
- " Invertirán 4.040 mdd aerolíneas mexicanas en 20 años", El Universal, México, 17 de junio de 1999
- " Nueva estructura turística", El Asesor de México", México, febrero 21-27 del 2000, p.12
- " Pagaron Grupos Empresariales \$2,453.4 Millones por el 15% de las Acciones de 12 Aeropuertos del Pacífico", Excélsior, México, 6 de octubre de 1999
- " Planean aeropuerto alternativo en Texcoco", Reforma, México, 10 de septiembre de 1999
- "Superan los ingresos turísticos en 11.5% a divisas petroleras", El Financiero, México, 29 de septiembre de 1999

Fuentes electrónicas

- www.asa.gob.mx
- www.cideiber.com/infopaises/
- www.iata.org , [iataguide.pdf](#)
- www.icao.int , ICAO technical Co-operation
- www.ifalpa.org/ IFALPA History.

- www.infosel.com/noticias "Desean invertir en aerolíneas mexicanas", Notimex, Houston, 7 de diciembre de 1999.
- www.itu.int/aboutitu/structure/bovbodies-es.ht ITU's History
- www.imo.org/ Preguntas frecuentes acerca de la OMI.
- www.Mexico-travel.com/estadistica/compendio, Compendio Estadístico del Turismo en México en 1998, Secretaría de Turismo, México, Marzo 1999
- www.upu.int/ The UPU and its Members, About the UPU.
- www.sct.gob.mx , Manual de organización, SCT, México
- www.who.org/aboutwho/ About WHO: Rapid overview
- www.wmo.ch/ Hechos básicos acerca de la Organización Meteorológica Mundial
- www.world-tourism.org/ World Tourism Organization - WTO OMT BTO.

Tesis

- Alvarez Maldonado Marcela
Aviación Civil y Servicios Auxiliares en el Contexto de la Organización Internacional.
FCPyS, UNAM, México, 1997, 334 pp.
- Alvarez Miranda Teresa Carolina
Evaluación de los procesos de información entre usuario y empresa para el mejoramiento de sus servicios, el caso de Aeroméxico como iniciativa privada 1988-1993.
FCPyS, UNAM, México, 1994, 140 pp.
- Díaz Arroyo Norma Lilia, Torres Lagunas María del Sagrario
Guerra Tarifaria en la Aviación Comercial y su influencia en las Aerolíneas Troncales Nacionales.
Instituto de Estudios Superiores de Turismo, México, 1996
- José Pacheco Juan Antonio
Servicios Aéreos Comerciales en el Atlántico Norte
Universidad Hispano Mexicana, México, 1984, 140 pp.

- López Flores Basme Guadalupe
La IATA y las Políticas Aéreas Internacionales
FCPyS, UNAM, México, 1982, 120 pp.
- Ocaña Mendoza Jannet
La internacionalización de Aeroméxico: Una Necesidad
FCPyS, UNAM, México, 1995, 57 pp.
- Pino Muñoz Jacinto,
La Colaboración Aérea, Aspectos generales, formas y su desarrollo dentro de los Ambitos Regionales, UNAM, México, 1978, 267 pp.
- Rodríguez Hernández, Marina Ma. de los Angeles
Dimensión Actual de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
FCPyS, UNAM, México, 1992, 309 pp.
- Ronquillo Benitez Ma. del Carmen
La Eficiencia de los aeropuertos en la prestación de servicios públicos
FCPyS, UNAM, México, 1989, 184 pp.
- Sabas Rentería Orozco
Las Agencias de Viajes como prestadores de Servicios Turísticos
Facultad de Derecho, UNAM, México, 1978

Entrevistas

- Lic. Delia E. Castellanos Saavedra
Jefe de la Oficina del Departamento de Organismos Internacionales de la Dirección General de Aeronáutica Civil
- Lic. Enrique Mora
Jefe de la Oficina de Asuntos Internacionales de la D.G.A.C.
- C.P. Héctor Colín
Director del Area de Tarifas de la Dirección General de Tarifas de la SCT.
- Lic. Nohemí de Alba
Jefe del Departamento de Tarifas de Transportes Internacionales en la Dirección General de Tarifas de la SCT.



TESIS URGENTES
SIN COSTO ADICIONAL
LIBROS • FOLLETOS
PRECIOS • ACCESIBLES

Atención Personal de:

Rodrigo Antonio Martínez Ramos

REP. DE CUBA No. 99 DESP. 28 "A" 2º PISO TEL.: 55-12-53-75
COL. CENTRO C.P. 06010 DELEG. CUAHUTEMOC MEXICO, D.F.