



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

**“DERECHO DE TRÁFICO DE QUINTA LIBERTAD EN LOS
CONVENIOS SOBRE TRANSPORTE AÉREO”**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

Presenta:

JOSÉ ANTONIO ANAYA GALLARDO



ASESOR: LIC. GUSTAVO CARVAJAL ISUNZA

293142

México, D. F.

12 de febrero de 2001.



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.



LIBERTAD NACIONAL
AUTONOMIA DE
MEXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

ING. LEOPOLDO SILVA GUTIÉRREZ
DIRECTOR GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR
U. N. A. M.
PRESENTE.

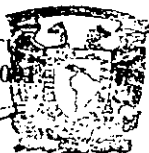
Distinguido Señor Director:

El pasante de Derecho, señor JOSÉ ANTONIO ANAYA GALLARDO, inscrito en el Seminario de Derecho Internacional bajo mi dirección, elaboró su tesis profesional titulada "DERECHO DE TRÁFICO DE QUINTA LIBERTAD EN LOS CONVENIOS SOBRE TRANSPORTE AÉREO", bajo la asesoría del Lic. Gustavo Carvajal Isunza, investigación que después de su revisión por quien suscribe, fue aprobada.

De acuerdo a lo anterior y con fundamento en los artículos 18, 19, 20, 26 y 28 del vigente Reglamento de Exámenes Profesionales, solicito de usted, ordene la realización de los trámites tendientes a la celebración del Examen Profesional de Licenciado en Derecho del señor Anaya Gallardo.

A T E N T A M E N T E .

"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"
Cd. UNIVERSITARIA, D. F., ABRIL 4, 2004



[Firma manuscrita]
DRA. MARÍA ELENA MANSILLA Y MORALES
DIRECTORA DEL SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

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

MEMyMlg*

México, D.F., a 12 de febrero de 2001

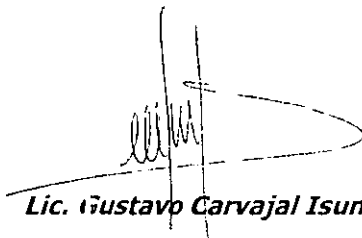
***Dra. María Elena Mansilla y Mejía,
Directora del Seminario de Derecho
Internacional Público,
Facultad de Derecho,
Universidad Nacional Autónoma de México.***

Estimada Doctora:

Para todos los efectos escolares y académicos a que haya lugar, me permito informarle que el alumno **José Antonio Anaya Gallardo**, con número de cuenta 9450927-8, ha concluido, bajo la dirección del suscrito, su tesis profesional denominada: **"Derecho de Tráfico de Quinta Libertad en los Convenios sobre Transporte Aéreo"**.

Cabe señalar a su atención, que apruebo esta tesis profesional, en virtud de reunir los requisitos formales para su elaboración, con el propósito de sustentar el examen profesional respectivo.

***Atentamente,
EL ASESOR DE TESIS,***



Lic. Gustavo Carvajal Isunza.

*A mi madre y a mi padre por hacerme dado tanto y
haber recibido tan poco.*

*A la memoria del Doctor Victor Carlos García
Moreno † por su inspiración hacia el Derecho
Internacional.*

*Al Embajador Miguel Ángel González Félix y al
Licenciado Arturo Dager Gómez por su ejemplo de
una vocación de servicio a México.*

Agradecimientos

A Karim, Luis Adolfo, Raúl y Manolo por su amistad incondicional, así como por su insistencia y perseverancia en que "hiciera algo de mi vida".

A Yazmin Anaya y Federico Cervantes por su voto de confianza y su guía para convertirme en un buen abogado.

A Bárbara Morales, Lorena Palacios, Alain Jaubert, José Ángel Gutiérrez, Miguel Ramos, y Pedro Reyes por su amistad, su cariño, su comprensión, su apoyo y su ejemplo, durante esos cinco años en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México.

A mis compañeras y compañeros de la Consultoría Jurídica de la Secretaría de Relaciones Exteriores por su amistad, su comprensión, su trabajo y su vocación de servicio. En especial a Karla Martínez Juárez, "Karlita", y Guadalupe García, "Alejandra", sin cuya participación este trabajo no hubiera sido posible.

A mis maestras y maestros, del Colegio México, del Instituto México del Centro Universitario México y de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, quienes dedicaron su tiempo y esfuerzo en enseñarme, tanto lo que debían como lo que no debían. Asimismo, mi agradecimiento a mi asesor, maestro y amigo Gustavo Carvajal.

I n d i c e

LISTA DE ABREVIATURAS _____	III
INTRODUCCION _____	IV
CAPITULO I: TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL _____	1
1.1 GENERALIDADES DE TRANSPORTE AÉREO _____	1
1.1.1 <i>Servicio de Transporte Aéreo de Personas, Equipaje, Carga y Correo</i> _____	5
1.1.1.1.- Transporte de Personas. _____	5
1.1.1.2.- Transporte de Cosas: equipaje, carga / mercancías y correo. _____	7
1.1.2 <i>Transporte interno e internacional</i> _____	11
1.2 SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL _____	16
1.2.1 <i>El Servicio de Transporte Aéreo Internacional en el Derecho Positivo Mexicano</i> _____	20
1.2.1.1.- Disposiciones Generales. _____	21
1.2.1.2.- La Autoridad Aeronáutica. _____	23
1.2.1.3.- De las Concesiones y Permisos. _____	25
1.2.1.4.- Del Servicio de Transporte Aéreo _____	25
1.3 CONVENCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL DE 1944 (CONVENCIÓN DE CHICAGO). _____	36
1.3.1 <i>La Conferencia de Aviación Civil Internacional de Chicago</i> _____	36
1.3.2 <i>La Convención de Chicago</i> _____	39
1.3.3 <i>Fracaso de la Convención de Chicago</i> _____	43
1.3.4 <i>Las "Ocho Libertades del Aire"</i> _____	45
1.3.4.1.- Derecho para establecer el transporte aéreo internacional _____	46
CAPITULO II: CONVENIOS (TRATADOS) BILATERALES CELEBRADOS POR MEXICO SOBRE TRANSPORTE AEREO _____	61
2.1 MOTIVACIÓN Y OBJETIVO DE LOS TRATADOS BILATERALES _____	61
2.2 BREVE ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS RELACIONADOS CON LA REGULACIÓN JURÍDICA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL _____	66
2.2.1 <i>Designación de Líneas Aéreas</i> _____	67
2.2.2 <i>El Cuadro de Rutas</i> _____	71
2.2.2.1.- La Estructuración de las Rutas Aéreas _____	74
2.2.3 <i>Capacidad</i> _____	79
2.2.4 <i>Tarifas</i> _____	84
2.2.5 <i>Solución de Controversias</i> _____	86
2.3 MARCO JURÍDICO – CONVENCIONAL EN MATERIA DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE MÉXICO Y OTROS PAÍSES _____	87
CAPITULO III: EL DERECHO DE TRAFICO DE QUINTA LIBERTAD _____	89

3.1 ANÁLISIS JURÍDICO DEL DERECHO DE TRAFICO DE QUINTA LIBERTAD	93
3.1.1 <i>La Doctrina Ferreira</i>	94
3.1.2 <i>Rutas de Largo Recorrido</i>	98
3.1.3 <i>Otorgamiento del Derecho de Quinta Libertad y su Problemática</i>	99
3.1.4 <i>Problemática de las Líneas Aéreas Mexicanas</i>	107
3.2 MEDIDAS PARA REGULAR LA CONCURRENCIA	112
3.2.1 <i>Clasificación de los Servicios</i>	114
3.2.2 <i>Cláusula de Omnibus Clause</i>	115
3.2.3 <i>Teoría del Relleno</i>	116
3.2.4 <i>Tarifas Diferenciales</i>	116
3.3 COLABORACIÓN COMERCIAL, Y COORDINACIÓN ECONÓMICA	118
3.3.1 <i>Los "Pools" o las Alianzas entre y de Líneas Aéreas</i>	118
3.3.2 <i>Los Consorcios y las Sociedades Nacionales, Internacionales y Multinacionales.</i>	119
3.3.2.1.- <i>El Caso de Star Alliance</i>	122
3.4 EL CÓDIGO COMPARTIDO	123
CONCLUSIONES GENERALES	140
ANEXO: CONVENIO MODELO SOBRE TRANSPORTE AÉREO	148
GLOSARIO	I
BIBLIOGRAFIA	IV

LISTA DE ABREVIATURAS

DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil.
DOF	Diario Oficial de la Federación.
LAC	Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 12 de mayo de 1995.
LOAPF	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
RLAC	Reglamento de la Ley de Aviación Civil, publicado en el DOF el 7 de diciembre de 1998. Incluidas sus modificaciones publicadas en el DOF el 5 de octubre de 2000.
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
SRE	Secretaría de Relaciones Exteriores.
IATA	Asociación Internacional de Transportistas Aéreos

INTRODUCCION

A través de la historia, el intercambio de satisfactores entre los seres humanos ha contribuido al desarrollo de los medios de transporte, ha constituido un factor indispensable en la dinámica del progreso del propio ser humano.

De este manera, la demanda de medios de transporte que permitan un desplazamiento más ágil ha provocado que la aviación se ha constituya en un factor indispensable en el desarrollo de los naciones, cuyo aporte radica en gran medida, en la extraordinaria red de rutas que se han conformado, así como en el acercamiento entre los países, permitiendo conducir a personas y cosas a grandes distancias en breves periodos de tiempo.

La aeronáutica comercial surge como resultado directo de la aviación civil, constituyendo una importante actividad económica en la actualidad y, que en los últimos años, ha experimentado una evolución significativa, que se traduce en un crecimiento económico y social para los países. Por ello, también es un tema central de estudio del derecho aeronáutico o derecho aéreo.

Cabe recordar, que después de la Segunda Guerra Mundial, el potencial crecimiento de la aviación comercial ha sido ininterrumpido, lo cual ha exigido el esfuerzo de las líneas aéreas y de los Estados, para atender la demanda de los usuarios del servicio de transporte aéreo nacional e internacional.

Como en toda actividad económica, en la aviación comercial existen abundantes relaciones jurídicas de orden público y privado, así como nacionales e internacionales, de manera tal que es necesario conocer y analizar las peculiaridades del transporte aéreo comercial, a fin de estar en posibilidad de regularla.

Aunado a lo anterior, existen diversos factores que influyen en un mayor desarrollo del servicio de transporte aéreo internacional, como son el aumento de los viajes, la intensificación de las comunicaciones, la adaptación de los diversos medios al traslado de carga y mercancías, la celeridad en las transacciones comerciales y la integración económica.

Estos factores han generado que el servicio de transporte aéreo internacional haya envuelto al mundo en una densa red de rutas aéreas, estructurada fundamentalmente sobre la base de una compleja suma de factores económicos, políticos y jurídicos.

Asimismo, las actividades que se han generado por el desarrollo de la aviación civil han impactado de forma significativa a todos los países, lo que ha provocado en algunas ocasiones complejos problemas tanto económicos como políticos. Esta situación provoca la necesidad de crear una normatividad adecuada, en los ámbitos nacional e internacional, la que en ocasiones ha sido elaborada de forma tardía y equivocada.

Este esfuerzo por regular y crear un marco jurídico, tanto nacional como internacional ha dado como resultado una serie de normas, figuras, principios generales y prácticas; sin embargo, éstos se encuentran subordinadas a los intereses de los Estados e indirectamente a las de las líneas aéreas.

Dentro de estas figuras se encuentran los derechos de tráfico o libertades del aire, en particular el de quinta libertad, cuya motivación y fundamentación han cambiado desde su establecimiento en los albores de la aviación comercial, con los aviones de hélice, hasta nuestros días, en la época de aeroespacial, con aviones supersónicos y el establecimiento de grandes alianzas de líneas aéreas.

Por lo anterior, este trabajo pretende analizar la motivación, la fundamentación, el impacto y el otorgamiento del derecho de tráfico de quinta libertad en la actualidad, así como las relaciones jurídicas que se derivan de ella, en el marco de la prestación del servicio de transporte aéreo internacional.

CAPITULO I: TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

1.1 GENERALIDADES DE TRANSPORTE AÉREO

El transporte aéreo es el principal tema del análisis de la aeronáutica civil, y constituye su sector más importante, por lo que su regulación jurídica abarca diversos elementos, los cuales se desarrollaron a partir del transporte terrestre y marítimo, pero al enmarcarse dentro del ámbito de la aviación, le da un aspecto particular a la materia. Asimismo, en este sector se presentan intereses de carácter público y privado.

Así encuentro diversos elementos en los cuales, la función del Estado es fundamentalmente legislativa y reglamentaria, así como jurisdiccional cuando se producen conflictos de intereses relacionados con la efectividad de los derechos y obligaciones de los actos jurídicos celebrados entre los sujetos que participan en el transporte aéreo.

La noción más elemental del transporte se refiere al traslado de personas o cosas de un lugar a otro. Esta noción en materia aeronáutica, se complementa con la mención del medio aéreo; sin embargo, en derecho aéreo adquiere un significado particular, es decir, que contiene

características propias que lo distinguen de las demás especies de transporte y, por consiguiente, requiere un tratamiento jurídico adaptado a sus cualidades específicas.

Las características específicas del transporte aéreo son:

- *la aeronavegación y el transporte aéreo se desarrollan en gran medida en el espacio aéreo;*¹
- *"la velocidad a la que se desarrolla es muy superior a la de cualquier otro medio de transporte, lo cual implica otra diferencia, ya que da lugar a problemas de conflicto de leyes por el ámbito espacial de aplicación de la ley, es decir, la regulación respecto de la sujeción de la aeronave,² su pasaje y su tripulación a diversas jurisdicciones en muy breve tiempo;*
- *la imposibilidad de la máquina de mantenerse indefinidamente en el espacio y la consiguiente importancia de la infraestructura como aeródromos y aeropuertos, y*
- *la internacionalidad propia de este tipo de transporte, que para el caso nos interesa de sobre manera y constituye una característica del derecho aeronáutico."*³

¹ Se puede decir que la LAC reconoce este aspecto en su Artículo 1º:

La presente ley es de orden público y tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respeto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado

El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la Nación.

² La LAC define a la aeronave en su Artículo 2º, fracción 1.

1. Aeronave: cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo;

³ Videla Escalada, Federico. MANUAL DE DERECHO AERONÁUTICO; 2ª ed. actualizada; Ed. Zavalía; Buenos Aires, Argentina, 1996. pg. 316.

Visto lo anterior, es necesario señalar un concepto del transporte aéreo que refleje, en alguna medida, las mencionadas características, para lo que cito la definición general de transporte aéreo de Federico Videla Escalada: *"transporte aéreo es el traslado de personas o cosas de un lugar a otro, por medio de una aeronave y por vía aérea."*⁴

Sin embargo, a esta definición se deben agregar los siguientes aspectos, como lo resalta dicho autor:

- *"Que el traslado debe ser de un lugar a otro y que no basta volar por el espacio, si al fin de la operación se retorna directamente al punto de partida."*⁵
- *Que los medios por los que se realiza este transporte son una aeronave y por vía aérea, lo que parece redundante pero esto es el resultado de evitar una mala interpretación, según aclara el autor, puesto que algunos otros medios de transporte, como el funicular, emplean también la vía aérea y, sin embargo, no caben dentro de nuestro ámbito. Asimismo, está claro que el uso de la aeronave no es por sí solo suficiente, ya que tampoco sería transporte aéreo el que traslade a sus pasajeros de un lugar a otro"*⁶

Estas consideraciones propias del transporte aéreo han sido retomadas por las autoridades aeronáuticas mexicanas en los textos de los Convenios sobre Transporte Aéreo suscritos por nuestro país,

⁴ Videla Escalada, Federico. MANUAL DE DERECHO AERONÁUTICO; Op. Cit. pg. 317

⁵ *Ibidem*, pg. 317

⁶ *Cfr. Ibidem*, pg. 318

apareciendo generalmente en el Artículo 1, Definiciones: "*Transporte aéreo*".- *significa el transporte público por avión de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, para remuneración ó contratación;*"⁴

Así también lo considera la legislación nacional que define al servicio de transporte aéreo nacional como el que se presta entre dos o más puntos del territorio nacional.⁸ Asimismo, la LAC considera que el transporte aéreo será un servicio público, por lo que en adelante me referiré como servicio de transporte aéreo.

El servicio de transporte aéreo se puede clasificar de la siguiente forma, sin embargo destaco que solo mencionaré la clasificación más general conforme a diversos criterios. Del mismo modo, señalo que no desconozco que otras puedan existir, pero en la práctica y la doctrina son las más reconocidas:

- *Por el Transporte de personas y/o cosas: personas y equipaje, carga (mixto) y correo, y exclusivamente carga.*⁵

⁴ Esta definición se muestra en el Convenio Modelo de Transporte Aéreo utilizado por el Gobierno mexicano en sus negociaciones internacionales en la materia, anexo a la presente tesis

⁸ Artículo 2, fracción XII de la LAC

⁵ El Artículo 18 de la LAC recoge esta clasificación, al señalar que "el servicio al público de transporte aéreo podrá ser: nacional o internacional; regular o no regular, y de pasajeros, carga o correo."

- *Por la frecuencia: regular y no regular.*
- *Por el espacio en el que se desarrolla: interno e internacional*

1.1.1 SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS, EQUIPAJE, CARGA Y CORREO

Como señalé, el transporte aéreo de personas y cosas, si bien se refiere a la prestación del servicio de trasladar de lugar unas y otras; sus respectivos regímenes jurídicos muestran variantes fundamentales.

1.1.1.1.- Transporte de Personas.

La práctica mexicana para la celebración de estos Convenios bilaterales demuestra que la mayoría se refieren exclusivamente a este transporte, sin embargo, hay algunas excepciones como sé vera más adelante.

El transporte de personas es el más importante, tanto desde el punto de vista cuantitativo como del cualitativo. Este transporte cuenta con dos elementos personales, el transportista y el pasajero, este último es el titular del derecho a ser trasladado de un lugar a otro en virtud de lo establecido en un contrato de transporte.

En este sentido, el tema que ha cobrado mayor interés tanto por la OACI, así como todos los Estados es el deber del transportista de velar por la seguridad del pasajero y garantizar su debida protección.

Las figuras jurídicas y los conflictos jurídicos en la materia no aparecen totalmente aislados entre sí, sino que existe una permanente interrelación entre ellos, por lo que dentro del transporte de personas adelantaré algunas consideraciones relativas al transporte de cosas, el cual, plantea cuestiones específicas y configura actualmente uno de los campos más interesantes desde el punto de vista jurídico.

Puede señalarse, la relevancia de la entrega de las cosas en el transporte de bienes, naturalmente ausente en el de personas, y por el mismo motivo, no existe en éste obligación de custodia para el transportista, como la que debe cumplir en el caso de las mercancías, equipajes o correo.

Adicionalmente, en el transporte de personas se encuentra la presencia de un deber de cooperación más amplio y continuado por parte

de la persona transportada, ausente en el transporte de cosas, donde el expedidor finaliza su obligación con la entrega efectiva de los elementos al transportista.

1.1.1.2.- Transporte de Cosas: equipaje, carga / mercancías y correo.

El transporte de cosas comprende todos los casos que no caben en la clasificación de transporte de personas, por lo que las cosas transportadas pueden ser equipaje, carga (mercancías) y correo.

La terminología habitual nos permite distinguir entre equipaje, carga (mercancías) y correo. Pero, necesito precisar cada uno de estos términos, sin embargo, es lógico decir que todas las cosas no incluidas en el equipaje o el correo caben dentro de la acepción de carga o mercancías.

Dentro de este cuadro el equipaje y el correo dan lugar a regímenes particulares y la carga (mercancías) ocupan el puesto cuantitativamente mayor y más significativo.

Existen dos acepciones de la expresión "carga o mercancías":

- *Desde el punto de vista comprensivo, significa todas las cosas transportadas que no sean equipajes, ni correo, y*
- *Desde otro, significa algo más restringido, donde deben excluirse hipótesis especiales, como el caso de los cadáveres.¹⁰*

Cabe señalar, que dentro del transporte de carga pueden ser rechazadas ciertas mercancías por muy diversas razones: volumen excesivo, naturaleza, peligrosidad, y su estado de las cosas, entre otras.

El derecho internacional ha establecido amplias normas y reglas para el transporte de mercancías, por lo que no todas están sujetas a la misma regulación para ser transportadas, a través de esta regulación inclusive existen casos en los que el transportista puede y, en su caso, debe condicionar el transporte, v.gr.: animales vivos, mercurio, materiales magnéticos y fotográfico, cargas susceptibles de descomposición, entre otros. Este aspecto también es reconocido y sancionado por nuestra

¹⁰ Videla Escalada cita un caso en Francia sobre el transporte del cadáver de un fiel musulmán, en el cual la jurisprudencia francesa, dijo que el transporte de un cadáver no puede asimilarse totalmente a un transporte de cosas y determinó que el retardo en la entrega de los restos de la persona, impidió cumplir ciertos ritos propios de su culto, era fuente de daño material, así como de daño moral. Cfr. Videla Escalada, Federico. MANUAL DE DERECHO AERONÁUTICO: Op. Cit. pg. 321.

legislación nacional, en sus Artículo 33 y 34 de la LAC y en el Artículo 107 del RLAC.¹¹

Sobre el transporte de equipaje, el primer problema que se presenta es semántico, es decir, que no existe un concepto aceptado que defina en su totalidad el conjunto de cosas comprendidas bajo la denominación de equipaje, en virtud no se incluyó una definición en este sentido en el Convenio de Varsovia.¹² De tal forma, la OACI y la doctrina han preparado un léxico de términos usados en la aviación civil internacional, el cual define los equipajes como:

- *"artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes, que se llevan en la aeronave mediante convenio con el transportista."¹³*

¹¹ Capítulo V, de las operaciones.-

Artículo 33 *Y sólo con las autorizaciones correspondientes podrán transportarse cadáveres o personas que, por la naturaleza de su enfermedad, presenten riesgo para los demás pasajeros.*

Artículo 34. *La Secretaría¹¹ regulará el transporte aéreo de materiales, sustancias y objetos peligrosos, así como de armas, municiones y explosivos, sin perjuicio de las atribuciones conferidas a otras dependencias de la administración pública federal y de lo dispuesto por los tratados.*

Artículo 107. *Todo concesionario o permisionario que realice el transporte de animales en las aeronaves de servicio al público de transporte aéreo de pasajeros, debe hacerlo en jaulas o contenedores adecuados que deben ir en los compartimentos de carga, con excepción de los perros lazarillos que acompañen a una persona discapacitada que podrán ser transportados en la cabina de pasajeros. En caso de que la aeronave no cuente con compartimentos de carga presurizados, se estará a la norma oficial mexicana, correspondiente.*

¹² *Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas reglas en el Transporte Aéreo Internacional, adoptada en Varsovia, el 12 de octubre de 1929 Fue aprobado por la Cámara de Senadores el 29 de diciembre de 1930, según DOF del 20 de febrero de 1931. México se adhirió el 14 de febrero de 1933. Fue promulgado por decreto del 26 de enero de 1934, según DOF del 22 de febrero de 1934. Entró en vigor el 13 de febrero de 1933.*

¹³ Videla Escalada, Federico. *MANUAL DE DERECHO AERONÁUTICO*; Op. Cit. pg. 322.

- *"el conjunto de cosas de uso personal y doméstico que el viajero lleva en el mismo vuelo en el que él se trasladada."*¹⁴
- *"los artículos, efectos y otras propiedades personales de los pasajeros, necesarias o apropiadas para usar y proporcionarle comodidad o conveniencia en relación con su viaje".*¹⁵

Estas definiciones permiten distinguir al equipaje de la "carga", distinción importante por el diferente tratamiento que reciben, de conformidad con el criterio general de ligar los equipajes con el uso personal del pasajero y a la carga con el interés mercantil y comercial que existe entre el expendedor y el transportista.

Por el diferente régimen jurídico a que están sometidos, es necesario distinguir entre el equipaje documentado y el equipaje de mano. Esta diferencia radica en la entrega del documentado al transportista, en donde por este hecho jurídico queda bajo la custodia exclusiva del porteador y que el pasajero se libera de toda vigilancia a su respecto, circunstancia cuya importancia jurídica, se encuentra en materia de responsabilidad, lo que no se produce con respecto el equipaje de mano.

¹⁴ Videla Escalada, Federico. *MANUAL DE DERECHO AERONÁUTICO*; Op Cit pg. 322

¹⁵ Definición de la IATA.

La última especie que contempla el transporte aéreo es el transporte de correspondencia, como consecuencia de la prestación de un servicio público, por lo que requiere regulación especial. Cabe señalar que en el ámbito internacional, el transporte postal está excluido del régimen establecido en el Convenio de Varsovia, tanto en su estructura original cuanto en la renovada por el Protocolo de La Haya.¹⁶

1.1.2 *TRANSPORTE INTERNO E INTERNACIONAL*

La distinción entre transporte interno e internacional domina todo el estudio del régimen jurídico de la aeronáutica civil. Esta distinción se encuentra en un aspecto de carácter jurídico, ya que el ámbito espacial de aplicación de la ley es diferente. Así en el transporte interno debe aplicarse la legislación nacional del Estado en cuyo territorio se cumple la operación; y en el transporte internacional debe acudirse a otros preceptos, en que resalta la característica de la internacionalidad del derecho aeronáutico.

¹⁶ Protocolo que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, adoptado en Varsovia, el 12 de octubre de 1929, firmado en La Haya, el 28 de septiembre de 1955. Fue aprobado por la Cámara de Senadores el 23 de noviembre de 1956, según DOF del 4 de diciembre de 1956. México lo ratificó el 6 de marzo de 1957. Fue promulgado por decreto del 15 de julio de 1957, según DOF del 13 de agosto de 1957. Entró en vigor el 1º de agosto de 1973

En la legislación nacional se entiende por servicio de transporte aéreo nacional, aquel que se presta entre dos o más puntos del territorio nacional, de conformidad con lo establecido en la fracción XII del Artículo II de la LAC, por lo que el servicio de transporte aéreo internacional es a contrario sensu el que se presta entre dos o más Estados.

Así lo entendieron los redactores del Convenio de Chicago¹⁷, quienes definieron el servicio aéreo internacional y pusieron, de tal modo, una base importante para la determinación de las notas fundamentales de ambas nociones. Cabe señalar que las disposiciones del citado Convenio se refieren específicamente al servicio de transporte aéreo internacional y no mencionan el contrato de transporte aéreo, vale decir que sólo toman en consideración uno de los aspectos del transporte. Sin embargo, el contrato de transporte aéreo internacional está definido en el Convenio de Varsovia, con lo cual en alguna medida se integra el concepto.

¹⁷ *Convención de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), adoptada en Chicago, el 7 de diciembre de 1944. Fue aprobada por la Cámara de Senadores el 12 de abril de 1946, según DOF del 12 de abril de 1946. México la ratificó el 18 de mayo de 1946. Fue promulgado por decreto del 27 de mayo de 1946, según DOF del 12 de septiembre de 1946. Entró en vigor el 4 de abril de 1947.*

Señala el Convenio de Chicago que el *"servicio internacional significa un servicio aéreo que pase por el espacio aéreo que cubra el territorio de más de un Estado"*. El aspecto más importante de esta definición se encuentra, en la circunstancia de atravesar en vuelo el espacio aéreo sujeto a la soberanía de Estados diversos.

Por su parte, el texto del Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de La Haya expresa:

"A los fines del presente Convenio, la expresión "transporte internacional" significa todo transporte, en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, está situado, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante".

El mismo criterio retoma la LAC en sus Artículos 11, 9, 49, 50 y 51, que señala que los permisos para prestar el servicio de transporte aéreo

serán i) nacional no regular; ii) internacional regular¹⁸; iii) internacional no regular, y iv) a sociedades extranjeras en el supuesto del Artículo 11, fracción II y a personas morales mexicanas o sociedades extranjeras en el caso de la fracción III del mismo Artículo.¹⁹

¹⁸ En el caso del servicio de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas, se estará a lo dispuesto en el artículo 9º, del Capítulo III, De las concesiones y de los permisos, Sección Primera, de las concesiones.-

Artículo 9º. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas.

Los interesados en la obtención de concesiones deberán acreditar:

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

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

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

Los concesionarios a que se refiere este artículo podrán prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional siempre que cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría.

¹⁹ Capítulo XI, de los contratos, Sección Primera, De los contratos de transporte aéreo.-

Artículo 49. El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, pro el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio

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

Artículo 51. Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte aéreo de pasajeros se sujetará a lo dispuesto en los tratados y a esta ley.

Para este tipo de servicios, el concesionario o permisionario deberá exigir a los pasajeros la presentación de los documentos oficiales que acrediten su legal internación al país de destino del vuelo respectivo.

La importancia de la anterior definición del Convenio de Varsovia, se refiere solamente los servicios de transporte aéreo internacional, así como se encuentra incluido en el concepto de soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, por tanto, tiene enorme preeminencia en la práctica, así como en todo el campo de la aviación civil.

En este sentido, tampoco puede desecharse los conceptos formulados en la Conferencia de Chicago, al contemplar los aspectos generales del transporte aéreo vinculados con los servicios ; sin embargo, la doctrina retoma, con fines académicos, los criterios del Convenio de Varsovia, ya que señalan que responden mejor a sus conceptos sobre derecho de sobrevuelo o paso inocente, los cuales consideran complementarios del derecho de soberanía de los Estados sobre su respectivo espacio aéreo.

No creo inconveniente, por el contrario, señalar que su internacionalidad plantea un problema jurídico, ya que aparece inconveniencia de sujetarlo a las normas y sistemas jurídicos diferentes, cuya diversa orientación puede significar un serio perjuicio para la seguridad jurídica de los individuos de uno o más Estados.

Ni siquiera se evitan problemas con la aplicación de reglas relativas al derecho internacional privado, en particular a la solución de los conflictos de leyes, ya que se trata de una actividad en que cada una de las operaciones puede dar lugar a la vigencia de normas jurídicas distintas, cuya armonización no resulta suficiente, por las consecuencias dañosas que pueden surgir para los sujetos del acto según la ley que resuelva los conflictos de intereses que se presenten.

De ahí nace la primera exigencia del transporte internacional, concretada en la necesidad de estructurar una solución normativa uniforme, que tenga en consideración todos los supuestos y aplique iguales reglas frente a las mismas situaciones. Esta necesidad es urgente en lo relativo a las relaciones privadas nacidas de los contratos de transporte, ya que resulta ineludible para asegurar los derechos de las partes.

1.2 SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Los servicios de transporte aéreo internacional superan el marco de la legislación nacional y, por tanto, requieren de una regulación más compleja, en la cual participan la mayoría de los Estados. Por lo que la problemática se encuentra en el plano de las relaciones entre los Estados y, por tanto, se encuentra sometido a la influencia directa de factores jurídicos y políticos, los cuales están sujetos a los poderes del respectivo Estado, ya que cuenta con la autoridad necesaria para regularlos conforme a las exigencias del bien común nacional.

Así, la organización del servicio de transporte aéreo internacionales se caracteriza, jurídica y políticamente, por depender de tratados, Convenios o Acuerdos sobre Transporte Aéreo o de Servicios Aéreos entre los diferentes Estados, ya que ninguno puede por si mismo regularlo.

En principio se debe considerar la soberanía de los Estados²⁰, que los coloca en posición de igualdad jurídica, en relación con los servicios de transporte aéreo. Esta relación directa es la que se refiere al espacio

²⁰ Soberanía.- Concepto clásico de Bodino: "poder supremo sobre los ciudadanos y súbditos no sometidos a las leyes" Se refiere al principio general relativo a la titularidad de la soberanía en el Estado. que organiza y legitima el poder estatal sobre el axioma de la titularidad por el pueblo" Fundación Tomás Moro. DICCIONARIO JURIDICO ESPASA; 1ª ed. Ed. Espasa - Calpe. Madrid España. 1998

aéreo²¹ que cubre los respectivos territorios de los diversos Estados, ya que el servicio de transporte implica la penetración en el espacio aéreo²² de un Estado soberano, por lo que la aeronave queda sujeta a su jurisdicción, con las pertinentes consecuencias jurídicas.

La organización toda del servicio de transporte aéreo internacional depende, fundamentalmente, de la solución de la problemática originada por su vocación internacional y del ejercicio de los derechos fundados en la soberanía de los diversos Estados integrantes de la Comunidad Internacional. Cabe señalar, que el ejercicio de la soberanía de cada Estado aparece limitado actualmente por diferentes Convenios bilaterales y multilaterales de los que forman Parte. Asimismo, ningún país puede impedir que las líneas aéreas internacionales penetren en su espacio aéreo, por lo cual es necesario regular esta actividad dentro de la legislación nacional de cada Estado y en el marco de los citados Convenios.

²¹ Espacio aéreo.- No existe a la fecha una delimitación exacta pero oscila entre el límite de los 40 Km de altura, altura de la estratosfera y los 160Km, el perigeo órbita eficaz de los vehículos espaciales, los cuales están en función directa de los criterios como el límite de desplazamiento aerodinámico gravitación terrestre y la aeronavegabilidad del vehículo. Fundación Tomas Moro, DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA, 1ª ed. Ed. Espasa - Calpe. Madrid. España, 1998

²² Se reitera lo señalado en el Artículo 1º de la LAC.-

Artículo 1º La presente ley es de orden público y tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respeto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado

Sobre este tema Videla Escalada señala que la base de esta problemática es la de *"reconocer que el ingreso de las aeronaves destinadas a la prestación de los servicios internacionales no afecta de manera alguna la seguridad nacional y que, por consiguiente, el problema se plantea en términos de regulación y no de exclusión"*.²³

Lo anterior, significa que los Estados no pueden aislarse y no participar en el progreso derivado de la actividad aeronáutica internacional, sin embargo, cada país puede establecer el marco jurídico que considere más apropiado, de conformidad con sus políticas públicas en materia económica, comercial, turística, así como con su interés público. De esta forma, el otorgamiento de permisos a las líneas aéreas extranjeras, puede contener restricciones, pero no puede, en la realidad, excluirlos completamente.

Así, el régimen del transporte aéreo internacional esta motivado y fundamentado en principios jurídicos fundamentales, pero depende de los

El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la Nación.

²³ Videla Escalada, Federico. *MANUAL DE DERECHO AERONÁUTICO: Op. Cit.* pg. 425.

diferentes Convenios entre los Estados, los cuales negocian de conformidad con sus intereses políticos y económicos.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta el bien común internacional, que exige que la Comunidad internacional cuente con un efectivo servicio de transporte aéreo internacional y no sufra las consecuencias de la imposibilidad de algún Estado de prestar este servicio.

Actualmente, esta problemática se ha transformado en la referente a la libertad de circulación con sus dos posiciones i) la de cielos abiertos y ii) la de orden en el espacio, que ahora aparece limitada por elementos de tipo económico y comercial. De estas posiciones extremas surgió la necesidad de encontrar un camino que permitiese el desarrollo del servicio de transporte aéreo internacional y no implicara un régimen de competencia absoluta, perjudicial para los intereses económicos y políticos de muchos países.

1.2.1

EL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL EN EL DERECHO POSITIVO MEXICANO

Es necesario resaltar algunas de las disposiciones de la LAC de referentes al servicio de transporte aéreo internacional, independientemente del análisis posterior del marco jurídico convencional entre México y otros países, en materia de transporte aéreo internacional.

1.2.1.1.- Disposiciones Generales.

La LAC en su Artículo 2º, de disposiciones generales, retoma la definición de tratado de la Ley sobre la Celebración de Tratados, la cual lo define en el Artículo 2º, fracción I, como:

I.- Tratado: el convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y uno o varios sujetos de derecho internacional público, ya sea que para su aplicación requiera o no la celebración de acuerdos en materias específicas, cualquiera que sea su denominación, mediante el cual los Estados Unidos Mexicanos asumen compromisos. Los tratados deberán ser aprobados por el Senado de conformidad con el Artículo 76, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, estar de acuerdo con la misma y ser Ley Suprema de toda la Unión en los términos del Artículo 133 de la Constitución.

Por lo tanto se aprecia que esta ley recoge el concepto vertido por la propia Convención sobre el Derecho de los Tratados, la cual establece

que un tratado es un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, constando en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos e, independientemente, de su denominación particular.²⁴

Una vez definidos, la LAC establece en su Artículo 4 que los tratados junto con la misma ley regularán la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional y, de forma supletoria, se aplicarán otros ordenamientos jurídicos.²⁵ Esto quiere decir que la propia ley reconoce que existen dos ámbitos donde se desarrolla la aviación civil, así como su característica internacional.

²⁴ *La Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, firmada en Viena, el 23 de mayo de 1969. Fue aprobada por la Cámara de Senadores el 29 de diciembre de 1972, según DOF del 28 de marzo de 1973. México la ratificó el 5 de julio de 1974. Fue promulgada por decreto del 29 de octubre de 1974, según DOF del 14 de febrero de 1975. Entró en vigor el 27 enero de 1980.*

²⁵ *Se citan la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley General de Bienes Nacionales, la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y 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.*

1.2.1.2.- La Autoridad Aeronáutica.

Entre las diversas atribuciones en materia de aviación civil, la LAC y el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes,²⁶ a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil,²⁷ la de participar en los organismos internacionales²⁸ y en las negociaciones de tratados, sin perjuicio de las facultades otorgadas a otras Dependencias del Ejecutivo, es decir, la Secretaría de Relaciones Exteriores,²⁹ a través de

²⁶ El Artículo 36 de la LOAPF señala que a la SCT corresponde el despacho de los siguientes asuntos: 1. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país; XXVII.- Los demás que expresamente le fijen las leyes y reglamentos.

²⁷ Artículo 18 del Reglamento Interior de la SCT.- Corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil: I. Proponer al superior jerárquico las políticas y programas de transporte aéreo y ejercer la autoridad en el marco de su competencia; XXIV. Participar en los organismos internacionales de transporte aéreo e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios que en la materia celebre México con otros países:

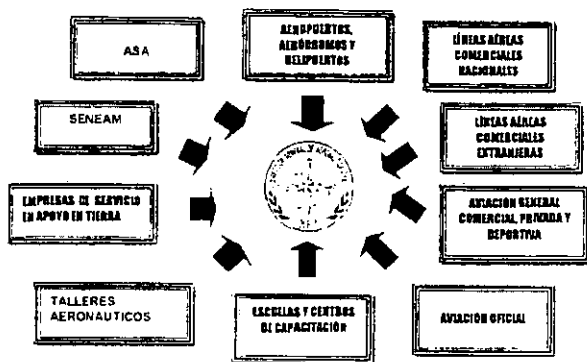
²⁸ Entre los cuales se encuentran, los siguientes: Delegado de México ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Ing. Roberto Kobeh González, y ante la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), el Embajador de México en Uruguay o la persona que se designe como Jefe de Delegación.

²⁹ El Artículo 28 de la LOAPF señala que a la SRE corresponde el despacho de los siguientes asuntos: I - Promover, propiciar y asegurar la coordinación de acciones en el exterior de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal; y sin afectar el ejercicio de las atribuciones que a cada una de ellas corresponda, conducir la política exterior, para lo cual intervendrá en toda clase de tratados, acuerdos y convenciones en los que el país sea parte; III.- Intervenir en lo relativo a comisiones, congresos, conferencias y exposiciones internacionales, y participar en los organismos e institutos internacionales de que el Gobierno mexicano forme parte; XII.- Las demás que le atribuyan expresamente las leyes y reglamentos.

la Consultoría Jurídica.³⁰ Cabe señalar que ambas Secretarías trabajan conjuntamente en las negociaciones de nuevos convenios o en las rondas de consultas en materia de transporte aéreo, en las cuales se acuerdan modificaciones a los convenios existentes.

A continuación presento un esquema que ejemplifica la interacción de la DGAC como Autoridad Aeronáutica Mexicana, con las diversas instituciones, tanto públicas como privadas:

³⁰ Artículo 9 del Reglamento Interior de la SRE - La Consultoría Jurídica tendrá las atribuciones siguientes: I. Asesorar al Secretario sobre asuntos de derecho internacional público y privado, así como en derecho extranjero cuando éste sea de relevancia o interés en la defensa de los intereses del país o de sus nacionales; II. Acordar con el Secretario las medidas conducentes para asegurar la participación de México en las conferencias sobre codificación del derecho internacional público y privado, así como formular y coordinar con las unidades administrativas competentes tanto de la Secretaría, como de otras dependencias o entidades de la Administración Pública Federal, las posiciones sobre asuntos jurídicos que regirán la participación de México en dichos foros; V. Elaborar los dictámenes y resolver las consultas que sobre derecho internacional público y privado, o extranjero, le requiera el Secretario o los que éste acuerde para otras áreas de la Secretaría; VI. Tomar las medidas conducentes para el cumplimiento de la Ley sobre la Celebración de Tratados en las partes que competen a la Secretaría; VII. Opinar sobre la procedencia de suscribir tratados, participar en su negociación y, en su caso, tramitar los plenos poderes correspondientes para la suscripción de los mismos; VIII. Formular los dictámenes correspondientes sobre la procedencia de acuerdos interinstitucionales que pretendan suscribir las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal; IX. Opinar sobre la conveniencia de modificar o denunciar tratados internacionales y realizar los trámites y gestiones apropiados para dar cumplimiento a los requisitos constitucionales para la entrada en vigor, modificación o denuncia de éstos, de conformidad con lo que establezca la legislación aplicable; X. Mantener los registros de los tratados internacionales celebrados por México, así como de sus modificaciones o denuncias. Mantener iguales registros respecto de los acuerdos interinstitucionales celebrados por las dependencias o entidades de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal; XII. Emitir para los efectos administrativos las interpretaciones de los tratados de los que México sea parte; XIII. Dar seguimiento a la instrumentación jurídica de obligaciones derivadas de tratados internacionales, sea oportunamente desahogada; XVI. Proporcionar la información de tratados que le sea requerida, de conformidad con las disposiciones aplicables y los lineamientos que establezca el Secretario; XVII. Asistir a la Dirección General de Protocolo en la atención de los asuntos jurídicos que involucren a las misiones o funcionarios diplomáticos, consulares o de organismos internacionales acreditados ante el Gobierno Mexicano, y XVIII. Las demás atribuciones que le confieran las disposiciones legales aplicables y el Secretario dentro del marco de su competencia, así como las que correspondan a las unidades administrativas que se le adscriban.



1.2.1.3.- *De las Concesiones y Permisos.*

Debo ahora analizar el procedimiento a través del cual se presta el servicio público de transporte aéreo internacional, el cual está sujeto a concesión, así como la autorización de las rutas correspondientes, en el caso de las personas jurídicas mexicanas; y a permiso de la Secretaría, en el caso de personas jurídicas extranjeras. También están sujetos a permiso los servicios de transporte aéreo nacional no regular e internacional regular y privado comercial.

1.2.1.4.- *Del Servicio de Transporte Aéreo*

La propia legislación aeronáutica establece los requisitos que deberán llenar los concesionarios y permisionarios de los servicios de transporte aéreo internacional, en la prestación del servicio. Destaca la imposición de dos obligaciones a los concesionarios y permisionarios, la de seguridad y la de forma de prestar el servicio. La primera se señala que se deberán adoptar medidas para garantizar las medidas necesarias de seguridad de la aeronave y su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y sus bienes, y de terceros. La segunda establece que el servicio se prestará de forma permanente y uniforme, en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio.³¹

En cuanto a la prestación de servicios de transporte aéreo regular internacional por líneas aéreas mexicanas, el Artículo 20 del la LAC dispone lo siguiente:

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

³¹ Artículo 17 de la LAC

- *Las autorizaciones respectivas únicamente se otorgarán a las personas que cuenten con concesión para prestar el servicio de transporte aéreo regular nacional;*
- *Las autorizaciones se ajustarán a lo convenido con el Estado hacia el cual se opere la ruta;*
- *Las autorizaciones se referirán a rutas específicas;*
- *Las rutas específicas únicamente podrán comercializarse hasta que hayan sido autorizadas.*
- *En los casos en que más de un concesionario solicite la operación de una misma ruta asignable por la Secretaría, ésta otorgará la autorización correspondiente a aquél que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio.*

En cuanto a los requisitos de carácter legal y práctico los concesionarios o permisionarios deberán llenar los requisitos de los Artículos 18, 19 y 25 del RLAC. Por lo anterior se destacan que para la persona interesada obtener una concesión para la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional regular debe presentar solicitud por escrito ante la Secretaría, en la cual se precise:

- *La denominación o razón social, el domicilio y la fecha de constitución de la persona moral;*
- *El nombre y el domicilio del representante legal, así como de las personas autorizadas para oír y recibir toda clase de notificaciones, y*

- *Las rutas, los horarios, los itinerarios, las frecuencias y los tipos de servicio que se deseen operar, la fecha estimada de inicio de operaciones y la base de operaciones y de mantenimiento.*

Dicha solicitud de concesión deberá estar acompañada de los documentos que permitan acreditar capacidad técnica que conste en un estudio técnico operativo, financiera, jurídica y administrativa; sin embargo, la SCT puede requerir que se aclare el contenido de la solicitud o la documentación anexa, dentro de un término de treinta (30) días hábiles, contando a partir del momento en que se presenten todos los requisitos.

El citado estudio deberá contener:

- *la descripción de las características principales del servicio o servicios que pretende proporcionar;*
- *la relación del personal técnico aeronáutico disponible a emplear directamente o a través de terceros, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes;*
- *el documento, convenio o similar que acredite que tiene o tendrá la propiedad o legal posesión y el derecho de explotación de las aeronaves y equipos aéreos, que permita su exacta identificación, y*
- *la relación de hangares, talleres, instalaciones y demás infraestructura disponible para la prestación del servicio o servicios;*

Respecto de la capacidad financiera:

- *la documentación que acredite su solvencia económica y la disponibilidad de recursos financieros o fuente de financiamiento, y*
- *un programa de inversión congruente con las características del servicio que pretende prestar y su proyección a un plazo no menor a tres años;*

En lo que respecta a la capacidad jurídica:

- *Copia certificada del instrumento público o escritura constitutiva, con sus modificaciones, inscrita en el Registro público de comercio, en cuyo objeto social conste como actividad principal la prestación de los servicios públicos de transporte aéreo;*
- *Copia certificada del poder del representante legal otorgado ante federativo público, y*
- *En el caso de participación de inversión extranjera, la constancia de inscripción en el registro correspondiente.*

Finalmente, sobre la capacidad administrativa:

- *la relación del personal administrativo disponible a emplear directamente o a través de terceros para el ejercicio de la concesión;*
- *un organigrama en el que se precisen los principales puestos administrativos y técnicos con facultades de decisión, y*
- *la descripción de las funciones inherentes a cada uno de ellos.*

Por último, se establece la obligación para el titular de la concesión de actualizar la documentación prevista en el Artículo 18 y 19 del RLAC, mediante aviso por escrito a la SCT, dentro de un término de treinta (30) días hábiles posteriores al acto que de origen al cambio o modificación de la información.

Estos requisitos son impuestos de igual forma para la prestación de los servicios sujetos a permiso, como el servicio de transporte aéreo internacional regular, se debe presentar solicitud por escrito ante la SCT, en la cual se precise en términos generales lo siguiente:³²

- *Si es persona moral, la denominación o razón social y su fecha de constitución y, en su caso, el nombre del representante legal, así como de las personas autorizadas para oír y recibir toda clase de notificaciones.*
- *Domicilio en territorio nacional del solicitante y, en su caso, el del representante legal.*
- *Descripción de las características del servicio, así como la fecha estimada del inicio de operaciones.*
- *El lugar en donde pretende establecer la base de operaciones.*

³² Artículo 25 del RLAC.

- *La relación y características de las aeronaves con que pretenden prestar el servicio;*

Además, se establecen requisitos para el caso de una persona moral mexicana:

- *Que sea concesionario*
- *La ruta o las rutas que pretenda comercializar, y*
- *La propuesta de itinerarios, frecuencia y horarios.*

Y para los casos en que se trate de una sociedad extranjera:

- *El señalamiento de la ruta o las rutas que pretenda comercializar.*
- *La propuesta de itinerarios y frecuencias.*
- *Tratándose del servicio de transporte aéreo nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, además de lo establecido, se debe señalar la ruta o las rutas que pretenda comercializar.*

Para los efectos de lo dispuesto en la fracción VII del Artículo 25, cuando exista tratado, la SCT determinará la procedencia de la solicitud para autorizar una ruta y designará a la persona moral mexicana que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio.

En caso de no existir un tratado, la DGAC de la SCT puede solicitar a las autoridades aeronáuticas del país extranjero de que se trate, el otorgamiento de un permiso a favor de una persona moral mexicana, con el fin de que opere servicios de transporte aéreo regular internacional. Si el solicitante es una persona moral extranjera, la DGAC le puede otorgar un permiso unilateral.

De conformidad con lo anterior, el Artículo 26 del RLAC señala que un solicitante que sea una sociedad extranjera que desee obtener un permiso para la prestación del servicio de transporte aéreo regular internacional, deberá de contar con el documento en el que conste la designación de su Gobierno y quedará exenta de presentar la constancia del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras,³³ además de lo dispuesto en el Artículo 19, fracción III, incisos a) y b) del RLAC.

En cuanto al inicio de operaciones de los servicios de transporte aéreo internacional regular, el permisionario debe acreditar mediante

³³ Establecido en la *Ley de Inversión Extranjera* en sus Artículos 31 al 36.

aviso ante la SCT, que reúne los requisitos del Artículo 20 y observar con las disposiciones del Artículo 27 del mismo RLAC:

- *la autorización de horarios, frecuencias, itinerarios, así como del equipo que utilizará para realizar los servicios y de las tarifas aprobadas;*
- *la autorización del gobierno del país o los países hacia los que pretenda operar, si es concesionario, y*
- *la solicitud del vuelo de verificación de ruta.*

Con el fin de que los permisionarios mexicanos del servicio de transporte aéreo internacional regular puedan operar rutas adicionales, el Artículo 29 establece que se solicitará la autorización correspondiente, en la que se presenten las modificaciones al estudio técnico-operativo del servicio o servicios de transporte aéreo internacional regular que pretendan operar y, en su caso, el programa de inversión a que se refiere el Artículo 19, fracciones I, incisos a) y d) y II, inciso b) del RLAC, sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados correspondientes.

Todo permisionario que preste servicios de transporte aéreo internacional regular debe solicitar autorización a la SCT, para realizar

secciones extras de vuelos, en términos de lo dispuesto por el Artículo 23 del propio RLAC.

El propio Artículo 32 del RLAC reitera que los permisionarios extranjeros no pueden realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional y, únicamente, el permisionario mexicano que preste servicio de transporte aéreo internacional bajo la modalidad de taxi aéreo o de fletamento, puede transportar entre dos o más puntos en territorio nacional a los pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos que hayan embarcado en un punto en el extranjero, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 11 y 12 de este Reglamento.

En cuanto a una última condición y principio regulador de los servicios el RLAC señala en su Artículo 33, para el caso en que la SCT autorice a un permisionario extranjero la explotación de una ruta, debe otorgar el derecho de explotación de la misma, en igualdad de condiciones, al concesionario o permisionario mexicano que la solicite, siempre que cumplan con los requisitos que establece la LAC y el propio RLAC.

Asimismo, la LAC estableció la reciprocidad,³⁴ como condición para el inicio de la negociación de un Convenio en la materia, además de que se fomente la competencia efectiva, la permanencia, calidad y eficiencia del servicio, así como el desarrollo de los servicios de transporte aéreo entre ambos países.³⁵ Estos mismos criterios se tomarán en cuenta al resolver las solicitudes de las líneas aéreas extranjeras para operar servicio de transporte aéreo internacional, a que se refieren los Artículos 19, 20, 21 y 24.³⁶

Como complemento a lo anterior el Artículo 4 del RLAC establece que el servicio de transporte aéreo internacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso y a las rutas internacionales, los itinerarios y las frecuencias fijos aprobados, así como a las tarifas aprobadas y a los horarios autorizados por la SCT.

³⁴ El Artículo 2 del RLAC establece como complemento a las definiciones de su Artículo 2. que se entenderá por "reciprocidad real y efectiva" como un principio que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos emplea en las negociaciones internacionales. que permite establecer y asegurar un intercambio igualitario y equivalente en cuanto a las condiciones de operación de los servicios de transporte aéreo con otro Estado

³⁵ Estos criterios se encuentran establecidos en el Artículo 25 de la LAC.

³⁶ Artículo 21 de la LAC - Las sociedades extranjeras requerirán de permiso de la Secretaría para prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular hacia y desde territorio mexicano. Al efecto, la Secretaría otorgará tales permisos conforme a los tratados celebrados con los Estados respectivos.

Artículo 24 de la LAC - 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.

Asimismo, señala que la entrada o salida de los puntos en territorio nacional deben ser efectuados en aeropuertos internacionales.

1.3 CONVENCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL DE 1944 (CONVENCIÓN DE CHICAGO).

1.3.1 LA CONFERENCIA DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL DE CHICAGO

El Convenio de Chicago estableció las bases de la regulación de los servicios de transporte internacional y creó un marco institucional para la OACI, la cual fue construida sobre un fundamento normativo multilateral, que los Estados han complementado mediante la celebración entre ellos de numerosos Convenios bilaterales.

Debo señalar que antes de 1944, la aviación civil internacional se regía principalmente por un sistema de concesiones y permisos administrativos que los diferentes Estados otorgaban a las líneas aéreas extranjeras, a través de la contratación directa entre gobiernos y líneas aéreas, este sistema se sujeto a las disposiciones de las respectivas legislaciones nacionales y, en materia de derechos comerciales, a la

Convención Panamericana sobre de Aviación Comercial, suscrita en La Habana, el 20 de febrero de 1928, cuya aplicación fue ineficiente y escasa.

A finales de la II Guerra Mundial, el Gobierno del Reino Unido convocó a una Conferencia de Aviación Civil Internacional, con el apoyo de los EUA. Estas dos delegaciones se reunieron en Montreal, Canadá, y acordaron invitar a todos los países aliados a celebrar dicha Conferencia. Esta invitación fue recibida por 52 países aliados, para celebrar la Conferencia de Aviación Civil Internacional, que se llevó a cabo del 1º de noviembre al 7 de diciembre de 1944, en Chicago, Illinois, EUA.

Esta Conferencia de Chicago tuvo tres objetivos concretos:

- *la elaboración de normas de derecho aeronáutico acorde a las necesidades creadas por la evolución del transporte aéreo;*
- *la creación de un organismo internacional para la aviación civil, y*
- *el establecimiento de los derechos comerciales en el transporte aéreo internacional regular sobre la base de una convención multilateral.*

El resultado de los trabajos fue la aprobación de un Acta Final, que consta de cinco Apéndices y de doce Anexos Técnicos. El Acta Final contiene una serie de recomendaciones para el establecimiento de normas, métodos y procedimientos para el transporte internacional.

Los cinco Apéndices constan de dos Convenciones, dos Acuerdos y otro de diversos documentos y Anexos Técnicos:

Las dos Convenciones son:

- 1.- El Convenio Provisional o Acuerdo Interino de Aviación Civil Internacional, de carácter provisional, y³⁷*
- 2.- La Convención de Aviación Civil Internacional (Convención de Chicago) de carácter definitivo.*

Los dos Acuerdos son:

- 1.- el Acuerdo relativo al Tránsito de Servicios Aéreos Internacionales o Acuerdo de las "Dos Libertades",³⁸ y*
- 2.- el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional o Acuerdo de las "Cinco Libertades".³⁹*

³⁷ *Convenio Provisional o Acuerdo Interino de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944. Fue aprobado por la Cámara de Senadores el 31 de diciembre de 1945, según DOF del 12 de abril de 1946. México lo ratificó el 18 de mayo de 1946. Fue promulgado por decreto del 27 de mayo de 1946, según DOF del 12 de septiembre de 1946. Estuvo vigente del 6 de mayo de 1945 al 4 de abril de 1947.*

³⁸ *Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944. Fue aprobado por la Cámara de Senadores el 12 de abril de 1946, según DOF del 12 de abril de 1946. México lo ratificó el 18 de mayo de 1946. Fue promulgado por decreto del 12 de septiembre de 1946, según DOF del 12 de septiembre de 1946. Entró en vigor el 30 de enero de 1945.*

³⁹ *Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional, firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, el cual no fue aprobado por la Cámara de Senadores y, por tanto, no fue ratificado por México.*

El apéndice V lo constituyeron doce documentos y anexos técnicos, que fueron clasificados de las letras "A" a la "L" y, actualmente se les conoce como los Anexos del 1 al 17.

Cabe agregar, que en el Apartado VIII del Acta Final, se incluyó un modelo de Convenio bilateral que, en sus lineamientos generales, ha provisto el esquema fundamental sobre el cual se han elaborado muchos de los Convenios bilaterales existentes, los cuales responden a políticas e intereses diversos.

1.3.2 LA CONVENCIÓN DE CHICAGO

En términos generales, puede decirse que mantuvo el esquema de la Convención sobre la Regulación de la Navegación Aérea, firmada en París el 13 de octubre de 1919, que establecía el control administrativo sobre las aeronaves, la protección de la seguridad de la aeronavegación y el apoyo para el desarrollo de los transportes internacionales; sin embargo, el desarrollo de la aviación en 25 años fue enorme, por lo que la necesidad de una mayor y mejor regulación fue inminente.

Desde su preámbulo, la Convención establece que los servicios de transporte aéreo internacional deben estructurarse sobre la base de la

igualdad de oportunidades de todos los países y llevarse a cabo de modo sano y económico. También, define los objetivos de la OACI y se fijan orientaciones generales referidas al servicio de transporte aéreo internacional, v.gr.: soberanía del espacio aéreo, aeronaves civiles, servicios aéreos regulares y no regulares, entre otras.

La Convención en su Parte II, Organismo Internacional de Aviación Civil, señala como uno de los fines de la OACI *"evitar el despilfarro de recursos económicos que causa la competencia ruinosa; garantizar que los derechos de los Estados Contratantes se respeten plenamente y que todo Estado contratante tenga oportunidad razonable de explotar líneas aéreas internacionales; evitar la parcialidad entre los Estados Contratantes"*,⁴⁰ entre otros.

Es evidente que los objetivos citados pueden servir a los Estados para frenar el desarrollo de las comunicaciones internacionales y restringir la libertad de tráfico, pero no cabe negar que los principios establecidos tienen sólida base económica y están uniformados por un criterio equitativo.

⁴⁰ Artículo 44 de la Convención sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), adoptada en Chicago, el 7 de diciembre de 1944.

En esta materia, el Convenio adopta una línea bien definida, requiere autorización especial de los Estados para la explotación de servicios aéreos regulares; sin embargo, ante la sanción de un régimen evidentemente restrictivo y como medio de facilitar el imprescindible desarrollo de los servicios regulares, los Acuerdos de Tránsito y de Transporte, fueron suscritos de forma complementaria.

El Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos o de "las Dos Libertades" reconoce a las aeronaves destinadas a las operaciones, de conformidad con las dos primeras libertades del aire, es decir, el derecho de sobrevuelo y el de escala técnica, tomando en cuenta para su ejercicio, las disposiciones del Convenio de Chicago y con sujeción a ciertas previsiones destinadas a salvaguardar valores importantes.

Así, el Estado concedente puede designar las rutas a seguir, exigir al transportista que ofrezca un servicio comercial razonable en los puntos donde hace escala y rehusar o revocar los permisos concedidos si no tiene la seguridad de la propiedad y el control efectivo de la empresa por nacionales del Estado cuya nacionalidad ostenta aquélla.

El Acuerdo de Tránsito tuvo éxito, pero resultó insuficiente y debió ser complementado más tarde mediante la celebración de numerosos Convenios bilaterales entre Estados, debido al escaso valor económico revestido por las dos libertades mencionadas.

El Acuerdo sobre Transporte aéreo Internacional o de "Las Cinco Libertades", ya que agrega las tres libertades restantes, es decir, las libertades comerciales, a las cuales nos referimos más adelante; sin embargo, este Acuerdo fracasó por haber sido ratificado por solamente por 28 países, por lo que desde entonces, se realizaron diversos esfuerzos tendientes a superar este problema, a través de un Convenio multilateral, el cual no se ha concretado.

Finalmente, así se estableció el régimen de las "libertades del aire". Dicho régimen no es de absoluta libertad para los servicios aéreos regulares, dado que solamente contempla el tráfico entre Estados Contratantes de los Convenios. Por otra parte, las libertades de tercera, cuarta y quinta, no son acordadas a todos los servicios, sino que están condicionadas a que se trate de servicio de transporte aéreo internacional

de larga distancia; a que la ruta sobre el territorio del Estado Contratante siga un itinerario razonablemente directo; y a que el servicio tenga como punto de partida o de destino el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

Los citados Acuerdos tienen cláusulas comunes, como son las que se refieren a su conformidad con las disposiciones de la Convención, al derecho de designación de las rutas aéreas, a las restricciones por razones militares, a la percepción de derechos y de tasas y a las reservas sobre la nacionalidad de las líneas aéreas.

1.3.3 FRACASO DE LA CONVENCIÓN DE CHICAGO

En el ámbito del transporte aéreo, el Convenio de Chicago tuvo como finalidad mantener el equilibrio entre la capacidad mundial de la demanda y la oferta de tráfico de los transportistas, con el agregado de asegurar una equitativa participación a todos los países. Esto, se vincula estrechamente con el problema de la libertad del tráfico aéreo, que el Convenio procuró resolver, sin lograrlo, ya que no se pudo alcanzar un acuerdo general al respecto.

De los instrumentos internacionales resultado de esta Conferencia se puede decir que los dos primeros objetivos se alcanzaron, ya que se elaboraron las normas jurídicas aplicables al transporte aéreo internacional, así como la creación de la OACI. Sin embargo, el tercer objetivo no pudo ser alcanzado, en razón de que no fue posible llegar a un acuerdo multilateral sobre derechos comerciales, por el conflicto entre dirigismo y libertad, entre colaboración internacional y libertad del aire. Así, la clave del enfrentamiento se concentró, como es sabido, entre quienes resaltaban la libertad del tráfico y quienes consideraban necesario afirmar las consecuencias del principio de soberanía.

Por lo anterior, muchos autores y especialistas en la materia consideran un fracaso la Conferencia de Aviación Civil Internacional, ya que no fue posible concretar los objetivos de obtener un equilibrio entre la capacidad mundial del transporte aéreo y el tráfico ofrecido por los países, para asegurar a todas las líneas aéreas una equitativa participación en ese tráfico mediante la reglamentación multilateral de los derechos comerciales en el transporte aéreo internacional. Por tanto, los

países afectados han resuelto sus problemas en este campo mediante negociaciones bilaterales.

Por lo tanto, existió un acuerdo sobre la necesidad de desarrollar el servicio de transporte aéreo internacional, en interés de la humanidad, pero también se pusieron de manifiesto posiciones encontradas, y cabe decir, inclusive, que las oposiciones fueron inconciliables en los aspectos político y económico.

1.3.4 *LAS "OCHO LIBERTADES DEL AIRE"*

Sobre este tema Francoz Rigalt⁴¹ señala que para el ámbito aeronáutico, así como para la práctica internacional, el problema de las libertades del aire viene a constituir el del régimen fundamental a que debe sujetarse la política aeronáutica de los Estados. Esta cuestión comprende tres puntos fundamentales: a) el derecho para establecer el transporte aéreo internacional; b) la estructura de las rutas aéreas; y c) la política para la regulación de la concurrencia económica.

⁴¹ Cfr. Francoz Rigalt, Antonio. *DERECHO AEROESPACIAL*: 1ª ed. Ed. Porrúa. México, D. F. 1998, pg. 81

1.3.4.1.- Derecho para establecer el transporte aéreo internacional

Sobre el derecho para establecer el transporte aéreo internacional, convienen juiciosamente las llamadas libertades del aire y la forma como deben otorgarse o negarse, ya que todo el sistema que ellas implican es particular del derecho aeronáutico.

Las cinco libertades del aire consagradas por el Acuerdo sobre Servicios Aéreos Internacionales y el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional, son las siguientes:

1.- Libertad de volar sobre un territorio sin aterrizar, llamada también libertad de paso inofensivo o inocente.

El único argumento en contra de esta libertad, que constituye una limitación natural a la soberanía de los Estados, es que a éstos les conviene que las aeronaves aterricen en sus aeropuertos internacionales a efecto de que, mediante el pago de las cuotas correspondientes, puedan

resarcirse de las importantes inversiones que es necesario realizar para acondicionar la infraestructura.

Por otra parte, la concesión de esta libertad es uno de los principios más congruentes del derecho aeronáutico, ya que ningún Estado puede exigir un pago por simple sobrevuelo en su territorio y, únicamente, puede limitar dicho sobrevuelo por razones de orden militar. Así lo estableció el artículo 15 de la Convención de Chicago, el cual prohíbe a los Estados cobrar tasas por el simple privilegio de tránsito sobre su territorio.

2.- Libertad de aterrizar para fines no comerciales también llamada libertad de escala técnica.

Normalmente implica el derecho de abastecerse de combustible y de hacer reparaciones de emergencia, estimando que cualquiera otra reparación, incluyendo los llamados repasos mayores u over hauls, son de orden comercial y por lo tanto, no están cubiertos por ella.

Esta libertad puede considerarse asimismo como una limitación *natural* de la soberanía de los Estados. El ejercicio de ella, así como el de la primera, no implica ningún derecho comercial y prácticamente ambas

se han concedido mutuamente entre los Estados, supuesto que su finalidad no sea otra que la del fomento de la aviación civil en su importante aspecto de los vuelos de *largo trayecto*.

Actualmente, el Gobierno mexicano, así como otros vigilan el ejercicio de esta libertad, pues está volviéndose práctica perniciosa la interrupción artificial de los viajes con motivo de los llamados "*stop-over (parada-estancia)*". En efecto, el stop-over, es la posibilidad de que el pasajero desembarque en un punto no autorizado, más que como escala técnica, por un periodo indeterminado, sujeto al compromiso de continuar el recorrido.

Sin embargo, países como los EUA han tomado la siguiente definición:

Es la autorización establecida en los itinerarios por las líneas aéreas de los EUA, es decir, all passenger may stop-over at any of the routed stations just by requesting it so, at the time of purchasing his ticket.

Esto cambia el verdadero sentido de la segunda libertad y afecta directamente a la tercera, cuarta y quinta, ya que abre una forma para incumplir el contrato de transporte aéreo, aunque las líneas aéreas

devuelvan el importe de los tramos de ruta cancelados, de acuerdo con los compromisos IATA,⁴². Así, surgen diversos problemas v.gr: determinadas líneas aéreas dejan de percibir beneficios sobre el importe de boletos en las rutas combinadas; se filtra pasaje a través de las líneas extranjeras, y se debilita el tráfico para los transportistas nacionales, a través del instrumento de cancelación en el punto intermedio.

No obstante lo anterior, la OACI define el concepto de *"stop - over (parada - estancia)"* como *"la interrupción intencional del movimiento por un punto con un solo billete o carta de porte aéreo durante un periodo superior al que se necesita para un tránsito directo, o al cambiar de vuelo un periodo que normalmente dura de tres a cuatro horas para conexión y esta estancia solo será excepcionalmente de una noche."*⁴³ Cabe mencionar que la Autoridad Aeronáutica mexicana ha comenzado a incluir esta definición en los Convenios bilaterales sobre transporte aéreo de México.

En relación con esta segunda libertad, los Estados pueden cobrar tasas o permitir que se impongan éstas por el uso de sus aeropuertos y

⁴² Videla Escalada, Federico; *MANUAL DE DERECHO AERONAUTICO*, Op. Cit. pg. 433.

⁴³ *Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional, aprobado por el Secretario General de la OACI (Doc 9626): Montreal, Canadá, 1996.*

ayudas a la navegación, a las operaciones aeronáuticas realizadas por aeronaves de otros Estados, pero por lo que respecta a las que no se dedican a servicios internacionales de itinerario fijo, dichas tasas no serán más altas que las que pagan los aviones nacionales de la misma clase dedicados a servicios regulares nacionales, ni serán más altas que las que pagan los servicios aéreos nacionales similares.

Estas dos libertades, la primera y la segunda, se conocen como libertades técnicas y corresponden al antiguo derecho de paso inocente. Las libertades tercera, cuarta y quinta que ha continuación se detallan, se le nombra como libertades comerciales o derechos para embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en el territorio de los Estados Contratantes de tráfico.

3.- Libertad de desembarcar pasajeros, carga y correo tomados en el territorio del Estado, cuya nacionalidad posee la aeronave, llamada libertad de tráfico entre el país de origen del avión y otro Estado.

Esta libertad no constituye una limitación natural a la soberanía estatal, sino que los países pueden negarla u otorgarla, según convenga a

sus propios intereses, independientemente de que con ello se haya vuelto al sistema de la concurrencia económica y de los Convenios bilaterales. Estas consecuencias son también válidas para las libertades cuarta y quinta.

4.- Libertad de tomar pasajeros, carga y correo destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave, llamada libertad de tráfico entre el país de destino del avión y otro Estado.

El otorgamiento de derechos comerciales respecto al tráfico de la tercera libertad así como del de la cuarta, es relativamente fácil si está limitado y se basa en un prorateo equitativo entre los países interesados; pero si se trata de un tráfico ilimitado, entonces hay que conciliar los intereses internacionales con los internos, lo cual resulta particularmente complejo.

En cuanto a la concurrencia entre servicios de tercera y cuarta libertades que se presten dos Estados entre sí, las posibilidades de coordinación son diversas. Hasta ahora ha sido difícil establecer cuotas de tráfico definidas, sujetas a altas y bajas, según estén más altas o bajas

respecto de ciertos porcentajes de coeficientes de carga útil y por ello se ha considerado por Estados Contratantes de la OACI, que sus líneas aéreas en circunstancias normales deben quedar en libertad para competir entre ellas por todo el tráfico, así como también la posibilidad de dejar la capacidad ofrecida a la discreción de los propios transportistas.

No obstante lo anterior, esta última posición del otorgamiento de oportunidades justas e iguales para las líneas aéreas que van a explotar los servicios aéreos en las rutas designadas, no es enteramente aceptable, cuando se trata de Estados en desarrollo y sin recursos económicos y aeronáuticos suficientes, frente a Estados desarrollados y económica y aeronáuticamente fuertes, por lo que es necesario que esas oportunidades justas e iguales no pueden entenderse sino como basándose en trato desigual.

5.- Libertad de tomar pasajeros, carga y correo destinados al territorio de cualquiera otra Estado contratante y el privilegio de desembarcar pasajeros, carga y correo, procedentes de cualquiera de dichos territorios, llamada libertad total de comerciar entre Estados Contratantes, es decir, es la facultad de explotar el tráfico (pasajeros,

carga y correo) existente entre los Estados distintos a aquél cuya nacionalidad ostenta la aeronave.

Esta libertad es en realidad la combinación de las libertades de tercera y cuarta en cierto sentido, la libertad completa de comerciar dejando y tomando pasajeros, carga y correo de un Estado a otro.

Ahora bien, aunque oficialmente sólo existen reconocidas las cinco libertades ya que he descrito, en la práctica la combinación de ellas ha dado origen a las libertades sexta y séptima.

6.- Libertad de transportar pasajeros, carga y correo entre dos Estados extranjeros por la vía del Estado de la nacionalidad de la empresa de aviación. Es una combinación de las libertades tercera y cuarta y consiste en que un estado situado entre una ruta que une a otros dos Estados, utilice su posición geográfica para el transporte entre aquellos, escudándose en su tráfico de tercera y cuarta.

7.- Libertad de transportar internacionalmente pasajeros, correo y carga por parte de una empresa de aviación que presta servicios exclusivamente fuera del Estado de su nacionalidad.

Además, la combinación de la quinta libertad con la sexta y la séptima crea problemas de particular dificultad. Así, pueden citarse las cuestiones que surgen con motivo del derecho al tráfico de quinta libertad respecto de dos Estados distintos del Estado de la nacionalidad de la línea aérea. Con respecto a ellos, el tráfico es de tercera o cuarta libertad, según el caso, y tratándose del último, es de sexta o de la séptima libertad, según sea través de él o no. Esta cuestión es importante si un Estado es de tráfico de tercera y cuarta libertades tiene sus propias líneas aéreas, entonces pierde un tráfico de transporte aéreo internacional que se canaliza por la línea aérea del Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave.

8.- Libertad de transportar pasajeros, correo y carga entre dos puntos del mismo Estado extranjero, llamada cabotaje, en opinión de Francoz Rigalt.⁴⁴ También comprende el llamado gran cabotaje, o sea, el

⁴⁴ Cfr. Francoz Rigalt, Antonio. DERECHO AERQESPACIAL: Op. Cit. pg. 82.

transporte entre un punto del territorio metropolitano del Estado y otro punto situado en islas adyacentes, posesiones o dominios del mismo Estado en ultramar.

Esta es la libertad que se reservan para sí los Estados para no permitir que aeronaves de nacionalidad extranjera tomen y dejen pasajeros, carga y correo exclusivamente entre dos puntos de su mismo territorio de conformidad con el Artículo 7 del Convenio de Chicago.

Tratándose de esta libertad es indispensable vigilar las interrupciones artificiales de los viajes, lo que hace difícil precisar bajo que clase de libertad se encuentra un determinado acto de transporte, de igual forma que en el caso de la segunda libertad.

La OACI ha propuesto que se distinga el transporte de cabotaje y el "*stop-over (parada-estancia)*", considerando al contrato de transporte como el regulador jurídico y la regla conforme a la cual se debe considerar un vuelo de cabotaje o internacional.

Una vez analizadas las ocho libertades, es oportuno resaltar que poco después de la Conferencia de Chicago, donde los EUA se mostraron como los principales defensores de la política de la libertad de los aires, hubo un cambio de política y se defendió la postura de que existe un conjunto de principios conforme a los cuales las dos primeras libertades del aire son derechos de transporte, y que la tercera, cuarta y quinta libertades son privilegios comerciales que deben estar sujetos a negociaciones bilaterales, por lo que se celebró el Acuerdo o Convenio entre los EUA y el Reino Unido en las Bermudas del 11 de febrero de 1946.

En dicho Acuerdo los EUA sostienen que debe haber oportunidad equitativa e igual para las líneas aéreas de las Partes Contratantes que operen en cada una de las rutas a establecer; la eliminación de las fórmulas empleadas para fijar de forma previa las frecuencias de vuelo o la capacidad; la supeditación del tráfico de quinta libertad a los requerimientos entre el país de origen y el de destino, a la operación entre los puntos terminales y a las necesidades de la zona para la cual pase la línea aérea, en relación con los servicios regionales o locales.

De conformidad con el Plan Bermudas, no hay control de frecuencias ni de los derechos de quinta libertad sobre las líneas aéreas de larga distancia explotadas desde el principio en servicios directos. En otras palabras, de acuerdo con él, no es posible contratar la nivelación y control de frecuencias. Implica, además, el ejercicio de las libertades sexta y séptima de que ya he hablado.

Un año después del Acuerdo de Bermudas, se hizo un nuevo intento en resolver multilateralmente la cuestión de los derechos comerciales en el transporte aéreo internacional, por lo que en la Asamblea OACI, celebrada en Ginebra, Suiza, de 1947, se planteó el otorgamiento multilateral de los derechos de quinta libertad en forma indivisible, pero la delegación mexicana que asistió a dicha reunión, sostuvo que la concesión de estos privilegios debe hacerse basándose en negociaciones bilaterales y propuso, con todo éxito, la divisibilidad en el otorgamiento de los derechos de tráfico.

Sobre los derechos comerciales, puede señalarse que existen tres posiciones fundamentales:

- *"Una primera, propugna por crear un código multilateral de principios que ofrezcan oportunidades iguales y equitativas para el desarrollo del transporte aéreo internacional; pero que reconozca a los Estados el derecho de reglamentar, mediante Convenios bilaterales, las condiciones bajo las cuales se puede hacer uso de estos derechos. Es la proclamación conocida por los norteamericanos con el nombre de vasta competición (libre competencia o concurrencia), mediante la determinación de cuotas y frecuencias de servicios y su reparto entre los Estados.*
- *Una segunda, es la de Holanda, que trata de establecer una competencia lícita y benéfica que signifique la mayor libertad posible en el espacio aéreo internacional, otorgando a todos los Estados cinco libertades del aire, sin restricciones de ninguna naturaleza. Su posición se explica si se considera que posee una flota importante y carece de tráfico para alimentarla*
- *La tercera y última, es la de Argentina, quien pretende encuadrar el ejercicio de las libertades del aire dentro de una serie de principios rígidos que, regulando la libertad, suplan la desigualdad entre las partes y permitan una distribución equitativa de los beneficios del tráfico entre los Estados, y quien propugna por la división del tráfico en monopotencial y bipotencial."*⁴⁵

Independientemente de la posición que se tome, la orientación general con relación al otorgamiento de la tercera, cuarta y quinta libertades toma como base la fórmula del *Acuerdo de las Bermudas*, la que *"teóricamente ofrece a las líneas aéreas involucradas, oportunidades idénticas y equitativas para explotar las rutas entre los territorios respectivos y tiene como objetivo fundamental ofrecer una capacidad*

⁴⁵ Francoz Rigalt, Antonio. *DERECHO AEROESPACIAL*. Op. Cit. pg. 84.

adecuada a la demanda de tráfico entre el país del pabellón de la empresa y el país de destino final del tráfico, también lo es que en la práctica constituye ninguna garantía de que el ejercicio de los derechos de embarque y desembarque se ajuste a los principios que enuncia, dada su vaguedad y amplitud de interpretación.”⁴⁶

El Reino Unido dio por terminado este Acuerdo bilateral, en 1977, pero antes de su terminación y tras complicadas negociaciones, surgió un nuevo convenio, el *Acuerdo de Bermudas II*.

Por todo lo anterior, un *Código Multilateral sobre los Derechos Comerciales en el Transporte Aéreo Internacional* no podrá tener una aceptación a corto plazo por parte de la Comunidad internacional, pero debe ser aspiración auténtica de toda política de transporte aéreo.

Como soluciones alternas se han sugerido acuerdos para la utilización conjunta de las aeronaves, la estandarización de los contratos, la utilización individual de las aeronaves y la unificación del derecho relativo a la responsabilidad civil; sin embargo, los arreglos sobre

⁴⁶ Francoz Rigalt, Antonio. *DERECHO AEROESPACIAL: Op. Cit.* pg. 84-85.

arrendamiento, fletamento e intercambio o canalización de aeronaves han frustrado de manera frecuente substituyéndose simplemente por formulas jurídicas más elementales como, por ejemplo, la de acuerdos de código compartido.

CAPITULO II: CONVENIOS (TRATADOS) BILATERALES CELEBRADOS POR MEXICO SOBRE TRANSPORTE AEREO

2.1 MOTIVACIÓN Y OBJETIVO DE LOS TRATADOS BILATERALES

Los principales temas incluidos en los Convenios bilaterales sobre Transporte Aéreo, cuyas disposiciones configuran el principal marco jurídico vigente respecto del servicio de transporte aéreo internacional, sobre la legislación nacional, la cual se considera complementaria de dichos Convenios.

Los temas más conflictivos son el número de líneas aéreas que operaran por cada Parte, la determinación de la libertad de tráfico y sus limitaciones, la capacidad acordada al transportador, es decir, que parte de este tráfico está autorizado a transportar y la fijación de las tarifas. Asimismo, se debe incluir la determinación del cuadro o esquema de rutas, las frecuencias de los servicios y su capacidad, las disposiciones referentes a las condiciones que deben cumplir las líneas aéreas y sus aeronaves y, por último, el establecimiento de las pautas relativas a la explotación de los servicios, es decir, el otorgamiento de derechos de tercera y cuarta libertades y, en su caso, de quinta libertad.

Como ya se señaló, el fracaso del Acuerdo de Transporte de 1944, motivo la necesidad de volver al sistema de regular la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, mediante el sistema de Convenios bilaterales, decisión adoptada, al menos con miras a una vigencia temporal, por la Conferencia de Chicago, como lo demuestra la inclusión de un modelo de Convenio bilateral, cuyo uso se recomendó a los Estados.

Actualmente la situación no se ha modificado, el transporte aéreo regular internacional está regido por Convenios bilaterales, los que constituyen el fundamento jurídico y normativo ordinario del régimen relativo a la creación y operación de dichos servicios, por lo que su función es de vital importancia.

Los Convenios bilaterales se fundamentan en dos conceptos complementarios, el primero, el reconocimiento de la soberanía de los Estados, tanto en su vigencia sobre el respectivo espacio aéreo, y el segundo, la consideración del transporte aéreo como un fenómeno dotado

de importante contenido económico y fundado sobre un verdadero acto de comercio.

Los Convenios en la materia tienen como objetivo establecer y regir las relaciones aerocomerciales entre dos Estados, es decir, su finalidad esencial consiste en autorizar la instalación de un servicio regular de transporte aéreo internacional y fijar su régimen jurídico, mediante la determinación de las condiciones a que debe ajustarse la explotación del mismo, que debe responder a las necesidades del público, las exigencias de una sana gestión línea aérea y la repartición equitativa del tráfico entre los transportistas de diversos países.

Cada uno de los Estados signatarios procura, mediante el acuerdo, obtener para sus transportistas el derecho de participar en el tráfico regulado, a fin de lograr las mayores ventajas posibles de la estructuración de la red de rutas internacionales y la organización de los correspondientes servicios.

Desde el punto de vista histórico, la sola observación empírica demuestra que los Convenios bilaterales han permitido al transporte aéreo

internacional regular alcanzar en pocos años un gran desarrollo, pero esto no impide señalar que, desde el punto de vista jurídico, es deseable contar con un régimen fundado en principios aceptados en todo el orbe y construidos con base en la equidad.

Por otra parte, el particularismo de las soluciones no es extremo, ya que aparece atemperado por la uniformación de grupos de Convenios bilaterales que constituyen verdaderas familias de tratados, inspirados por algunos Convenios bilaterales-tipo, como el primero de las Bermudas.

Respecto de la tendencia a la uniformidad o, al menos, a la aproximación de las soluciones, creo necesario destacar la importancia que, a tal fin, tuvo la aprobación por la Conferencia de Chicago de un texto de acuerdo bilateral referido al intercambio de derechos comerciales en el transporte aéreo internacional.

No obstante de la aproximación existente entre un gran número de Convenios bilaterales, el contenido particular de cada uno de ellos está determinado por las circunstancias propias de los Estados signatarios y,

por consiguiente, son muchas las soluciones a los diversos problemas en la materia.

La uniformidad se presenta frecuentemente en la estructura de los Convenios bilaterales, los que generalmente constan de dos partes: el Convenio propiamente dicho y un anexo que contiene el Cuadro de Rutas.

Como ya mencioné el Apartado VIII del Acta Final de la Conferencia de Chicago contiene un modelo de Convenio bilateral, sobre el que se han elaborado de los Convenios bilaterales existentes, estos son algunos de los temas que incluye:

- rutas concedidas;
- designación de las línea aéreas transportadoras;
- proscripción de cualquier discriminación en tasas de aeropuertos y demás servicios de infraestructura;
- reconocimiento recíproco de los certificados de aeronavegabilidad y certificaciones de idoneidad del personal;
- aplicación sin discriminación alguna de las disposiciones migratorias y aduaneras;
- control de la propiedad efectiva de las línea aéreas elegidas;
- deber de registrar el Convenio bilateral ante la OACI;
- cláusula opcional de solución de diferendos;
- requerimiento de un preaviso de sesenta días para la terminación de la vigencia del Convenio.

2.2 BREVE ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS RELACIONADOS CON LA REGULACIÓN JURÍDICA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Como complemento de este esquema básico, cabe señalar algunos otros aspectos, también muy generales, referidos a los Convenios bilaterales de transporte aéreo.

Como dijimos anteriormente, los sujetos del tratado son los Estados y no sus nacionales, aunque éstos, como transportistas o usuarios, pueden resultar los beneficiarios del acto. Es importante destacar que las líneas aéreas no son partes y que, ordinariamente, los Convenios bilaterales no hacen referencia a una línea aérea determinada, sino que dejan a cada Estado la facultad de designar las de su respectiva nacionalidad, que pueden ser una o varias.

Los temas incluidos en los Convenios bilaterales están vinculados a la estructuración misma del servicio de transporte aéreo internacional, por lo que es necesario considerar sólo los referentes a su regulación jurídica, es decir, la designación de las líneas aéreas autorizadas a prestar los servicios, el cuadro de rutas, la capacidad de transporte autorizada, la

determinación de las libertades concedidas, las tarifas y el procedimiento instaurado para la solución de los controversias que puedan plantearse con motivo de la aplicación y/o interpretación de los Convenios bilaterales.

2.2.1 DESIGNACIÓN DE LÍNEAS AÉREAS

En el ámbito de la aviación civil internacional, las líneas aéreas desempeñan una función primaria y tienen una situación bastante compleja, en virtud, de que son los sujetos activos de la prestación del servicio de transporte aéreo internacional, pero al mismo tiempo, dependen de los Estados en cuanto éstos son las Partes en los Convenios que otorgan las designaciones y las autorizaciones para efectuar las operaciones y establecen las condiciones a que deben sujetarse.

Es un principio aceptado en el conjunto de los Convenios bilaterales que cada Parte Contratante debe designar a una línea aérea de su nacionalidad que se beneficiará con las operaciones de transporte aéreo. Esta designación es un acto soberano de cada Estado, sin la intervención de la otra Parte, es decir, cada Estado puede elegir la empresa de su

nacionalidad que ha de prestar determinado servicio, conforme a las disposiciones del Convenio bilateral respectivo y, puede inclusive, reemplazarla por otra si lo juzga conveniente, a través de la cancelación respectiva. En este sentido, la línea aérea designada de la otra Parte, una vez autorizada, podrá comenzar a operar en cualquier momento.

En contraposición, cada Estado de requerir que la otra Parte Contratante garantice que la línea aérea elegida pertenece efectivamente a nacionales de ese país, y que ellos ejerzan el control de sus decisiones, requisito denominado ordinariamente de la propiedad sustancial y el control efectivo. Este derecho aparece en el Acuerdo de Tránsito, así como en la mayoría de nuestros Convenios bilaterales.

Esta combinación de ejercicio de derechos, es decir, la facultad de designación por una de las Partes y la facultad del control de la aptitud y las condiciones de la línea aérea elegida por la otra Parte, justifica que la elección deba ser previa al inicio de las operaciones, así como también que la línea aérea de un país tenga que pedir al otro Estado la correspondiente autorización para operar.

Los transportistas deben contar con un tratamiento equitativo en cuanto al uso de la infraestructura, tanto de los aeropuertos como de los servicios auxiliares al vuelo. Este tratamiento equitativo obliga a descartar un sistema de competencia desleal y contempla los intereses comerciales de las líneas aéreas, que operan rutas comunes, las cuales tienen que respetarse y colaborar para obtener los mejores rendimientos de carácter económico.

En este sentido los diferentes Convenios establecen la obligación para las Partes de garantizar y respetar el principio de real y efectiva reciprocidad. En la legislación nacional se establece en la fracción I del Artículo 2º y en el Artículo 33 del RLAC.¹

Finalmente, debo señalar que una línea aérea puede operar un servicio de transporte aéreo internacional, aunque no exista ningún Convenio suscrito entre el país de su nacionalidad y el Estado que le

¹ Artículo 2º del RLAC.- En adición a lo establecido por el Artículo 2 de la Ley de Aviación Civil, para los efectos de este Reglamento se entenderá por:

I. Reciprocidad real y efectiva: principio que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos emplea en las negociaciones internacionales, que permite establecer y asegurar un intercambio igualitario y equivalente en cuanto a las condiciones de operación de los servicios de transporte aéreo con otro Estado.

Artículo 33 del RLAC.- Cuando la Secretaría autorice a un permisionario extranjero la explotación de una ruta, debe otorgar el derecho de explotación de la misma, en igualdad de condiciones, al concesionario o permisionario mexicano que la solicite, siempre que cumplan con los requisitos que establece la Ley y este Reglamento.

otorgue el pertinente permiso administrativo unilateral, sobre la base de una solicitud presentada con ese fin.

LISTA DE LINEAS AEREAS DESIGNADAS CONFORME A LOS CONVENIOS SOBRE TRANSPORTE AEREO FIRMADOS POR MEXICO		
PAÍS	LÍNEAS AÉREAS EXTRANJERAS DESIGNADAS	LÍNEAS AÉREAS MEXICANAS DESIGNADAS
ALEMANIA	LUFTHANSA	MEXICANA
ARGENTINA	AROLINEAS ARGENTINAS	MEXICANA
AUSTRIA	AUSTRIAN AIRLINES/ LAUDA AIR	AEROMEXICO
BELGICA	CITY BIRD	TAESA (NO HA SIDO CANCELADA LA DESIGNACIÓN)
BOLIVIA	LLOYD AEREO BOLIVIANO	NINGUNA
BRASIL	VARIG	AEROMEXICO/ MEXICANA/ MAS AIR
CANADA	CANADIAN AIRLINES	MEXICANA
COLOMBIA	AVIANCA	MEXICANA
COREA	KOREAN AIR	AEROMEXICO
COSTA RICA	LINEAS AEREAS COSTARRICENCES	MEXICANA
CUBA	CUBANA DE AVIACIÓN	MEXICANA
CHILE	LAN CHILE	AEROMEXICO/ MEXICANA
CHECOSLOVAQUIA	CZECHOSLOVAK AIRLINES	MEXICANA
ECUADOR	ECUATORIANA DE AVIACION	MEXICANA
ESPAÑA	IBERIA	AEROMEXICO
EUA	ALASKA AIRLINES/ AMERICAN AIRLINES/ AMERICAN TRANS AIR/ AMERICA WEST/ CONTINENTAL AIRLINES/ CONTINENTAL EXPRESS/ DELTA AIRLINES/ LYNX AIR INTERNATIONAL/ MESA AIRLINES/ MIDWAY AIRLINES / NORTHWEST AIRLINES/ TRANSWORLD AIRLINES/ UNITED AIRLINES/ US AIRWAYS/ SUN COUNTRY AIRLINES/ ATLANTIC SOUTHEAST AIRLINES/ COMAIR	AEROCALIFORNIA/ AEROEJECUTIVO/ AEROMEXICO/ AVIAXSA/ ALLEGRO/ AEROMAR/ AERLITORAL/ MEXICANA.
FILIPINAS	PHILIPPINE AIRLINES	NINGUNA
FRANCIA	AIR FRANCE	AEROMEXICO
GRAN BRETAÑA	BRITISH AIRWAYS	AEROMEXICO
GUATEMALA	AVIATECA/ MAYAN WORLD AIRLINES/ TRANSPORTES AEREOS INTER	MEXICANA/ AEROCARIBE/ AEROMAR
ITALIA	ALITALIA	AEROMEXICO
JAPÓN	JAPAN AIRLINES	AEROMEXICO
LUXEMBURGO	NINGUNA (CARGOLUX)	NINGUNA
MALASIA	NINGUNA	NINGUNA
NUEVA ZELANDIA	AIR NEW ZEALAND	MEXICANA (AUTORIZADA)
PAISES BAJOS	KLM	TAESA (NO HA SIDO CANCELADA LA DESIGNACIÓN)

PANAMA	COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACION	MEXICANA
PERU	TRANSAMERICAN AIRLINES "TACA PERU"	AEROMEXICO
POLONIA	NINGUNA	NINGUNA
PORTUGAL	NINGUNA	AEROMEXICO
REPUBLICA DOMINICANA	NINGUNA	AEROVIAS CARIBE
SINGAPUR	NINGUNA	NINGUNA
SUIZA	SWISSAIR	AEROMEXICO
TAILANDIA	NINGUNA	NINGUNA
RUSIA	AEROFLOT	NINGUNA
VENEZUELA	SERVIVENSA	MEXICANA

2.2.2 EL CUADRO DE RUTAS

Dos Estados que formalizan un Convenio sobre Transporte Aéreo, especialmente si se encuentran distantes entre sí deben computar no sólo los puntos finales, donde finalizarán las operaciones de sus respectivas líneas aéreas, sino también las vías que han de seguir las aeronaves, a efectos de posibilitar una explotación comercial más racional y ventajosa.

Por lo anterior, el establecimiento del Cuadro de Rutas se ha convertido en un instrumento fundamental para regular el tránsito aéreo y los derechos de tráfico otorgados y que, por consiguiente, las disposiciones destinadas a precisarlo ocupan un lugar importante y responden a los puntos de vista de los Estados Parte y a la orientación de

las mismas, respecto de la prestación del servicio de transporte aéreo internacional.

La LAC define en su Artículo 2º, fracción VIII, una ruta como el espacio aéreo establecido por la Secretaría para canalizar el tráfico aéreo; sin embargo, las consideraciones económicas y políticas influyen en la formulación de un cuadro de rutas, en cual es básica la determinación de los aeropuertos donde pueden aterrizar las aeronaves afectadas a la prestación del servicio de transporte aéreo internacional.

De conformidad con Federico Videla, los Cuadros de Rutas de los Convenios bilaterales, se pueden establecer de las siguientes formas:

- ❖ *"Técnicamente, un plan o esquema de rutas puede ser rígidos o flexible; se le considera rígido cuando menciona todas las escalas previstas y sólo puede ser variado cuando existe acuerdo entre los Estados signatarios, y flexible cuando sólo exige que los servicios sean razonablemente directos.*
- ❖ *Con criterio intermedio, puede estructurarse un esquema semiflexible: que contemple varias opciones y aun deje librada a cada una de las partes la decisión de modificar las escalas intermedias, siempre que no exista objeción del otro Estado contratante.*
- ❖ *Una tercera modalidad consiste en estructurar un plan de rutas en el cual cada uno de los Estados pueda eliminar escalas*

*intermedias, que permite suprimirlas y sólo exige el pleno respeto de los puntos terminales.*²

En la elección del plan de rutas, los puntos fundamentales son, pues, los terminales, ubicado cada uno de ellos en el territorio de uno de los Estados signatarios.

Las escalas comerciales deben ser convenidas entre las Partes y establecidas en los Convenios bilaterales, ya que interesa la ruta comercial; sin embargo, pueden ser omitidas mediante disposición en contrario establecida de conformidad entre las mismas Partes.

El cuadro ordinario de rutas muestra tres tipos puntos o tres grupos de puntos diferentes con tratamiento jurídico diverso, que son los siguientes: i) los de partida, ii) los de destino y iii) las escalas intermedias, pero, en ciertos casos, los Convenios bilaterales permiten a los transportistas de uno de los Estados Parte operar más allá del territorio del otro Estado, hacia terceros países, lo cual, se considera como un beneficio especial, pero en realidad debe ser señalarse como resultado de

² Videla Escalada, Federico. MANUAL DE DERECHO AERONÁUTICO: Op. Cit. pg. 456.

la configuración geográfica y de las necesidades técnicas y económicas del transporte aéreo.

En el cuadro de rutas pueden determinarse diversas categorías de tráfico, calificadas según los puntos entre los cuales se efectúan las operaciones de transporte. En este sentido, se distinguen cinco divisiones: 1) tráfico total de la ruta, 2) tráfico entre las Partes, 3) tráfico nacional, 4) tráfico del concedente, y 5) tráfico de terceros países.

El tráfico total se compone de la suma de todas las corrientes de tráfico que pueden originarse en la ruta y, por su parte, el de tercera y cuarta libertades, es decir, el directo dentro de los territorios de los Estados signatarios, cabe en la calificación de tráfico entre las partes.

2.2.2.1.- La Estructuración de las Rutas Aéreas

Para la estructuración de un cuadro de rutas aéreas internacionales regulares, es indispensable conocer los compromisos adquiridos por el Estado que intente llevarlo a cabo, así como los del Estado o Estados a cuyas ciudades pretenda llegarse por la línea aérea designada para

embarcar o desembarcar pasajeros, carga y correo, vigilando el otorgamiento de la quinta libertad en las ciudades que correspondan, pues este privilegio siempre implica la existencia de un verdadero puente hacia otros centros de población extranjeros, cuando en éstos también se concede. En tal supuesto, un Estado siempre corre el peligro del establecimiento de una nueva ruta a su territorio, con el simple derecho de quinta libertad otorgado por otro Estado y la participación en su tráfico regional por líneas extranjeras.

De conformidad con lo anterior, Antonio Francoz señala que esta es la única forma de planear un cuadro de rutas en que pueda apoyarse un adecuado sistema de distribución de la riqueza, por lo que se debe revisar con un criterio realista y práctico los tratados, convenios y, en su caso, los permisos concedidos, así como examinar cuando y en que casos se concede la quinta libertad.³

³ Cfr. Francoz Rigalt, Antonio. *DERECHO AEROESPACIAL*; Op. Cit. pg. 86.

La celebración de Convenios bilaterales es todavía una cuestión delicada que muchas veces coarta la libertad de los Estados para las negociaciones directas con las líneas aéreas o para la ejecución de determinadas acciones indispensables para afirmar y asegurar su propio transporte aéreo por las serias divergencias entre los intereses nacionales, se impone, por lo menos, una labor de coordinación y unificación en las disposiciones gubernamentales.

En toda firma de Convenios bilaterales es ineludible considerar la importancia aeronáutica de cada uno de los Estados Contratantes y los factores físicos, económicos y políticos que intervienen en la formación de los grandes centros generadores de pasajeros, carga y correo, analizándose los promedios mensuales de dicho movimiento de pasajeros y de pasajero-kilómetro, así como los mapas geográficos con sus ciudades claves, las estadísticas de población y la densidad de ésta, la ubicación de las zonas de mayor importancia industrial y comercial, los itinerarios de las líneas en operación, las desviaciones de tráfico operadas a través de ellos, y, por último, entre otros, la proyección posible de todos estos elementos en el turismo nacional.

Es necesario clasificar las rutas, según su importancia, en principales y accesorias, a fin de establecer y fortalecer previamente las primeras para que sirvan de sostén a las segundas, pues es bien sabido que en el movimiento de pasajeros, carga y correo que se opera en el globo se forma un anillo principal mundial de tráfico aéreo entre los 30° y 60° latitud Norte, a partir del cual se nutren otros ejes secundarios continentales. Así, el Atlántico Norte, que también es importante ruta marítima, es el paso fundamental por la vía aérea entre Europa y América. Para participar de dicho tráfico hay que trazar las rutas aéreas lo más directamente posibles en forma tal que constituyan líneas razonablemente directas de partida y de llegada al territorio de los Estados, los que en esa forma podrán gozar de la tercera, cuarta y quinta libertades.⁴

En la formación de toda red aérea hay que extender las rutas a fin de integrar sistemas completos que permitan la participación en el tráfico a que se refieren las libertades para intercambiar privilegios.

⁴ La OACI ha recomendado esto en su proyecto de 1946 (documento 2089, Artículo 8, pg. 15), así como la forma conveniente de utilizar los aeropuertos, el sistema de prestación de servicios y los puntos terminales mejores.

Asimismo, hay que proceder a incrementar el tráfico continental y después el intercontinental, para lo cual las rutas no deben ser largas, ni llegar solamente a puntos periféricos de los Estados sobrevolados, sino siempre dejar abierta la posibilidad de prolongarlas hacia otros países situados más allá de aquéllos con los que se trate inicialmente.

Por lo tanto, lo importante es participar en el tráfico a que se tiene derecho. Para ello hay que ir al multilateralismo, al bilateralismo, a los enfoques regionales o bien de zona técnica de navegación, a los grupos económicos o de intereses comunes o a las categorías de tipo de carga o de naturaleza del servicio, según convenga, dada la peculiar posición de cada Estado.

Ello sin perjuicio de fortalecer cualquier situación lograda basándose en *pools* aeronáuticos, intercambio de equipo, agencia interlineal o consorcio. Esto, por otra parte no constituye más que el cumplimiento estricto de las disposiciones del Artículo 44, inciso f) del Convenio de Chicago, relativo a la oportunidad equitativa de explotar los servicios de transporte aéreo internacional y el pleno respeto de los derechos mutuos de los Estados.

En Europa y en Argentina esta labor ya se ha iniciado, con la propuesta de unir los intereses de varios Estados en el otorgamiento de la quinta libertad. Cada Estado de un grupo concedería su propia parte del tráfico a los otros Estados del mismo grupo, a cambio de su participación en el tráfico de esos mismos Estados.

2.2.3

CAPACIDAD

Los Convenios bilaterales regulan la capacidad de los servicios, cuyo criterio fundamental señala que la capacidad ofrecida debe ajustarse a la demanda de tráfico, de modo de evitar el derroche de recursos y las consecuencias dañosas de una competencia irracional y desleal.

Sin embargo, siempre se calcula la posibilidad de un excedente de oferta. En general, este cálculo se adecua a un coeficiente de ocupación razonable. Estos cálculos se efectúan sobre la base del potencial de transporte directo entre los Estados Parte, sin perjuicio de computar un margen para el tráfico de quinta libertad. Estos cálculos son importantes al momento de considerar el otorgamiento de una quinta libertad.

**ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA**

Asimismo, debe admitirse el tráfico de tercera y cuarta libertades entre el país de nacionalidad del transportista y terceros Estados.

Con este criterio y la consideración del coeficiente de utilización antes mencionado se puede predeterminar adecuadamente la capacidad a ofrecer en cada servicio. Este es el sistema de predeterminación se opone al de revisión de la capacidad ex post-facto, en el cual la oferta es inicialmente libre y los ajustes se practican a posteriori, con incidencia hacia el futuro y de acuerdo con el potencial de tráfico revelado por la realidad de los hechos durante un periodo de tiempo.

El uso de un sistema u de otro obedece a las necesidades o políticas, en el caso de México se utiliza el sistema de predeterminación, ya que es necesario tener el potencial de transporte directo existente o que puede desarrollarse entre México y el otro país, especialmente si se tiene considerado otorgar derechos de quinta libertad hacia EUA o Cuba.

La capacidad se distribuye de la siguiente forma: la mitad a cada una de las líneas aéreas elegidas, asimismo se especifica que cada una de ellas puede ceder temporalmente su cuota a la otra, si no está en

condiciones de atender integralmente la parte del tráfico que le fue asignada, y recuperarla más adelante, cuando se restablece la igualdad transitoriamente alterada. Cabe señalar, que en algunos Convenios bilaterales se delega en las propias línea aéreas elegidas a la distribución entre ellas de la capacidad fijada.

Vinculado con el tema de la capacidad se encuentra, la ruptura de carga o cambio de aeronave representa un instrumento apto para mejorar las perspectivas económicas de la operación de una línea aérea. El cambio de aeronave consiste en el reemplazo de las aeronaves destinadas a operar en una ruta, por otras de menor volumen a partir de un punto determinado.

Es innegable la importancia de las disposiciones referidas a la capacidad, puesto que define el ámbito de los privilegios concedidos y, por consiguiente, lo precisa, pero es evidente que se integran y complementan con la determinación de los derechos que los Estados acuerdan recíprocamente a las líneas aéreas de los demás países, es decir, con el otorgamiento de las tres libertades comerciales.

El esquema más simple de un Convenio bilateral contempla la operación de servicios denominados terminales, es decir, que sólo transporten tráfico de tercera y cuarta libertades entre los territorios de los dos Estados Partes.

Pero, ese esquema tan sencillo origina en la práctica serias dificultades para las líneas aéreas por motivos operacionales, económicos y comerciales, así como por puntos intermedios situados en el territorio de terceros Estados, ya sean escalas técnicas o escalas comerciales.

Cabe señalar, que las escalas comerciales son en muchas ocasiones imprescindibles, por hacerse prácticamente imposible la operación de una línea aérea sin organizar un servicio que vincule el país de origen con diversos puntos ubicados en uno o más países, y estos puedan ser atendidos con las aeronaves destinadas a operar en una misma ruta.

Estos problemas no son de mayor envergadura, pero se complican por razones de índole económica, las cuales imponen la necesidad de autorizar entre las escalas previstas algún transporte de quinta libertad

que, como vimos, origina las mayores dificultades en el ámbito del servicio de transporte aéreo internacional.

En la regulación de este problema, las líneas aéreas de los Estados Parte en un Convenio deben establecer bases de cooperación que sirvan para asegurar a las dos los mejores resultados patrimoniales, con el consiguiente beneficio para la actividad general.

Dentro del tráfico de quinta libertad, es usual establecer disposiciones especiales para aquel que se cumple entre el punto terminal situado en el territorio de uno de los Estados Parte y los puntos ubicados más allá, en el territorio de terceros Estados.

También el tráfico regional recibe tratamiento especial, a cuyo respecto se plantea la necesidad de resolver el enfrentamiento entre los intereses de los transportistas que operan líneas de largo recorrido y los que tienen a su cargo la atención de esta especie de servicio de transporte aéreo internacional.

2.2.4 TARIFAS

Otro tema importante es el de las tarifas⁵ y, naturalmente, muchas veces aparece mencionado en los Convenios bilaterales, aun cuando no existe uniformidad de criterios, pero frecuentemente se indica que deben aplicarse tarifas razonables, mientras que en otros Convenios se incluyen cláusulas algo más precisas.

Las tarifas del transporte internacional son fijadas por la IATA y aprobadas por los diversos Estados, de hecho, algunos Convenios bilaterales indican que deberían tenerse en cuenta las recomendaciones de la mencionada entidad, mientras que otros señalan que es necesario fijarlas, de conformidad con las operaciones de las líneas aéreas que operan en las mismas rutas.

⁵ El Artículo 48 del RLAC define a la tarifa como la contraprestación que debe pagar el usuario por la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga, que incluye las reglas de aplicación, o condiciones y restricciones aplicables según las características del servicio que se contrate.

Este criterio se refleja en las consideraciones del Capítulo VIII, De las tarifas, de la LAC y de la Sección Cuarta, De las tarifas, del RLAC, ya que, los concesionarios o permisionarios fijarán libremente las tarifas por los servicios que presten, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia. Asimismo, la LAC señala que los Convenios bilaterales se aprobarán por la SCT, de conformidad con lo que en materia de tarifas se establezca en los mismos.

Con el fin de dar seguridad a los usuarios del servicio, las tarifas se registran ante la SCT para su entrada en vigor, estarán permanentemente a disposición de los usuarios, describirán clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetas y permanecerán vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas. Dichas restricciones deberán hacerse del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio.

Para la fijación de las tarifas la SCT debe considerar los siguientes criterios, establecidos en el Artículo 56 del RLAC, i) que la tarifa sea competitiva, es decir, aquella que un concesionario o permisionario eficiente cobraría por el mismo servicio; ii) que las tarifas sean

equiparables a las tarifas vigentes de otras líneas aéreas, en el mercado interno nacional, de otro país o, en su caso, en el mercado internacional, en condiciones similares, y iii) que las tarifas sean establecidas con base a una referencia internacional de costos de operación y capital. También la SCT podrá establecer condiciones en materia de ajuste en la autorización de las tarifas, en virtud de las rutas, las frecuencias, los horarios, el equipo con el que se opera, la calidad del servicio, la información contable, la comercialización, la propia tarifa, así como el periodo de vigencia de la misma.

2.2.5 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Como último tema tratado en los Convenios bilaterales es importante mencionar las disposiciones destinadas a la solución de los controversias.

El primer procedimiento es la autocomposición entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes para la celebración de negociaciones o consultas, este procedimiento no excluye a las autoridades diplomáticas de las Partes, para la resolución de la controversia.

No obstante, si esta primera etapa fracasa, debe recurrirse a un método heterocompositivo, es decir, al arbitraje o a cualquier solución jurisdiccional adoptada dentro del marco de la OACI, de conformidad al Convenio de Chicago.

2.3 MARCO JURÍDICO – CONVENCIONAL EN MATERIA DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE MÉXICO Y OTROS PAÍSES

Por lo anteriormente expuesto, México regula sus relaciones aerocomerciales con otros países sobre la base de Convenios bilaterales sobre Transporte Aéreo que constituyen el marco jurídico – convencional y refleja los lineamientos de su política en la materia.

La estructura de los Convenios bilaterales sobre Transporte Aéreo suscritos por México, se compone de dos partes: el Convenio propiamente dicho y el Cuadro de Rutas, anexo al Convenio. Cabe destacar, que en todos los Convenios bilaterales el Gobierno de México ha afirmado su derecho de elegir libremente la línea aérea mexicana que explote el servicio de transporte aéreo internacional convenido.

De conformidad con el último Modelo de Convenio Sobre Transporte Aéreo utilizado por México en sus negociaciones en la materia, estos son los temas que se incluyen:

- *Definiciones*
- *Otorgamiento de Derechos*
- *Designación o Autorización*
- *Revocación o Suspensión de Autorizaciones*
- *Leyes y Reglamentos*
- *Certificados y Licencias*
- *Derechos Aeroportuarios*
- *Derechos Aduaneros*
- *Principios que Rigen la Operación de los Servicios*
- *Tarifas*
- *Seguridad de la Aviación*
- *Transferencia de Utilidades*
- *Actividades Comerciales y Representaciones*
- *Estadísticas*
- *Convenio Multilateral*
- *Consultas y Enmiendas*
- *Registro*
- *Solución de Controversias*
- *Denuncia*
- *Entrada en Vigor*

CAPITULO III: EL DERECHO DE TRAFICO DE QUINTA LIBERTAD

El derecho de quinta libertad es la *"libertad de tomar pasajeros, carga y correo destinados al territorio de cualquier otro Estado Contratante y el privilegio de desembarcar pasajeros, carga y correo, procedentes de cualquiera de dichos territorios, llamada libertad total de comerciar entre Estados Contratantes,"*⁴

La quinta libertad es la combinación de tercera y cuarta libertades, es la libertad comercial completa, en virtud de que se otorga el derecho de operar, tomar y dejar pasajeros, carga y correo de un Estado a otro. Por lo que si no se desarrolla a partir de un debido sistema de competencia en el servicio de transporte aéreo internacional, esto implica algunos problemas de cierta dificultad.

El tráfico de tercera y cuarta libertades existentes entre dos países pertenece a las líneas aéreas de esos dos países y ese tráfico es el único que, propiamente, pueden explotar, pues el tráfico entre dos terceros países pertenece a las líneas de esos países. En consecuencia, cuando se

⁴ Francoz Rigalt, Antonio. *DERECHO AEROESPACIAL: Op. Cit. pg.80.*

concluye un Convenio bilateral entre dos países, solo debería ocuparse de reglamentar esa clase de tráfico.

Como ya señalé, la operación de las rutas aéreas entre dos países distantes es muy costosa, por lo que se requiere de un tráfico complementario del tráfico de tercera y cuarta libertades, para costear las operaciones de la ruta. Ese tráfico complementario es el tráfico existente entre los países intermedios de la ruta, es decir, tráfico de quinta libertad.

De conformidad con lo anterior, José García Escudero² sostiene que el avión que explota derechos de quinta libertad se ve reducido a ayudarse con el tráfico que le dejan los servicios de tercera y cuarta libertades (tráfico residual), o fijada previamente la capacidad de los servicios principales según las exigencias del tráfico entre los puntos extremos de la línea aérea, se evita que las aeronaves vuelen con asientos libres que el público desearía ocupar, permitiéndoles que se rellenen con tráfico intermediario.

² Cfr. García Escudero, José María. LAS LIBERTAD DE LOS AIRE Y SOBERANÍA DE LAS NACIONES. S.N.E.: Madrid, España. 1951, pg. 184

Cuando un Estado que compita por un tráfico que considere tráfico de quinta libertad, pero que para otro Estado sea de tercera o cuarta libertades, la OACI ha sostenido que es necesario exigir a la línea aérea del primer Estado que reduzca cualquier capacidad propuesta de quinta libertad, si la empresa del segundo Estado proporciona el servicio de transporte aéreo y observa el principio del factor razonable de capacidad, aún cuando esta empresa no pueda satisfacer todo el tráfico existente.

Por lo anterior, el tráfico de quinta libertad entre diversos Estados debe subordinarse al de tercera y cuarta ejercido directamente por ellos y, por tanto, la quinta libertad debe regularse como complementaria de las anteriores.

Cabe señalar, que la concurrencia y el tráfico entre dos Estados puede ocasionar que para el primer Estado este tráfico constituya de quinta libertad y para el segundo Estado, el mismo tráfico sea de tercera y cuarta libertades. En tal supuesto, debe haber prioridad para el Estado del tráfico de tercera y cuarta libertades, concediéndose la quinta siempre, y cuando la capacidad de tráfico no esté suministrada por las líneas aéreas de los Estados en donde se embarquen o desembarquen

pasajeros, carga y correo, ó después de tomar en cuenta los distintos servicios de transporte aéreo internacional establecidos por los Estados involucrados.

Sobre este tema, la OACI ha declarado que es necesario conferir a las líneas aéreas de los Estados Contratantes, el derecho inherente de suministrar la capacidad requerida para su propio tráfico de tercera y cuarta libertades, mientras que el de quinta libertad no debe considerarse como *inherente*, sino como *existente*, en tanto que las líneas aéreas de los Estados no puedan hacerse del cargo de este último tráfico. Esta capacidad adicional debe reducirse o eliminarse cuando el Estado que no podía prestar el servicio, realice la operación con su propia línea aérea dando servicio a dicho tráfico. Así, el principal tema está en que los Estados acepten renunciar a su prioridad en el tráfico de tercera y cuarta libertades, autorizando que la concurrencia del tráfico de quinta libertad sea similar al de estas libertades.

Muchos países, entre ellos México, han aceptado esta capacidad adicional e inclusive han otorgado el derecho de quinta libertad, sujeta a la previa autorización de la Autoridad Aeronáutica mexicana, con base a la

disminución de frecuencias, la existencia de alianzas comerciales o pools aeronáuticos, la cancelación en el momento en que una línea aérea nacional pueda prestar el servicio en esa ruta.

El otorgamiento de la quinta libertad y su debida combinación con el tráfico de tercera y cuarta libertades, inclusive con la sexta y séptima libertades, constituye una cuestión fundamental para los Estados. La defensa lógica de los Estados generadores de tráfico, como México, es el otorgamiento de la quinta libertad complementaria de la tercera y cuarta libertades, así como la compensación de quinta libertad, en virtud de un tráfico de la tercera y cuarta libertades que no se ejerce.

3.1 ANÁLISIS JURÍDICO DEL DERECHO DE TRAFICO DE QUINTA LIBERTAD

En materia de aviación comercial internacional, la tercera, cuarta y quinta libertades son fundamentales, ya que implican derechos de explotar el tráfico aéreo internacional. Así, la tercera libertad es la facultad de desembarcar pasajeros, carga y correo tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad ostenta la aeronave; la cuarta

libertad es la facultad de tomar en un Estado pasajeros, carga y correo destinados al territorio cuya nacionalidad posee la aeronave; y, por último, la quinta libertad es la facultad de tomar y desembarcar pasajeros, carga y correo existente entre los Estados distintos a aquél cuya nacionalidad ostenta la aeronave.

No obstante lo anterior, México ha incorporado una política en sus Convenios bilaterales sobre Transporte Aéreo consistente en el otorgamiento de derechos de la tercera y cuarta libertades a las líneas aéreas extranjeras, pero se ha mostrado muy cauteloso para conceder derechos de quinta libertad. Inclusive, puede decirse que esta clase de derechos se han concedido, en dos casos: i) cuando sus líneas aéreas no operan al punto, en donde se desea disfrutar de estos derechos y es conveniente contar con este servicio; o ii) cuando es conveniente a cambio de derechos similares.

3.1.1

LA DOCTRINA FERREIRA

A fin de entender un poco mejor esto, cabe mencionar algunos de los principios fundamentales de la doctrina del profesor Enrique Ferreira, jurista de la Universidad de Córdoba y que representó a Argentina en numerosas negociaciones internacionales. Esta doctrina fue elaborada algunos años después de la Conferencia de Chicago y sirvió para fijar la política aerocomercial argentina, así como para elaborar la legislación en la materia en ese país.³

A continuación, se enuncian algunos de sus principios fundamentales, según el propio Ferreira, los cuales, no obstante los años desde que fueron elaborados, siguen siendo válidos para todos los países, que como el nuestro, desean alcanzar el sitio que les corresponde en el marco de la aviación internacional:

- i. *Se trata de una doctrina que tiene base jurídica, busca como finalidad la última el imperio del Derecho y tiende a realizar la justicia entre las naciones en este terreno.*
- ii. *Califica a la aviación internacional como servicio público y niega que sea una actividad de carácter político o militar.*
- iii. *El tráfico entre dos naciones constituye una unidad que pertenece a ambas.*

³ Videla Escalada, Federico. MANUAL DE DERECHO AERONAUTICO: Op. Cit. pg. 439 – 440.

- iv. *La aviación comercial internacional debe ser concebida en función de la participación que todas las naciones deben tener en ella.*
- v. *Deben combatirse las posiciones extremas, tanto la soberanía cuanto la libertad absolutas, y sostener que a situaciones distintas corresponden soluciones jurídicas también diferentes, como ocurre con la quinta libertad, que requiere enfoque diverso en relación con los países pequeños y los que poseen territorios dilatados.*
- vi. *Deben distinguirse los tráficos principales y los complementarios y subsidiarios y controlarlos sobre la base de estadísticas correctas.*
- vii. *Los tráficos de largo recorrido no deben tener primacía, sino que, por el contrario, deben predominar los de tercera y cuarta libertades.*
- viii. *El tráfico es un bien inmaterial, de propiedad de la nación que lo origina, y comprende tanto al que nace en su territorio cuanto al que lo tiene como punto final.*
- ix. *Deben respetarse en la práctica los derechos ajenos, sobre la base de la igualdad jurídica entre todos los Estados.*

Por tanto, puedo deducir de lo anterior que cada Estado no puede ni debe disponer, en principio, más que de su propio tráfico, porque de otro modo se violaría la soberanía de otros Estados y su derecho a disponer de sus propios bienes, de conformidad con el derecho internacional público.

De acuerdo con esta doctrina, el tráfico existente, por ejemplo entre México y Guatemala, debe ser explotado únicamente por líneas aéreas mexicanas y guatemaltecas, ya que este es el tráfico natural perteneciente a México y a Guatemala.

Esta misma doctrina admite el otorgamiento de la quinta libertad para solucionar la situación de hecho mientras dura la incapacidad de un país, para tomar o descargar su propio tráfico hacia y de terceros países. Siguiendo el ejemplo antes mencionado, implicaría que México y/o Guatemala no estuvieran en posibilidad de explotar el tráfico existente entre ellos, se podría permitir que la línea aérea de un tercer país, como EUA, explotará el tráfico México – Guatemala, mientras durara esta incapacidad, lo que inclusive resulta conveniente para estos países.

Las disposiciones del Convenio de Transporte Aéreo Internacional establece como obligatorias a la tercera y cuarta libertades, pero con relación a la quinta libertad prescinde de este carácter de obligatoriedad. Esta excepción se incluyó en beneficio de los países pequeños y poco desarrollados en materia de transporte aéreo, los que tenían, con justificada razón, el acaparamiento por parte de las grandes potencias

aéreas de las rutas mundiales, impidiéndoles con ello el desarrollo de sus propios servicios de transporte aéreos internacionales y participar en la explotación de sus propios tráficos.

3.1.2 RUTAS DE LARGO RECORRIDO

A contrario sensu de la Doctrina Ferreira, existe la doctrina conocida en el medio aeronáutico como política de "*cielos abiertos*", la cual es postulada por países desarrollados en materia de aviación, a través del argumento de que, es necesario llevar los beneficios de la aviación a los países que no están comunicados por este medio. De tal forma, establecen rutas denominadas de largo recorrido y se dedican a explotar el tráfico que existe, a través de diversos puntos en varios países en toda la ruta.

En este sentido, esta doctrina también afirma que la operación de una ruta de largo recorrido es excesivamente costosa y, por tanto, inoperable con el tráfico de tercera y cuarta libertades, es decir, que este tráfico no es suficiente para mantenerla, por lo que solicitan de los países intermedios, el derecho de quinta libertad.

3.1.3 OTORGAMIENTO DEL DERECHO DE QUINTA LIBERTAD Y SU PROBLEMÁTICA

Cuando se concluye un Convenio sobre Transporte Aéreo entre dos Estados solo debería ocuparse de reglamentar el tráfico de tercera y cuarta libertades existente entre esos países y, por tanto, pertenece a las líneas aéreas de esos dos países, en virtud , de que ese tráfico es el único que pueden explotar. De esta forma, el tráfico entre dos terceros Estados pertenece a las líneas aéreas de esos terceros países.

Como ya se señaló, la operación de las rutas aéreas entre dos países distantes es muy costosa y, por tanto, se requiere del tráfico de quinta libertad. Esta es la razón por la que en los Convenios se incluyen disposiciones sobre derechos de quinta libertad, cuando así conviene a las Partes, inclusive con restricciones como el caso de México.

Pueden concederse derechos de quinta libertad si el país que los otorga no cuenta con servicios propios a un punto solicitado o si a cambio de ellos obtiene derechos de igual categoría para sus líneas aéreas. En

este caso deben considerarse diversos factores, por lo que es aconsejable entre países con iguales recursos en materia de aviación, pues de lo contrario las consecuencias serán muy graves.

Por lo que surge el primer problema, si un país subdesarrollado en materia de aviación acuerda con un país desarrollado derechos de quinta libertad, puede suceder:

- ❖ *que no obtenga ningún beneficio de ello, al no ser posible que sus líneas aéreas compitan con las del desarrollado, en el transporte desde el territorio de este último a un tercero;*
- ❖ *que los derechos de quinta libertad se conceden a las líneas aéreas de un país desarrollado como complementarios, a un punto al cual operan las líneas del país subdesarrollado, las primeras acabarán por sacar del mercado a las segundas, en virtud, de la desigualdad de recursos y, por tanto, los derechos de quinta libertad terminan por ser principales, y*
- ❖ *que debe ejercerse un control sobre las líneas aéreas que disfrutan de estos derechos, porque nunca se les niega el carácter de complementarios a los derechos de quinta libertad, pero las fórmulas empleadas son vagas y susceptibles de toda clase de interpretaciones de tal forma que en la práctica se llega a una malinterpretación en el propósito mismo del transporte aéreo, consistente fundamentalmente en el transporte de tercera y cuarta libertades.*

Otro problema que surge es la clasificación del tráfico, en la cual parecería que no hay dificultades si se toman en cuenta las definiciones que se han dado de las libertades; sin embargo, reviso el siguiente supuesto:

¿El siguiente pasajero sería clasificado como de tercera o de quinta libertad?

Sí compra un boleto en EUA para ir a México y, posteriormente, a Jamaica quedándose en México 15 días. De EUA a México viaja en una línea aérea estadounidense.

Las opiniones se dividen:

- *El pasajero es de tercera libertad, pues el verdadero origen del pasajero es EUA, y va de EUA a Jamaica, su destino final, o*
- *El pasajero es de quinta libertad, puesto que su primer destino es México y el segundo destino es Jamaica.*

Los países generadores de tráfico, es decir, los más desarrollados en la materia, sostienen la primera clasificación, argumentando que ese pasajero sólo hizo una parada-estancia y que eso no modifica la situación del pasajero.

El resto de los países apoyan la segunda clasificación, en virtud, de que si el pasajero hace una parada-estancia en México es porque le interesa y, por tanto, ése es su verdadero destino, independientemente del segundo.

Este problema del verdadero origen y destino plantea muchas dificultades, por lo que se establece una fuga del tráfico de tercera y cuarta libertades. Asimismo, tiene como base un elemento subjetivo del pasajero, es decir, su intención de seguir o no seguir con el viaje y, por tanto, en un viaje redondo surge la cuestión de cuál es el verdadero origen y el verdadero destino de ese pasajero.

LISTA DE DERECHOS DE TRAFICO QUINTA LIBERTAD OTORGADOS POR MEXICO Y PARA MÉXICO			
PAÍS	DERECHO DE TRÁFICO DE QUINTA LIBERTAD OTORGADA POR MÉXICO	DERECHO DE TRÁFICO DE QUINTA LIBERTAD OTORGADA PARA MÉXICO	DOCUMENTO
ALEMANIA	Entre Dallas/Fort Worth y las ciudades de MTY, MID, CUN, MEX y ACA, tanto en vuelos mixtos como en vuelos exclusivos de carga.	Entre Miami u otro punto del Continente Americano y las ciudades de Colonia, Frankfurt y Munich.	Canje de Notas del 29 de agosto de 1989.
	Derechos de stop-over entre aquellos puntos en que ninguna línea aérea de la otra Parte se encuentre operando.	Entre París y Frankfurt.	Derechos de stop-over
	En puntos donde si opere una línea aérea mexicana, sólo se autorizarán mediante acuerdos de cooperación entre las líneas aéreas de ambos países.	Derechos de stop-over entre aquellos puntos en que ninguna línea aérea de la otra Parte se encuentre operando.	Minuta de la Reunión del 11 de octubre de 1996.

		En puntos donde sí opere una línea aérea alemana sólo se autorizarán mediante acuerdos de cooperación entre las líneas aéreas de ambos países.	
ARGENTINA	Entre las ciudades de Lima, Bogotá, Guayaquil, Sao Paulo, Caracas y República Dominicana hacia México.	Entre las ciudades de Lima, Bogotá, Guayaquil, Sao Paulo, Caracas y la República Dominicana hacia Argentina.	Acta Final de la reunión del 23 de septiembre de 1994.
	Stop-over entre Santiago de Chile y Argentina. En vuelos regulares exclusivos de carga, 1 vuelo semanal con derechos de quinta libertad en los puntos intermedios que toque.	Stop-over entre la Ciudad de Panamá y México y entre La Habana y México. En vuelos regulares exclusivos de carga, 1 vuelo semanal con derechos de quinta libertad en los puntos intermedios que toque.	
AUSTRIA	No hay quinta libertad	No hay quinta libertad	
BELGICA	No hay quinta libertad	No hay quinta libertad	
BOLIVIA	Un punto en Sudamérica-2 puntos en México. Un punto en Centroamérica-2 puntos en México.	Un punto en Centroamérica-2 puntos en Bolivia. Un punto en Sudamérica-2 puntos en Bolivia.	Convenio Bilateral.
BRASIL	Entre Lima y las Ciudades de México y Cancún, limitados a 3 vuelos semanales. Entre Bogotá y las ciudades de México y Cancún, limitados al 35% de la capacidad de la aeronave en 3 vuelos semanales.	Entre Lima y las ciudades de Río de Janeiro y Sao Paulo, limitados a 3 vuelos semanales. Entre Bogotá y las ciudades de Río de Janeiro y Sao Paulo, limitados al 35% de la capacidad de la aeronave en 3 vuelos semanales.	Acta Final de la reunión del 20 de abril de 1994.
CANADA	México y/o Acapulco-Lima y más allá.	Detroit-Toronto. Cleveland-Toronto. Vancouver-un punto en el Pacífico del Norte. Montreal-un punto en Europa.	Canje de Notas del 24 de marzo de 1971.
CHILE	No hay quinta libertad	No hay quinta libertad	
COLOMBIA	No hay quinta libertad	No hay quinta libertad	
COREA	No hay quinta libertad	No hay quinta libertad	
COSTA RICA	Entre puntos en Centroamérica y las ciudades de México, Cancún, Huatulco y Acapulco. Entre las ciudades de	Entre puntos en Centroamérica y San José, Costa Rica Entre San José, Costa Rica y	Convenio bilateral y Memorandum de Entendimiento del 29 de enero de 1991.

	México, Huatulco y Acapulco a Los Ángeles. Cancún - Nueva Orleans. Cancún - Nueva York.	Panamá, Bogotá, Caracas, Quito y Lima.	
CUBA	No hay quinta libertad	No hay quinta libertad	
ECUADOR	Un punto intermedio en Centroamérica - dos puntos en territorio mexicano. Esto se autorizará hasta que una línea aérea mexicana inicie su operación con quinta libertad en un punto en Centroamérica.	Un punto intermedio en Centroamérica - dos puntos en territorio ecuatoriano.	Acta Final de la reunión del 4 de mayo de 1995.
ESPAÑA	Entre Montreal y la Ciudad de México y/o Cancún. Entre Miami y la Ciudad de México y/o Cancún. En el tramo Miami -Cancún hasta en 7 frecuencias semanales, con un máximo de 100 pasajeros de quinta libertad por vuelo en cada sentido. Entre la Ciudad de México y/o Cancún y la Ciudad de Guatemala.	Entre Miami y las ciudades de Madrid y/o Barcelona. Entre las ciudades de Madrid y/o Barcelona y la Ciudad de Roma ó la Ciudad de París.	Acta Final de la reunión del 3 de marzo de 1992.
EUA	Desde DFW y SAT a MEX y ACA y más allá a Panamá y más allá. Desde NYC, WAS/BWI, LAX y HOU a MEX y más allá a un punto o puntos en Centro y Sudamérica.	Desde ACA, HMO, MEX, MTY, OAX, PXM, TAM, VER, VSA y ZIH a CHI, MKC, MSP y STL y más allá a Canadá. Desde ACA, CUU, GDL, GYM, HMO, HUX, LAP, LTO, ZLO, MZT, MEX, MTY, PXM, PVR, SJD, y ZIH a CLE, DTW, PHL, WAS/BWI y más allá a Canadá. Desde ACA, GDL, HUX, LTO, ZLO, MZT, MEX, MTY, PVR, SJD y ZIH a BOS y NYC y más allá a Europa. Desde CUN, CZM, MID, GDL, MEX y MTY a HOU y MSY y más allá a Canadá y Europa. Desde GDL, HUX, MID, MEX y OAX a MIA y más allá.	Canje de notas del 23 de septiembre de 1988.
FILIPINAS	Entre las ciudades de Guam, Wake, Tokio, Honolulu y San Francisco y la Ciudad de México.	Entre las ciudades de San Francisco, Los Ángeles, Vancouver, Honolulu, Wake, Guam, Shemya y Tokio y la Ciudad de México.	Párrafos 3 y 7 del Anexo del Convenio Bilateral.

FRANCIA	Houston - México. Nueva York - México sólo en vuelos de carga.	Miami-Francia Madrid-Francia Francia-Frankfurt	Convenio bilateral.
GRAN BRETAÑA	No hay quinta libertad	No hay quinta libertad	Memorandum de Entendimiento del 18 de noviembre de 1988.
GUATEMALA	Entre 2 puntos de territorio guatemalteco y 2 puntos más allá.	Entre 2 puntos de territorio mexicano (Mérida y Cancun) y 2 puntos más allá.	Memorandum de Entendimiento del 17 de julio de 1990
ITALIA	Entre un punto en el continente americano y la Ciudad de México.	Entre un punto en Europa y la ciudad de Roma.	Memorandum de Entendimiento del 4 abril de 1990.
JAPÓN	Vancouver - Ciudad de México.	No hay quinta libertad	Acuerdo Royalty del 13 de agosto de 1976 entre Aeroméxico y Japan Airlines.
LUXEMBURGO	Seattle - Ciudad de México en vuelos de carga.	Entre un punto en los EUA y Luxemburgo en vuelos mixtos.	Memorandum de Entendimiento del 7 de abril de 1994.
	Montreal - Ciudad de México en vuelos de carga.	Montreal - Luxemburgo en vuelos mixtos.	
MALASIA	Un punto en Asia-un punto en México.	Un punto en los EUA - un punto en Malasia.	Memorandum de Entendimiento del 10 de febrero de 1992.
	Un punto en los EUA - un punto en México. En el tramo Los Ángeles - Ciudad de México, limitado a 2 frecuencias semanales.	Un punto en Asia- un punto en Malasia. En el tramo: un punto en Asia - Kuala Lumpur, se podrá aplicar una limitación similar en el número de frecuencias.	
NUEVA ZELANDIA	No hay quinta libertad	No hay quinta libertad	
PANAMA	Managua-Ciudad de México. San Pedro Sula - Ciudad de México	Ciudad de Panamá - Caracas.	Memorandum de Entendimiento del 4 de agosto de 1995.
PAISES BAJOS	Entre puntos en México y la Ciudad de Guatemala, restringido a 150 pasajeros por semana en cada sentido.	Entre puntos en Holanda y las ciudades de París y Madrid, restringido a 150 pasajeros por semana en cada sentido en las rutas Amsterdam - París y Amsterdam - Madrid, en total	Memorandum de Entendimiento del 24 de septiembre de 1993.

	Entre Orlando y puntos en México.	para ambas rutas.	
PERU	Entre la Ciudad de México y/o Cancún y puntos en los EUA y puntos más allá a ser acordados por ambas Partes, en 4 frecuencias semanales. Entre 2 puntos intermedios (San José, Costa Rica y Panamá) y la Ciudad de México y/o Cancún en 4 frecuencias semanales. Los derechos de quinta libertad serán operados sólo bajo acuerdo de cooperación comercial entre las líneas aéreas designadas de ambos países.	Entre Lima y Brasil (Río de Janeiro y/o Sao Paulo) en 2 frecuencias semanales. Entre Lima y Argentina (Buenos Aires) en 2 frecuencias semanales. Entre 2 puntos intermedios (San José, Costa Rica y Panamá) y Lima en 4 frecuencias semanales.	Intercambio de notas del 27 de febrero y entre Autoridades Aeronáuticas de México y Perú para el proyecto "Alas de América", cuya formalización para su entrada en vigor mediante un Canje de notas, se encuentra en trámite. Sin embargo, las empresas designadas ya se encuentran operando de la siguiente manera: Código compartido Aeroméxico - Aeroperú México - Lima - Sao Paulo.
POLONIA	Un punto en Europa - puntos en México. Un punto en África - puntos en México. Un punto en los EUA y/o Canadá - puntos en México.	Un punto en los EUA y/o Canadá - puntos en Polonia. 2 puntos en Europa - puntos en Polonia.	Artículo 2 inciso c) del Convenio Bilateral.
PORTUGAL	No hay quinta libertad	No hay quinta libertad	
REPUBLICA CHECA	Entre puntos intermedios y la Ciudad de México, en sectores no operados por una línea aérea mexicana.	Entre puntos intermedios y Praga, en sectores no operados por línea aérea checa.	Minuta de la Reunión del 6 de octubre de 1989.
REPUBLICA DOMINICANA	No hay quinta libertad	No hay quinta libertad	
SINGAPUR	Entre cualesquiera puntos intermedios y puntos en México. En Norteamérica la quinta libertad sólo podrá	Entre cualesquiera puntos intermedios y Singapur. En Norteamérica, la quinta libertad sólo podrá ejercerse	Memorandum de Entendimiento del 28 de febrero de 1990.

	ejercerse en 4 puntos. Entre puntos en México y cualesquiera puntos más allá.	en 4 puntos. Entre Singapur y cualesquiera puntos más allá.	
SUIZA	Entre un punto en los EUA y 2 puntos de territorio mexicano a elegir entre la Ciudad de México, Cancún, Acapulco y Guadalajara .	Entre 2 puntos intermedios en Europa y 2 puntos en Suiza	Memorandum de Entendimiento del 9 noviembre de 1990.
	Shannon - Ciudad de México		Memorandum de Entendimiento. del 3 de junio de 19988
TAILANDIA	Un punto intermedio en Asia- puntos en México.	2 puntos intermedios en América del Norte - puntos en Tailandia.	
	Entre 2 puntos intermedios en América del Norte y puntos en México, limitados a 3 frecuencias semanales.	Entre un punto intermedio en Asia y puntos en Tailandia, limitados a 3 frecuencias semanales.	
RUSIA	Shannon - Acapulco Shannon - Cancún	Frankfurt - Moscú	
VENEZUELA	No hay quinta libertad	No hay quinta libertad	

3.1.4

PROBLEMÁTICA DE LAS LÍNEAS AÉREAS MEXICANAS

Además de la problemática planteada, la aviación comercial mexicana que opera internacionalmente enfrenta el problema de la competencia que las líneas aéreas extranjeras que operan desde y hacia México, le presentan. Esta competencia no es sana y no es leal, ya que existen diversos factores que inciden en las operaciones, entre los cuales destacan:

- *Las operaciones son sumamente costosas, ya que se llevan a cabo con recursos humanos, materiales y financieros limitados, lo que en el pasado ocasionó la ruina de nuestras líneas aéreas*

*internacionales v.gr.: la flota de México apenas superaba en 1999, las 6,224 aeronaves, incluidas las de carácter comercial, privado y oficial;*⁴

- *Las líneas aéreas extranjeras cuentan con mayores recursos humanos, materiales y financieros para realizar sus operaciones a nivel internacional, v.gr.: solamente la flota comercial de los EUA cuenta con más de 20,000 aeronaves para operaciones de carácter comercial;*

Como consecuencia de lo anterior, las líneas aéreas mexicanas en su conjunto transportaron en 1999, a un total de 5,608 y 939 pasajeros en operaciones de servicio de transporte aéreo internacional regular y de fletamento, respectivamente. En contraposición del total transportado por las líneas aéreas extranjeras de 8,806 y 3,555 pasajeros en el mismo tipo de operaciones de servicio de transporte aéreo internacional regular y de fletamento, respectivamente, en el mismo período.⁵

Una consecuencia más de esta problemática lo representa el siguiente supuesto:

- *Si se guardará una justa proporción entre la demanda y la oferta del servicio de transporte aéreo internacional en una ruta internacional entre México y cualquier punto en otro país, ese*

⁴ Cfr. LA AVIACIÓN MEXICANA EN CIFRAS 1993 - 1999; Ed. Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 1ª ed.; México, D.F., 2000. pg. 102.

⁵ Cfr. *Ibidem*, pg. 28-32 y 50-54.

tráfico se dividiría por un proceso natural entre la línea aérea nacional y la extranjera. Pero si una de ellas aumenta la frecuencia y capacidad de sus servicio, es lógico que el público prefiera a la empresa que le ofrece la comodidad de poder viajar a diferentes horarios. La línea aérea aumenta sus vuelos podrá operar durante algunos meses con algunas de sus aeronaves vacías y sufriendo grandes pérdidas, pero a largo plazo acabaría de desplazando a la otra línea aérea, que por regla general es la línea aérea mexicana.

Por todo lo anterior y a lo largo de los años, se han implantado una serie de medidas, que han ayudado a resolver algunos problemas que afectan a la aviación mexicana internacional:

- ❖ *Control estricto sobre el número de vuelos a operar por las líneas aéreas mexicanas y extranjeras que operen conjuntamente una determinada ruta.*
- ❖ *División de las rutas a ser explotadas, de manera que no existiendo competencia se establezca un equilibrio natural entre la oferta y la demanda.*
- ❖ *Convenios de cooperación, como la figura del código compartido, entre líneas aéreas mexicanas y las extranjeras para operar una ruta determinada, en tal forma que el producto sea dividido en forma equitativa entre ellas.*
- ❖ *Otorgamiento de derechos de tráfico de quinta libertad, previa autorización de autoridades aeronáuticas de ambos países, de tal forma, la autoridad aeronáutica mexicana puede estudiar de forma previa la conveniencia o no de otorgar este derecho a la o las líneas aéreas extranjeras y evitar una competencia depredatoria contra las líneas aéreas nacionales.*

Además de los problemas antes mencionados, la característica de internacionalidad del transporte aéreo plantea la dificultad de cuestiones de constitución de las empresas, de estatutos y de ámbito de aplicación del derecho, en virtud, de la diversidad en las legislaciones nacionales con las que una sola línea aérea entra en contacto.

Asimismo, las líneas aéreas deben tomar en cuenta factores tales como el elevado costo de las aeronaves, la necesidad de renovación constante del equipo, el imperativo de incrementar los coeficientes de utilización de los aviones, la necesidad de satisfacer los constantes aumentos del tráfico aéreo y el diferente nivel económico y social de los países.

En cuanto a la prestación del servicio de transporte aéreo internacional las líneas aéreas mexicanas enfrentan una serie de condiciones que agravan la problemática de las mismas, como son los siguientes:

- ❖ *el otorgamiento de las rutas que serán operadas,*
- ❖ *la situación jurídica y nacionalidad de las aeronaves de las líneas aéreas nacionales, cuya flota comercial es de*

apenas de 1,155 aeronaves,⁶ tanto para servicio nacional como internacional, así como un gran número de aeronaves extranjeras que se encuentran arrendadas financieramente;

- ❖ *los requisitos de aptitud y nacionalidad del personal aeronáutico, tanto personal de vuelo (pilotos y sobrecargos) y personal técnico (mantenimiento y operaciones), el cual es de apenas de 6,823 personas, en 1999;⁷*
- ❖ *la obligatoriedad y régimen de los seguros aéreos, cuyas primas son muy elevadas, además de requerir de reaseguro para su contratación con aseguradoras nacionales y, en el caso, de contratación con aseguradoras internacionales es necesario la aprobación de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas,⁸*
- ❖ *la regulación de la responsabilidad del transportista;*
- ❖ *la transferencia de los ingresos obtenidos por las líneas aéreas extranjeras y, por tanto, la posible fuga de divisas, no obstante que esta situación es regulada por los Convenios bilaterales y por los Acuerdos para la Promoción y Protección de Inversiones de los que México es Parte, representa una desventaja para las líneas aéreas nacionales;*
- ❖ *el régimen de importación de material aeronáutico, en virtud de carecer de una industria aeronáutica;*
- ❖ *el otorgamiento de ayudas y subsidios a las líneas aéreas extranjeras, que no reciben las nacionales;*
- ❖ *la existencia de altos gravámenes a diversos materiales utilizados en el mantenimiento y operación de las aeronaves, así como la doble imposición fiscal a diversos productos, aún con los Convenios celebrados en la materia, y*

⁶ Cfr. LA AVIACIÓN MEXICANA EN CIFRAS 1993 - 1999; Ed. Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 1ª ed.; México, D.F., 2000. pg. 102.

⁷ Cfr. Ibidem. pg. 130 y 131.

⁸ Artículo 3º de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

- ❖ *la competencia con "líneas aéreas de bandera", que son líneas aéreas que "representan a un Estado" o que "pertenecen a un Estado", las cuales cuentan con el apoyo total de sus Gobiernos, v.gr.: Aeroflot, Alitalia, Japan Airlines, o Air France.*

3.2 MEDIDAS PARA REGULAR LA CONCURRENCIA

No escapa a este análisis, que algunos Estados llevan a cabo prácticas discriminatorias en contra de otro Estado, a través de la existencia de "tarifas competitivas" y el otorgamiento de la quinta libertad sobre bases muy diversas a las que se plantearon en la Conferencia de Chicago, por lo cual es necesario contar con una política económica – aeronáutica que establezca una base más justa para la competencia internacional de las líneas aéreas.

Existen una serie de factores acerca de la competencia entre las líneas aéreas que contribuyen a conocer si la política de un Estado es restrictiva o de "cielos abiertos". Estos factores son promovidos, regulados, permitidos o prohibidos por cada Estado así como por los tratados en la materia Convenios bilaterales, de conformidad con la política aérea de cada Estado. Estos factores son los siguientes:

- *vigilancia de la propiedad y control efectivo de las líneas aéreas;*
- *auditorías contables y financieras de las líneas aéreas;*
- *análisis escrupuloso de los subsidios otorgados y de otros sistemas de ayuda ya bien explorados;*
- *conveniencia de intercambiar equipo y celebrar acuerdos interlineales;*
- *aumento o disminución de los costos de operación de los aeropuertos y de las instalaciones de servicios auxiliares de la aviación;*
- *coordinación de los intereses de los operadores de los aeropuertos con los de los transportistas aéreos, a fin de estar en posibilidad de pagar los servicios de la infraestructura, sin aumentar el precio de los pasajes;*
- *limitación o prohibición de la cesión de la ruta aérea o del uso del derecho de vía (trackage), a través de un contrato de fletamento (charter contract);*
- *autorización o prohibición para cambiar equipo, a través del concepto de vía ancha y vía angosta (change of gauge large and small), manteniendo la capacidad permitida en las frecuencias de vuelo de los diferentes tipos de aeronaves que aunque no tiene ya gran trascendencia operacional, constituye todavía un sistema empleado para proteger las líneas troncales frente a las de largo trayecto mediante bloques que obligan a operar equipo incosteable económicamente en los tramos conectados con la ruta principal;*
- *exención de impuestos o eliminación de la doble imposición, y*

- *otorgamiento de facilidades administrativas.*

La problemática de la concurrencia entre líneas aéreas ha dado lugar a diversas medidas que tratan de regularla o de evitar los efectos negativos de ésta, entre los cuales podemos señalar: la clasificación de los servicios, la cláusula de *omnibus clause*, la teoría del relleno y de tarifas diferenciales.

3.2.1 *CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS*

La OACI determinó que la correcta clasificación de los servicios en competencia es una medida para regular la concurrencia de los mismos, por parte de las autoridades aeronáuticas. Esta clasificación de los servicios puede seguir los criterios siguientes:

- ❖ *Competencia entre dos Estados por el tráfico de la tercera y cuarta libertades entre ellos;*
- ❖ *Competencia entre un Estado por el Tráfico que para él constituye la quinta libertad y otro para el cual el mismo tráfico es de la tercera y cuarta; y*
- ❖ *Competencia entre dos Estados por el tráfico que para ambos es de la quinta libertad.*

La fuerza económica de los Estados o de sus líneas aéreas en concurrencia es desigual, lo que significa la operación de un servicio de una capacidad excesiva y, por tanto, se ocasiona la ruina del competidor más débil. A este respecto, la OACI ha señalado que la capacidad ofrecida debe ser la suficiente para satisfacer las necesidades de los servicios, con base en un factor razonable de capacidad.

3.2.2 CLÁUSULA DE *OMNIBUS CLAUSE*

La cláusula de *omnibus clause* significa que toda ampliación o disminución de capacidad debe operarse según la práctica, el equipo debe ser igual o semejante, con lo cual se logra un verdadero sistema de cupos predeterminados.

Esta cláusula es aplicada para los casos en que las líneas aéreas que compitan por el tráfico de la tercera y cuarta libertades, y se requiere que dicho factor de capacidad sea razonable, hasta el punto de considerarlo lo más bajo posible. De conformidad con esta medida, México ha sostenido que toda limitación de capacidad y aun de frecuencias debe ser inicial.

3.2.3 *TEORÍA DEL RELLENO*

En la regulación jurídica - económica del transporte aéreo internacional, figura la de teoría del relleno, en sus dos aspectos, i) de completar (*fill - up*), y ii) de recoger (*pick up*), que no es otra cosa que la ya mencionada quinta libertad complementaria.

Con esta medida se reconoce que una línea aérea puede proporcionar servicio de quinta libertad, con base en su propio tráfico de tercera y cuarta libertad limitado a un factor razonable de capacidad, pero con la autorización para cubrir la diferencia entre éste y un coeficiente del 100%, cualquiera que sea el tráfico que se ofrezca a lo largo de la ruta (denominado de completar) y con la capacidad adicional necesaria para satisfacer las necesidades del tráfico que no incumba a las líneas aéreas de tercera y cuarta libertades (denominado de recoger).

3.2.4 *TARIFAS DIFERENCIALES*

Otra medida reguladora de la competencia es la de las tarifas diferenciales, que es el método para contrarrestar los servicios de quinta libertad frente a la operación de los de tercera y cuarta libertades, mediante el cobro de un diferencial en exceso de las tarifas aplicadas para el transporte de tercera, cuarta y quinta libertades.

Está en relación con el cambio de capacidad y utilización de capacidad, siempre que garantice una continuidad razonable del servicio de transporte aéreo internacional permitiendo a las líneas aéreas actuar discrecionalmente en lo que se refiere al total de capacidad ofrecida desde la iniciación de los servicios y haciendo innecesario verificar cambios de capacidad.

Finalmente, estas medidas para regular la concurrencia, así como los temas de predeterminación de la capacidad; control de las frecuencias de vuelo; combinación de los horarios e itinerarios; aplicación de tarifas acordadas, definitivas o en régimen de libertad, y estructuración de las rutas, son asuntos sumamente discutidos en el ámbito del derecho aéreo internacional para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional, en virtud de su carácter político y económico. Lo anterior,

ha ocasionado un bilateralismo excesivo y ruinoso para la mayoría de las líneas aéreas, en particular de países poco desarrollados en la materia, así como en una auténtica anarquía en el otorgamiento de concesiones y permisos aéreos.

3.3 COLABORACIÓN COMERCIAL, Y COORDINACIÓN ECONÓMICA

3.3.1 LOS "POOLS" O LAS ALIANZAS ENTRE Y DE LÍNEAS AÉREAS

La colaboración comercial ha comprendido contratos de agencia, de representación comercial, de asistencia en las escalas, de manejo de tráfico y de explotación en forma de "pool", es decir, a través de uniones temporales de empresas autónomas de transporte aéreo o dedicadas a la industria aeronáutica, encaminadas a mantener unas tarifas o asegurar cualquier otra forma operativa del mercado, particularmente en la explotación de ciertas rutas aéreas o en la utilización de cierto equipo de vuelo.

En estos "pools" cada empresa conserva su dirección técnica y administrativa, pero los servicios, los pasajes y tarifas aéreas y el reparto de utilidades, se regulan conjuntamente, a través de un organismo

central. Las ventajas que implican estas uniones son la economía en los gastos de operación, en la inversión de capital o conversión del activo, el acceso al mercado de capitales, la diversificación y el mantenimiento de las tarifas ; la posibilidad de dedicar amplios fondos a la publicidad y a la investigación de los mercados.

3.3.2 *LOS CONSORCIOS Y LAS SOCIEDADES NACIONALES, INTERNACIONALES Y MULTINACIONALES.*

La coordinación económica de las líneas aéreas se ha manifestado a través de la formación de consorcios entre las mismas; sin embargo, se considera como una actividad intermedia y diferente del pool y de las sociedades mercantiles.

Entre los primeros consorcios merece señalarse a "*AIR UNION*", que constituyeron *Air France, Lufthansa, Sabena y Alitalia*, en el cual no existía fusión entre las empresas y éstas continuaban, con su propia personalidad jurídica y con independencia financiera. Esta entidad carecía de personalidad jurídica, constituyendo tan sólo un consorcio de carácter operativo, en el que las líneas aéreas conservaban sus pabellones

nacionales, volando sus propias aeronaves y no se especializaban en una determinada área o zona geográfica.

Su objetivo principal era el aspecto comercial de la explotación del servicio de transporte aéreo internacional, por lo que se llevó a cabo una colaboración sobre los sistemas y políticas de venta, propaganda, publicidad, despacho y manejo, así como de la oferta, que se vende conjuntamente, ingresando el importe en fondo común único, sobre el que se haría la prorrata de acuerdo con la producción de cada empresa.

También puede señalarse el caso del consorcio "*SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM (SAS)*", que fue formado en agosto de 1946, integrado por Suecia, mediante la línea *ABA*, Dinamarca, mediante la línea *DDL* y Noruega, mediante la línea *DNL*. Desde entonces ha introducido conceptos que fueron revolucionando la aviación civil, v. gr.: en 1952 introdujo la clase turista, y a principio de los años 80's lanzó el concepto de servicio de negocio.

Por estas razones, esta línea aérea subsiste como una entidad constituida con carácter mutualista y solidario, para la explotación del

tráfico aéreo comercial, con arreglo a criterios, métodos y consideraciones de tipo comercial, por cierto bastante complicados, pero que han rendido substanciosos beneficios para sus miembros.

A finales de 1998, SAS inició un ambicioso proceso de renovación, a través de la innovación en sus conceptos de productos y servicios, atención al cliente. Asimismo, para esta empresa el tema ambiental es uno de los más importantes, así como lograr una mayor ecoeficiencia (*ecoefficiency*), ha introducido materiales adaptados ecológicamente (*environmentally adapted materials*), minimizado y reciclado en el consumo de recursos.⁹

Estos consorcios se han extendido aún hasta el campo financiero, a través de "compañías tenedoras (*holding companies*)", que tienen como doble finalidad la compra de acciones de empresas aéreas con el objeto de controlarlas, por medio de las asambleas de accionistas y el asegurar el financiamiento de las grandes operaciones que precisan de un enorme

⁹ Ver: <http://www.scandinavian.net>.

"The focus is on our customers and their expectations when it comes to air travel. Our new profile is based on a particular Scandinavia spirit characterized by informality, personal consideration and individual service. Given the strong environmental interest in Denmark, Norway and Sweden, it is only natural that environmental issues have been made an integral part of this process of change."

capital o en las que los riesgos son elevados, por lo que ocasiones aglutinan intereses públicos y privados para la realización de sus actividades.

En cuanto a las sociedades dedicadas al transporte aéreo, un criterio que nos parece aceptable para su clasificación es el estrictamente jurídico o sea el que parte de la relación de la sociedad con un determinado derecho nacional o internacional. Con arreglo a tal criterio puedo distinguir sociedades nacional, sociedades internacionales y sociedades multinacionales de transporte aéreo.

3.3.2.1.- *El Caso de Star Alliance*¹⁰

En la actualidad, el consorcio más grande de aviación es *Star Alliance*, integrado por 14 líneas aéreas de distintos países, con 815 destinos, en más de 130 países, lo que le permite ofrecer el servicio de transporte aéreo internacional, de una manera innovadora, cómoda y versátil, para atender las demandas del viajero internacional de negocios.

¹⁰ Ver: <http://www.staralliance.com>.

Este consorcio esta integrado por las siguientes líneas aéreas: Air Canadá, Air New Zeland, All Nippon Airways (ANA) , Ansett Australia, Austrian Airlines, British Midland, Lauda Air, Lufthansa, Mexicana, SAS, Singapore Airlines, Thai Airways International, Tyrolean, United Airlines, y Varig.

A través de este gran consorcio de transporte aéreo, es posible ofrecer beneficios específicos al momento de viajar, reconocimiento de condiciones y privilegios a nivel mundial, una misma experiencia de viaje y acceso global, de conformidad con las necesidades del pasajero.

3.4 EL CÓDIGO COMPARTIDO

Recientemente, los transportistas internacionales han adoptado la figura del código compartido, entre otras formas afines de asociación cooperativa entre las líneas áreas, con el fin de adaptarse a las nuevas tendencias, como la globalización o mundialización de empresas y la creciente competencia en materia de transporte aéreo. Sin embargo, el código compartido representa más que otra técnica de comercialización o

método operacional, por lo que su generalización suscita problemas de reglamentación.

El código compartido es aquel "acuerdo por el cual un transportista permite a otro utilizar su designador de línea aérea para un vuelo o en la que dos transportistas comparten el mismo código de línea aérea para un vuelo."⁴¹ En aplicación de esta práctica, los pasajeros realmente vuelan en una línea aérea distinta de la indicada en su billete. Así pues, el código compartido permite ofrecer y vender servicios de transporte que involucren más de una línea aérea (lo que normalmente se consideraría como "entre compañías") como si fueran servicios de transporte de una línea aérea (que es la característica de "intra línea" o "en la red"). Así pues, desde el punto de vista de los transportistas que comparten códigos, se trata de una forma de "operación preferencial entre compañías".

⁴¹ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Circular 259 – AT/110; IMPLICACIONES DEL CÓDIGO COMPARTIDO; Ed. OACI; Montreal, Canadá, 1997, pg. 1. El mismo documento señala que el Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional lo define como "el uso del designador de vuelo de un transportista aéreo para un servicio efectuado por otro transportista aéreo – servicio que suele identificarse como perteneciente y efectuado por éste último (dicha identificación puede a veces ser obligatoria)".

Las diferentes formas del código compartido son las siguientes:¹²

- ❖ *puede tratarse de un transportista principal o importante que comparte su código con un transportista tributario más pequeño, que normalmente una línea aérea regional / complementaria que puede o no, ser de propiedad de transportista principal, y*
- ❖ *puede tratarse de un arreglo entre dos ó, en algunos casos más, transportistas internacionales diferentes, para un vuelo internacional explotado mediante arreglos de cooperación, como un vuelo de empresas conjuntas, o para un servicio de conexión al que se da el mismo código.*

Asimismo, debo distinguir entre "código compartido" propiamente dicho y alianzas más complejas que entrañan otros aspectos además del código compartido. El primer concepto funciona independientemente en todos los aspectos salvo en colocar el código de una línea aérea en el vuelo de otra. No obstante, se establece un acuerdo entre las líneas aéreas para determinar que parte de los beneficios corresponden al explotador real y que parte corresponde al vendedor del boleto o billete.

¹² Cjr. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Circular 259 – AT/110: IMPLICACIONES DEL CÓDIGO COMPARTIDO; Op. Cit. pg 2. "Un vuelo de código compartido puede identificarse en diversas formas: i) tener el mismo código de designador con distintos números de vuelo, o dos o más códigos con el mismo número; ii) tener con el mismo código como un servicio directo y iii) tener un mismo número, aunque haya cambios de aeronave y de línea aérea en la ruta, y puede suceder que el mismo vuelo utilice dos o más códigos y dos o más números."

En el segundo caso cuando el código compartido es parte de una alianza estratégica más amplia, puede existir cooperación en muchos otros aspectos, varios de los cuales, en forma combinada, pueden tener consecuencias mayores que el código compartido y estas prácticas de las líneas aéreas relacionadas, son objeto de reglamentación similar, como por ejemplo:

- *Reserva de capacidad;*¹³
- *Cooperación en la tramitación de equipaje o en los servicios de escala;*
- *Coordinación de los horarios de vuelo;*
- *Coordinación de los programas de viajero frecuente;*
- *Coordinación de los servicios durante el vuelo;*
- *Coordinación de los servicios de mantenimiento;*
- *Coordinación de las compras e importes, como el combustible, los seguros y el equipo de a bordo;*
- *Intercambio de acciones;*
- *Sistema de concesiones;*¹⁴
- *Servicios conjuntos;*
- *Explotación mancomunada;*¹⁵ y
- *Compartición de instalaciones de aeropuerto.*

¹³ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Circular 259 – AT/110: IMPLICACIONES DEL CÓDIGO COMPARTIDO: Op. Cit. pg. 3. “La reserva de capacidad consiste en la compra de determinado número de asientos o de espacio específico para la carga, por parte de un transportista aéreo para el transporte de su tráfico a bordo de una aeronave de otro transportista. Es una práctica anterior a el código compartido, utilizado para optimizar la capacidad disponible, pero se transformó en acuerdos de código compartido”.

¹⁴ *Ibidem.* pg. 3. “El sistema de concesiones es el otorgamiento por parte de un transportista aéreo de una concesión o derecho de utilizar varios elementos de su identidad comercial (designador de vuelo, logotipo y símbolos de comercialización) a un concesionario. La comercialización o entrega de sus productos de servicios aéreos, el concesionario está sujeto a normas y controles destinados a mantener la calidad del primero”.

¹⁵ *Ibidem.* pg. 3. “Los servicios conjuntos y los arreglos de explotación mancomunada involucran vuelos identificados con códigos designadores de dos líneas aéreas que normalmente realizan cooperación entre transportistas coinciden con el código compartido; sin embargo, no todos los Estados son de esa opinión”.

Sin embargo, en la práctica el código compartido representa un compromiso mayor, ya que, los acuerdos de cooperación pueden lograrse sin necesidad de un acuerdo de código compartido. Esto no significa que por su propia naturaleza los acuerdos de código compartido perdurarán de manera exitosa, cuando comprenden otras formas de cooperación, esto dependerá de la planificación, la voluntad empresarial y la ejecución, así como de los beneficios previstos y reales que se obtengan de la explotación.

Desde el punto de vista de los transportistas, las principales razones para celebrar acuerdos de código compartido, son las siguientes:

- Lograr una mejor ubicación en las presentaciones de los sistemas de reservas por computadora, en los casos en que se trate como un servicio en la red con mayor prioridad en la lista que los servicios entre compañías;
- En el contexto de un medio cada vez más competitivo, establecer algún tipo de arreglo de cooperación con otros transportistas para mantener, proteger y mejorar sus posiciones en el mercado;
- Permitir que los transportistas de empresa conjunta exploten un servicio viable donde los volúmenes de tráfico no justifican explotaciones individuales por ambos transportistas;

- Seguir siendo competitivos o, en algunos casos, mejorar esa condición captando tráfico dentro de la órbita de los socios en el código compartido, y
- Obtener un mayor acceso al mercado en puntos hasta el momento limitados por disposiciones de capacidad en acuerdos bilaterales de servicios aéreos

Desde el punto de vista de los pasajeros, las ventajas posibles de los vuelos de código compartido son las siguientes:

- La conveniencia de horarios coordinados que pueden permitir buenas conexiones y que, por ejemplo, hay una mayor posibilidad de que el vuelo de conexión espere, de ser necesario;
- Tiempos de vuelo posiblemente más breves;
- Terminales compartidas entre transportistas asociados, lo que puede facilitar la transferencia de pasajeros y equipaje;
- La posibilidad de tarifas más bajas que las tradicionales entre líneas, o por lo menos tarifas directas con mayor opción de tarifas especiales;
- Supervisión de todo el vuelo por un único transportista, lo que da imagen de "producto continuo"; y
- Programas de viajero frecuente comunes, con mejores beneficios.

A la fecha, los efectos del código compartido entre líneas aéreas son preliminares en la evolución del tráfico y en la mayoría de los pares

de ciudades no se han producido cambios fundamentales en los mercados, en virtud, de tratarse de una figura reciente. Sin embargo, cabe destacar que en los pares de ciudades en los que hubo cambios, solamente se redujo la competencia en el mercado, así como del número de operaciones.

Asimismo, la evaluación de las ventajas económicas derivadas del código compartido entre líneas aéreas es aún difícil; ya que se ha atacado la validez de los resultados publicados en algunos estudios o proporcionados por los participantes. Las líneas aéreas que participan en una alianza más grande han obtenido ventajas evidentes, aumentado su tráfico y sus ingresos; no obstante, esto se ha logrado principalmente a expensas de otros transportistas, dado que se carece de pruebas contundentes de que se ha estimulado el tráfico y pareciera tratarse de una redistribución del mismo. En otro caso, las oportunidades en una alianza, el código compartido ha producido beneficios únicamente para otros transportistas y otros países, dado que una parte explota los servicios en forma exclusiva, con posibles repercusiones negativas para la otra parte. Para los aeropuertos y los pasajeros, el código compartido en sí no será automáticamente ventajoso; sino cuando las circunstancias son

favorables; sin embargo, se ignora la manera en que la situación evolucionara a largo plazo, si compiten varios transportistas, la mayoría de los competidores se han retirado del mercado, o participa en una alianza y el mercado ha tendido a concentrarse.

El código compartido entre líneas aéreas puede tener ventajas para los países en desarrollo por cuanto puede brindarles la posibilidad de prestar servicios en rutas poco desarrolladas, posiblemente las que se ubican más allá de los puntos establecidos de entrada/salida, a un costo mínimo, y de ejercer derechos no utilizados. Constituye un instrumento para las líneas aéreas de los países en desarrollo de participar en el transporte aéreo internacional.

La participación de las líneas aéreas de los países en desarrollo en el servicio de transporte aéreo internacional, puede ser directa o indirecta, en virtud de su participación cuando explotan servicios aéreos internacionales por sí mismas o concretan acuerdos con líneas aéreas de otros países para adquirir reserva de capacidad o para explotar conjuntamente servicios que las primeras no pueden explotar por sí mismas en forma rentable.

Esta práctica se ha generalizado entre dichas líneas aéreas, en virtud, de los beneficios que podrían obtener las líneas aéreas de los países en desarrollo de la aplicación del código compartido no son distintos de los que obtendrían las líneas aéreas de los países desarrollados, en virtud, de que las ventajas de esta forma de cooperación son un medio para adaptarse a la competencia y para permitirles participar efectivamente y económicamente en el servicio de transporte aéreo internacional. Cabe señalar, que en algunos aspectos los beneficios para estas líneas aéreas se acrecentarían con lo siguiente.

- Estar presente en mercados sin la carga de los costos completos correspondientes, es decir reducir el costo general de explotar servicios aéreos internacionales;
- Utilizar mejor la capacidad, lo que resulta particularmente valioso en rutas de poco volumen;
- Asegurar el ejercicio o la ampliación de los derechos de tráfico;
- Permanecer competitivas, por ejemplo, aprovechando la posición más fuerte del asociado; y
- Obtener una mejor ubicación en las pantallas de los aeropuertos.

Sin embargo, la principal desventaja del código compartido para las líneas aéreas de los países en desarrollo surge del aspecto de competencia. En mercados de poco volumen de tráfico, el código compartido permite que los socios ajusten la capacidad de demanda, pero al hacerlo pueden eliminar la competencia entre ellos con respecto a tarifas o servicios de abordaje, por lo que podría surgir una situación de monopolio en circunstancias en que no hay garantías de que otras rutas puedan proporcionar la necesaria competencia.

Dado el carácter especial del transporte aéreo para los países en desarrollo, la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de 1994 resaltó que éstos deberían participar en el servicio de transporte aéreo internacional y contempló medidas preferenciales para apoyar dicha participación. En este contexto, valdría la pena que los países en desarrollo consideraran la posibilidad de eximir de las leyes antimonopolio y de competencia, cuando corresponda y caso por caso, a las líneas aéreas de los países en desarrollo que comparten códigos, en particular cuando los intereses del público viajero no sean afectados y dichas líneas aéreas no abusen de su posición dominante.

Las líneas aéreas tratan de aumentar su acceso a los mercados y mejorar su imagen mediante alianzas comerciales, lo que ha dado lugar a que el código compartido sea objeto de reglamentación, ya que es un medio para aumentar indirectamente el acceso a los mercados. Actualmente, el código compartido internacional se incluye, por regla general, en las negociaciones de los Convenios bilaterales, en virtud de la exigencia de los derechos de tráfico necesarios para aprobar un servicio con código compartido. En algunos casos se han establecido disposiciones concretas en los Convenios bilaterales sobre servicios con código compartido, especialmente cuando interviene la línea aérea de un tercer país.

Sin embargo, la mayoría de los países incluido México adoptaron y, en algunos casos, ampliaron la posición de EUA para exigir a ambos socios en el código compartido que tuvieran los derechos de tráfico fundamentales, para todos los sectores involucrados inclusive los sectores sin derechos de tráfico, en que una compañía no transporta tráfico local. Un enfoque alternativo consiste en exigir que únicamente el transportista explotador de hecho disponga de los derechos de tráfico fundamentales necesarios, especialmente en las rutas punto a punto de entrada / salida.

La OACI ha señalado que el código compartido es un fenómeno relativamente nuevo, por lo que no es sorprendente que pocos Convenios bilaterales contengan disposiciones específicas sobre el tema; sin embargo, esto no ha evitado que los gobiernos intervengan, aunque fuere ocasionalmente, obligados por los imperativos de la negociación; sin embargo, los gobiernos han pasado a considerar el código compartido como un instrumento de negociación, y así se lo han utilizado, debido a circunstancias del mercado que afectan a sus transportistas. Esto puede significar la protección de intereses a corto plazo, más bien que aplicar una estrategia normativa a más largo plazo. Por lo contrario, el Gobierno mexicano ha decidido regular esta situación y ha incluido disposiciones en materia de código compartido en sus Convenios bilaterales con EUA, Canadá, Nueva Zelandia, Italia, Colombia y Japón, por lo que deberá incluirse una disposición específica en el Convenio modelo sobre Transporte Aéreo.

En términos generales esta es el último ejemplo de una disposición en la materia utilizada por la DGAC y aprobada por la SRE:

"f. El término "Código Compartido" significa un acuerdo comercial mediante el cual dos ó más líneas aéreas autorizadas pueden vender transporte bajo su propio código, en vuelos operados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante ó por línea aéreas de terceros países poseedoras de los derechos de ruta correspondientes.

Artículo ...

1.- Las línea aéreas autorizadas de cada Parte Contratante podrán operar y/o mantener los servicios acordados bajo los acuerdos de código compartido, sujetos a la aprobación de las respectivas Autoridades Aeronáuticas, en las rutas especificadas excepto para los sectores más allá.

2.- Las línea aéreas autorizadas de cada Parte Contratante podrán hacer el cambio de aeronave necesaria para dichas operaciones en código compartido en cualquier punto de la ruta especificada.

3.- Para el propósito de las operaciones de código compartido, las unidades de capacidad para ser ejercidas por la línea aérea autorizada de cada Parte Contratante deberán contarse dentro del total de la capacidad autorizada, de acuerdo con las provisiones estipuladas en el párrafo 3.(1).

No obstante lo anterior, en el caso de que la línea aérea comercializadora en un segmento de ruta de y hacia un punto en el otro país incluyendo los puntos intermedios, las unidades de capacidad para ser ejercidas por la línea aérea autorizada no se contarán dentro de la total de la capacidad autorizada tomando en cuenta lo siguiente:

a) Cada línea aérea autorizada podrá operar, bajo las condiciones establecidas en los acuerdos de código compartido celebrados con

una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país, hasta 7 frecuencias semanales por segmento de ruta.

b) Cada línea aérea designada o autorizada podrá operar bajo las condiciones establecidas en los acuerdos de código compartido celebrados con la línea aérea designada o autorizada de la otra Parte Contratante, hasta 7 frecuencias semanales por cada segmento de ruta,

4.- La línea aérea designada o autorizada de cada Parte Contratante no ejercerá derechos de tráfico de 5ª libertad al operar servicios bajo las condiciones de los acuerdos de código compartido de la otra Parte Contratante o de un tercer país.

5.- Las operaciones de código compartido quedarán sujetas a los requisitos de normatividad aplicados normalmente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes."

El código compartido no es objeto de una reglamentación sistemática, salvo en su relación con los derechos de tráfico, más bien se reglamenta de un modo *ad hoc* dictado por consideraciones aeropolíticas generales. Esto es una medida de reacción y, en su caso, a una medida de protección, en lugar de basarse en una visión de la evolución de las políticas o las relaciones aeronáuticas del futuro, planificada más estratégicamente y/o a largo plazo. Curiosamente, el uso del código compartido para lograr mayor acceso a los mercados, si bien aumenta la competencia en algunas circunstancias, en otras puede impedir el establecimiento de un marco de jurídico del transporte aéreo liberalizado,

mediante limitaciones de las frecuencias para los servicios con código compartido y, en particular, todo enfoque multilateral de la liberación.¹⁶

El código compartido suscita el problema de la competencia de dos maneras: primero, como un fomento de la competencia mediante el suministro de servicios adicionales o de mejor calidad, o segundo, una reducción de los mismos debido a la concentración de las fuerzas que intervienen en el mercado. Debido a la ausencia de datos apropiados y a la corta experiencia, se ignoran todavía los efectos que el código compartido pueda tener en la competencia a largo plazo. Dada la proliferación de acuerdos de código compartido, las autoridades aeronáuticas recurrirán probablemente cada vez más a las leyes sobre competencia a fin de proporcionar criterios para evaluar los efectos positivos o negativos del mismo. Para la mayoría de los países, puede preverse que a pesar de las leyes sobre competencia, seguirán

¹⁶ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Circular 259 – AT/110: IMPLICACIONES DEL CÓDIGO COMPARTIDO: Op. Cit. pg. Como consecuencia de enfoques ad hoc aplicados por las autoridades aeronáuticas, existen diferencias importantes en cuanto a la forma de otorgar derechos de código compartido. Por ejemplo, en el caso del Convenio de "cielos abiertos" entre EUA y Países Bajos los acuerdos de código compartido más amplios sobre aspectos comerciales entre KLM y Northwest Airlines, les otorgo inmunidad respecto de las leyes antimonopolios, que permite que las dos líneas aéreas funcionen como una sola y sin restricciones. Por otro lado, los Convenios entre los EUA y Alemania, y Austria respectivamente aplican cuotas a los vuelos de código compartido, tanto hacia como desde los países en cuestión y exigen, por consiguiente, la constante vigilancia de las autoridades aeronáuticas para evitar la violación de los Convenios, así como para tramitar las continuas peticiones de las frecuencias adicionales por las partes interesadas.

predominando los objetivos aeropolíticos y de reglamentación más amplios, asociados con el código compartido.

No obstante, las incertidumbres, las consecuencias y, eventualmente los problemas, que suscita esta figura sobre otros importantes aspectos de la aviación civil internacional, que a continuación se detallan, el código compartido debe ser considerado como un elemento de la evolución de las políticas y de las relaciones aeronáuticas del futuro.

- *Si el transportista aéreo es responsable en virtud del régimen de Varsovia y qué transportista aéreo es responsable ante el pasajero en cuestiones relacionadas con el usuario o consumidor.*
- *Si el código compartido constituye para el consumidor una práctica engañosa o, por el contrario, una práctica ventajosa para el mismo.*
- *Si debe existir cautela para juzgar las ventajas para el pasajero que se atribuyen al código compartido entre líneas aéreas; los elementos de calidad de servicio, opciones de vuelo y tarifas.*
- *Si a nivel laboral, las redundancias y duplicidades pueden afectar algunas líneas aéreas; si a nivel de la administración, la gerencia y el personal deberán adaptarse a las nuevas condiciones de trabajo y de capacitación y, por último, si asumirán la tarea de convertir en realidad las ventajas teóricas o deseadas.*
- *Si los parámetros de responsabilidad en materia de seguridad y facilitación, así como de seguridad operacional, dado que los*

reglamentos teóricos y operacionales pueden variar considerablemente de una línea que participe en un arreglo de código compartido a otra, y según el país de matrícula.

- *Si el código compartido puede tener efectos tanto positivos como negativos en el medio ambiente, en la medida en que puede crear nuevos movimientos de aeronaves o reducirlos.*

CONCLUSIONES GENERALES

Las diferencias entre el transporte aéreo y otro medio de transporte son el medio en el que se desarrollan, es decir, el espacio aéreo; la velocidad del propio transporte, el cual es superior a cualquier otro; el medio de aplicación espacial que provoca un conflicto de aplicación de leyes; la imposibilidad de que las aeronaves se mantengan de manera permanente en el espacio aéreo; lo cual se traduce en la necesidad de que los Estados desarrollen la infraestructura necesaria como aeródromos y aeropuertos; y la internacionalidad en este tipo de medio de transporte, el cual permite a los usuarios traspasar las fronteras, que sin lugar a dudas constituye una característica del derecho aeronáutico.

Es necesario incluir disposiciones referentes al servicio de transporte aéreo internacional exclusivo de carga, en virtud del intercambio comercial actual, en virtud de que la práctica mexicana para la celebración de los Convenios bilaterales sobre Transporte Aéreo demuestra que la mayoría se refieren exclusivamente al transporte mixto,

es decir, estos Convenios regulan el servicio de transporte aéreo internacional de personas/ equipaje, carga y correo).

Es necesario estructurar una solución normativa uniforme, que tenga en consideración todos los supuestos y aplique iguales reglas frente a las mismas situaciones. Dicha necesidad es prioritaria en cuanto a las relaciones privadas originadas en los contratos de transporte, con el fin de asegurar los derechos de los particulares.

La problemática referente a la libertad de circulación en el espacio aéreo tiene dos posiciones la de cielos abiertos y la de orden en el espacio, que ahora aparece limitada por elementos de tipo económico y comercial. A partir de estas dos posiciones extremas actualmente se está buscando una vertiente que permita el desarrollo del servicio de transporte aéreo internacional y no implique un régimen de competencia absoluto, y perjudicial para los intereses económicos y políticos de muchos países. Es en este sentido, que esta problemática constituye el régimen fundamental al que debe sujetarse la política aeronáutica de los Estados, bajo tres aspectos fundamentales: el derecho para establecer el

transporte aéreo internacional; la estructura de las rutas aéreas; y la política para la regulación de la concurrencia económica.

En ocasiones, el otorgamiento de oportunidades justas e iguales para las líneas aéreas de dos Estados, que van a explotar los servicios aéreos en una ruta determinada, debe entenderse como un trato desigual, cuando se trata de líneas aéreas de Estados en desarrollo y sin recursos económicos y aeronáuticos suficientes, frente a las líneas aéreas de Estados desarrollados económica y aeronáuticamente fuertes.

Una aspiración auténtica de toda política de transporte aéreo a nivel internacional debe ser un *Código Multilateral sobre los Derechos Comerciales en el Transporte Aéreo Internacional*, aún cuando no tenga una aceptación a corto plazo por parte de la Comunidad internacional.

Desde el punto de vista del derecho internacional los Convenios sobre Transporte Aéreo tienen como objetivo establecer y regir las relaciones aerocomerciales entre dos Estados, en virtud, de autorizar la instalación de un servicio regular de transporte aéreo internacional y establecer un marco jurídico, a través de la determinación de condiciones

de exportación del mismo, ajustándose a las necesidades del público y a las exigencias de la gestión de la línea aérea, y de la repartición equitativa del tráfico entre los transportistas de ambos países.

El Gobierno de México regula sus relaciones aerocomerciales con otros países sobre la base de Convenios bilaterales que constituyen un cuerpo normativo importante, que configura una solución jurídica del problema e indica los lineamientos de su política en la materia.

Un Convenio sobre Transporte Aéreo entre dos países solamente deberá reglamentar el tráfico de tercera y cuarta libertades existentes entre esos países, el cual pertenece a sus respectivas líneas aéreas, ya que ese es el único tráfico que propiamente, pueden explotar. No obstante, la operación de las rutas aéreas entre dos países distantes es muy costosa y se requiere no sólo del tráfico de tercera y cuarta libertades para sostenerse, sino también de un tráfico complementario entre los países intermedios de la ruta, es decir, del tráfico de quinta libertad, para costear las operaciones de la ruta.

Por lo anterior, el otorgamiento del derecho de quinta libertad sólo debe permitirse en dos casos: primero, como un derecho complementario al tráfico de tercera y cuarta libertades, es decir debe estar subordinado al tráfico de tercera y cuarta libertades; y segundo, en los casos en que las rutas de aéreas sean de largo recorrido.

El Gobierno de México ha incorporado una política en los Convenios sobre Transporte Aéreo consistente en el otorgamiento de derechos de tercera y cuarta libertades a las líneas aéreas extranjeras, pero se ha mostrado muy cauteloso para conceder derechos de quinta libertad. Inclusive, puede decirse que esta clase de derechos se han concedido, en dos casos: primero, cuando sus líneas aéreas no operan al punto, en donde se desea disfrutar de estos derechos y es conveniente contar con este servicio; o segundo, cuando es conveniente a cambio de obtener derechos similares.

Todo país subdesarrollado en materia de aviación debe evitar, en el momento de otorgar derechos de quinta libertad, lo siguiente: primero, no obtener ningún beneficio de ello, pues sus líneas aéreas no pueden competir con las del desarrollado, en el transporte desde el territorio de

este último a un tercero; segundo, que los derechos de quinta libertad de las líneas aéreas de un país desarrollado terminan por ser principales, cuando originalmente fueron concedidos como complementarios de las operaciones de las líneas aéreas de un país subdesarrollado, en virtud, del desplazamiento o quiebra de las segundas por la desigualdad de recursos, y tercero, malinterpretaciones de las fórmulas empleadas, en virtud, de su vaguedad y susceptibilidad de toda clase de interpretaciones, para negar el carácter de complementario a los derechos de quinta libertad y, hasta considerarlos como transporte de tercera y cuarta libertades.

La Autoridad Aeronáutica mexicana ha desarrollado y aplicado una serie de medidas, que han ayudado a resolver algunos problemas que afectan a la aviación mexicana internacional, y los cuales debe continuar aplicando, como son: primero, un control estricto sobre el número de vuelos a efectuar por las líneas aéreas mexicanas y extranjeras que operen conjuntamente una determinada ruta; segundo, la división de las rutas a ser explotadas, de manera que no exista competencia y se establezca un equilibrio natural entre la oferta y la demanda; tercero, la promoción y el fomento de convenios de cooperación, como la figura del código compartido, entre líneas aéreas mexicanas y extranjeras para

operar una ruta determinada, de tal forma que el producto sea dividido en forma equitativa entre ellas; y cuarto, el otorgamiento de derechos de tráfico de quinta libertad, previa autorización de las autoridades aeronáuticas de ambos países, por lo que la Autoridad Aeronáutica mexicana puede estudiar previamente la conveniencia o no de otorgar este derecho a la o las líneas aéreas extranjeras y evitar una competencia depredatoria contra las líneas aéreas nacionales.

El código compartido puede tener ventajas para los países en desarrollo por cuanto puede brindarles la posibilidad de prestar servicios en rutas poco desarrolladas, a un costo mínimo, y de ejercer derechos no utilizados, así como constituye un instrumento para sus líneas aéreas de participar en el transporte aéreo internacional.

El código compartido debe continuar generalizándose entre las líneas aéreas de países subdesarrollados, ya que es un medio para adaptarse a la competencia y permite participar efectivamente y económicamente en el servicio de transporte aéreo internacional.

Es necesario que cada Estado regule el código compartido dentro de su marco jurídico, tanto nacional como internacional, y de conformidad con su política aeronáutica, económica, comercial y turística.

El código compartido debe ser considerado como un elemento de la evolución de las políticas y de las relaciones aeronáuticas del futuro, sin importar las incertidumbres, las consecuencias y, eventualmente los problemas, que suscita esta figura sobre otros importantes aspectos de la aviación civil internacional.

ANEXO: CONVENIO MODELO SOBRE TRANSPORTE AÉREO**CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO
ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y
EL GOBIERNO DE _____**

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de _____, en adelante denominados "las Partes Contratantes";

SIENDO Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

DESEANDO concluir un Convenio complementario a la mencionada Convención con el propósito de establecer servicios aéreos regulares mixtos entre sus respectivos territorios;

Han convenido lo siguiente:

**ARTICULO 1
Definiciones**

Para la interpretación y a los efectos del presente Convenio y su Cuadro de Rutas, los términos que a continuación se detallan tendrán el siguiente significado:

- A. "Convención", la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y toda enmienda a ella que haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes.

- B. "Convenio", incluye el Cuadro de Rutas anexo y todas las enmiendas al Convenio o al Cuadro de Rutas.
- C. "Autoridades Aeronáuticas", en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en el caso de _____ o, en ambos casos, cualquier otra persona o institución autorizada para asumir las funciones ejercidas por las autoridades mencionadas.
- D. "Servicio Aéreo", todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, carga y correo (mixto).
- E. "Servicio Aéreo Internacional", el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.
- F. "Escala para Fines No Comerciales", el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga y correo.
- G. "Línea Aérea Designada", la línea aérea que ha sido designada y autorizada por cada Parte Contratante, conforme al Artículo 3 de este Convenio.
- H. "Tarifa", el precio pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplica dicha cantidad, incluyendo cantidades y comisiones correspondientes a agencias o a otros servicios complementarios, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo.
- I. "Frecuencia", el número de vuelos redondos que una línea aérea efectúa en una ruta específica en un período dado y el término "rutas específicas" significa las rutas establecidas en el Cuadro de Rutas anexo al presente Convenio.
- J. "Territorio" con relación a un Estado, las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

ARTICULO 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas señaladas en el Cuadro de Rutas anexo al presente Convenio.

2. De conformidad con lo establecido en el presente Convenio, la línea aérea designada por cada Parte Contratante gozará durante la explotación de los servicios aéreos convenidos, de los siguientes derechos:

- a) sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;
- b) hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte Contratante, y
- c) embarcar y desembarcar, a los pasajeros, carga y correo, en tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas anexo.

3. El derecho de tráfico de quinta libertad de todos los sectores del Cuadro de Rutas anexo al presente Convenio, se ejercerá únicamente después de que se hayan consultado las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4. El no ejercer de inmediato los derechos descritos en este Artículo, no impedirá que la línea aérea de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido, inaugure los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.

5. Nada de lo contenido en el presente Convenio debe considerarse que confiere a la línea aérea designada de una Parte Contratante el derecho de tomar a bordo, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros y carga, incluyendo correo, transportados por

pago o remuneración y destinados a otro punto dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar por escrito ante la otra Parte Contratante a una línea aérea con el propósito de que opere los servicios convenidos en las rutas especificadas y el derecho de retirar o de cambiar tal designación.

2. Al recibir esa designación, la otra Parte Contratante concederá sin demora a la línea aérea designada la debida autorización para operar, sujeta a las disposiciones del párrafo 3, de este Artículo.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán solicitar a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, que le compruebe que está calificada para cumplir las condiciones prescritas según las leyes y reglamentos que normal y razonablemente apliquen esas autoridades a la operación de servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones de la Convención.

ARTICULO 4

Revocación o Suspensión de Autorizaciones

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a revocar una autorización de operación o a suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Convenio por parte de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o a imponer las condiciones que considere necesarias respecto al ejercicio de estos derechos:

- a) en todos los casos en que no esté convencida de que una propiedad substancial y un control efectivo de esa línea aérea pertenecen a la Parte

Contratante que designó a la línea aérea nacionales de esa Parte Contratante; o

- b) en el caso de que esa línea aérea no cumpla con las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que concede estos derechos; o
- c) en el caso de que la línea aérea, en alguna otra manera, no opere conforme a las condiciones prescritas bajo este Convenio.

2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo 1. de este Artículo sea esencial para evitar mayores infracciones a leyes y reglamentos, tal derecho deberá ejercerse solamente después de haber consultado con la otra Parte Contratante.

ARTICULO 5 ***Leyes y Reglamentos***

Las Leyes y Reglamentos que regulen en el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, de los pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga y correo, así como los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante

ARTICULO 6 ***Certificados y Licencias***

1. Los Certificados de Aeronavegabilidad, los Certificados o títulos de aptitud y las Licencias expedidos o convalidados por una de las Partes Contratantes y no caducados, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas, siempre que los requisitos bajo los que tales

certificados o licencias fueron expedidos o convalidados, sean iguales o superiores al mínimo establecido en la Convención.

2. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho de no reconocer la validez para los vuelos sobre su propio territorio, de los títulos o certificados de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

ARTICULO 7

Seguridad Operacional

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte Contratante sobre los servicios de tráfico aéreo, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operación de las líneas aéreas designadas. Después de realizada una consulta en esta materia, una de las Parte Contratantes encuentra/constante que la otra Parte Contratante no aplica, ni mantiene eficazmente normas, parámetros y requisitos de seguridad, que por lo menos correspondan con las normas, parámetros y requisitos mínimos que pueden ser establecidos, conforme a la Convención, se notificará a esa otra Parte Contratante sobre estos hechos y las medidas necesarias para el cumplimiento de esas normas, parámetros y requisitos mínimos, por lo que esa Parte Contratante adoptará las medidas correctivas/ de subsanación correspondientes. En caso de que esa Parte Contratante no adopte las medidas adecuadas dentro de un plazo no mayor a quince (15) días, la otra Parte contratante podrá retener, revocar o limitar la autorización para operar o el permiso técnico de la línea aérea designada de esa Parte Contratante, de conformidad con el Artículo 4 del presente Convenio.

2. Si para la seguridad de la operación de una línea aérea es necesario aplicar medidas inmediatas, la Parte Contratante tendrá el derecho, previa consulta, a impedir la salida de la aeronave o imponer limitaciones o, en caso, de reincidencia a revocar la autorización para operar, el permiso técnico o el permiso de entradas, o limitarlo mediante condiciones técnicas de seguridad.

3. Cualquier medida aplicada por una de las Partes Contratantes conforme a los párrafos anteriores del presente Artículo, dejará de aplicarse/cesará en el momento en que la Parte Contratante demuestre que cumple con las normas, parámetros y requisitos de seguridad.

ARTICULO 8

Derechos Aeroportuarios

Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se imponga a las aeronaves de la otra Parte Contratante, tasas y derechos justos y razonables por el uso de aeropuertos y otros servicios. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tasas y derechos no serán mayores a los aplicados por el uso de dichos aeropuertos y servicios, a sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales.

ARTICULO 9

Derechos Aduaneros

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes y el equipo con que cuente la aeronave para su funcionamiento, combustible, lubricante, provisiones técnicas fungibles, refacciones y provisiones (incluso alimentos, tabacos y bebidas), a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos de aduanas, impuestos nacionales, de inspección u otros derechos, impuestos o gravámenes federales, estatales o municipales, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.

2. Estarán igualmente exentos a condición de reciprocidad, de los mismos impuestos y gravámenes, con excepción de los derechos por servicios prestados, los aceites lubricantes, los materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, herramientas y los equipos especiales para

el trabajo de mantenimiento, así como las provisiones (incluso alimentos, bebidas y tabacos), los documentos de empresas como: boletos, folletos, itinerarios y demás impresos que requiera la compañía para su servicio, así como material publicitario que se considere necesario y exclusivamente para el desarrollo de las actividades de la misma, remitidos por o para la línea aérea de una Parte Contratante al territorio de la otra Parte Contratante, así como los que se pongan a bordo de las aeronaves de la línea aérea de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante y sean usados en servicios internacionales.

3. El equipo normalmente conducido a bordo de las aeronaves, así como aquellos otros materiales y aprovechamientos que permanecen a bordo de las aeronaves en cualquiera de las Partes Contratantes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante, solamente previa autorización de las autoridades aduaneras del territorio de que se trate. En tales casos, podrán ser almacenados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta en tanto salgan del país o se proceda de acuerdo con las disposiciones legales en la materia.

4. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, sólo estarán sujetos a un simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y de otros derechos similares.

ARTICULO 10

Principios que Rigen la Operación de los Servicios

1. Habrá una oportunidad justa e igual para que las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes operen los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.

2. Al operar los servicios convenidos, la línea aérea designada por cada Parte Contratante tomará en cuenta los intereses de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, de manera que no se afecten indebidamente los servicios que esta última proporciona en la totalidad o en parte de las mismas rutas.

3. Los servicios convenidos que proporcionen las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes, guardarán una estrecha relación con las necesidades de transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, que provengan de o estén destinados al territorio de la Parte Contratante que haya designado a la línea aérea.

ARTICULO 11

Tarifas

1. Las tarifas aplicables por las líneas aéreas de las Partes Contratantes para el transporte con destino al territorio de la otra Parte Contratante o proveniente de él, se establecerán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el costo de explotación, un beneficio razonable, las características de cada servicio y las tarifas aplicadas por otras líneas aéreas.

2. Las tarifas y las reglas de aplicación mencionadas en el párrafo 1, de este Artículo se acordarán, si es posible, por las líneas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes y se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, al menos con quince (15) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas Autoridades. Para la entrada en vigor de una tarifa y comercialización de la misma, será necesaria la aprobación previa de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

3. Cuando no se haya podido acordar una tarifa conforme a las disposiciones del párrafo 2 del presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes tratarán de determinar la tarifa de mutuo acuerdo y, si no se llegara a ningún acuerdo sobre la tarifa que se les someta, la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones previstas en el Artículo 18 de este Convenio.

4. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo, continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa que la reemplace.

5. Las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes, de ninguna manera modificarán el precio o las reglas de aplicación de las tarifas vigentes, sin la aprobación previa de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

ARTICULO 12

Seguridad de la Aviación

De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, o de cualquier otra Convención multilateral o modificación de las actuales, cuando sean aceptadas por ambas Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes se prestarán toda la ayuda necesaria que se soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación civil establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes, exigirán que los explotadores de su nacionalidad o los explotadores que tengan la oficina principal o su residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio,

actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3. que precede, exigidas por la otra Parte Contratantes para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que se adopten medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

ARTICULO 13

Transferencia de Utilidades

Cada Parte Contratante garantizará a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante el derecho de transferir, sujeto a la disponibilidad de divisas y a la observancia de las disposiciones aplicables, los ingresos obtenidos de la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante a sus respectivos establecimientos principales, en cualquier moneda libremente convertible y conforme al tipo de cambio de mercado que prevalezca en la fecha de la compra.

ARTICULO 14

Actividades Comerciales y Representaciones

1. En lo particular, cada Parte Contratante concederá a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante el derecho de comercializar el transporte aéreo en su territorio de manera directa y, a criterio de la línea aérea, a través de sus agentes. Cada línea aérea tendrá el derecho de comercializar el transporte conforme a lo previsto en el presente Convenio y cualquier persona será libre de adquirirlo en la moneda de dicho país, sujeto a las leyes y reglamentos nacionales en monedas de libre convertibilidad de otros países.

2. La línea aérea designada por una de las Partes Contratantes podrá, de acuerdo con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos a la entrada, residencia y empleo, traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, al personal ejecutivo, de ventas, técnico, operacional y otros especialistas, exclusivamente de nivel gerencial, que sea necesario para la operación de los servicios acordados.

ARTICULO 15 ***Estadísticas***

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes, dispondrán que su línea aérea designada facilite a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si le fueren solicitados, todos los datos estadísticos que sean precisos para determinar el volumen del tráfico transportado por la línea aérea mencionada en los servicios convenidos.

ARTICULO 16 ***Convención Multilateral***

Si empezase a regir una Convención general y multilateral de transporte aéreo vinculante para ambas Partes Contratantes, el presente Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha Convención.

ARTICULO 17

Consultas y Enmiendas

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes se consultarán con vistas a asegurar la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones de este Convenio.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con la puesta en práctica, interpretación o enmienda de este Convenio o su acatamiento. Tales consultas, que podrán efectuarse entre las Autoridades Aeronáuticas, se realizarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en la que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos que se convenga de otra manera en las Partes Contratantes.

3. Si las Partes Contratantes acordaran modificar el presente Convenio, las modificaciones deberán ser formalizadas a través de un canje de Notas y entrarán en vigor mediante un canje de Notas adicional en el que ambas Partes Contratantes se comuniquen haber cumplido con los requisitos exigidos por su legislación nacional.

El Cuadro de Rutas anexo podrá ser modificado por mutuo acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

ARTICULO 18

Registro

El presente Convenio y todas sus enmiendas, deberán ser registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 19

Solución de Controversias

1. Excepto en aquellos casos en que este Convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativa a

la interpretación o aplicación de este Convenio que no pueda ser resuelta por medio de consultas, será sometida a un tribunal de arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las Partes Contratantes y el tercero de común acuerdo por los dos miembros del tribunal, bajo la condición de que el tercer miembro no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes.

2. Cada una de las Partes Contratantes designará a un árbitro dentro del término de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes haga entrega a la otra Parte Contratante de una Nota diplomática en la que se solicite el arreglo de una controversia mediante arbitraje. El tercer árbitro será nombrado dentro del término de sesenta (60) días, contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta (60) días antes aludido.

3. Si dentro del plazo señalado no se llega a un acuerdo con respecto al tercer árbitro, éste será designado por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, conforme a los procedimientos de ese Organismo, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes.

4. Una vez integrado el tribunal de arbitraje, éste emitirá una resolución dentro de un plazo no mayor de sesenta (60) días, prorrogables únicamente por otros sesenta (60) días más, cuando los árbitros justifiquen e informen por escrito la necesidad de mayor tiempo antes de los primeros sesenta (60) días, en función de la complejidad de la controversia que haya sido planteada.

5. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este Artículo. El tribunal de arbitraje decidirá sobre la repartición de los gastos que resulten de tal procedimiento.

ARTICULO 20

Denuncia

El presente Convenio tendrá la vigencia indicada en el Artículo 20, a menos que cualquiera de las Partes Contratantes manifieste

su decisión de denunciarlo, mediante comunicación escrita dirigida a la otra Parte Contratante a través de la vía diplomática con doce (12) meses de antelación. Dicha notificación deberá ser notificada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional, a menos que la notificación mencionada sea retirada por acuerdo antes de la expiración de este periodo. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará haber recibido la notificación catorce (14) días después del recibo de notificación por la OACI.

ARTICULO 21
Entrada en vigor

Cada una de las Partes Contratantes notificará a la Otra el cumplimiento de los procedimientos constitucionales requeridos para la entrada en vigor del presente Convenio, la que se hará efectiva el día de la recepción de la última notificación.

El presente Convenio tendrá una vigencia de tres (3) años y podrá ser renovado por periodos iguales mediante canje de Notas diplomáticas.

Firmado en la ciudad de _____, el _____ de _____ de dos mil _____, en dos ejemplares originales en idiomas español y _____, siendo ambos textos igualmente auténticos.

**POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS
MEXICANOS**

POR EL GOBIERNO DE

CUADRO DE RUTAS

SECCION I

La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, tendrá derechos de operar servicios aéreos regulares en la siguiente ruta:

(Ruta)

NOTAS:

1. La línea aérea designada podrá omitir en cualquier o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en territorio de los Estados Unidos Mexicanos.
2. La línea aérea designada está autorizada a ejercer derechos de tráfico de 3ª y 4ª libertades.
3. La línea aérea designada sólo podrá ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad cuando fuera acordado y autorizado previamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
4. Los itinerarios de vuelo para los servicios convenidos, serán presentados para su aprobación ante las Autoridades Aeronáuticas, por lo menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha prevista para el inicio de las operaciones, salvo cambios menores de carácter temporal que podrán solicitarse con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación.

SECCION II

La línea aérea designada por el Gobierno de _____, tendrá derechos de operar servicios aéreos regulares en la siguiente ruta:

(Ruta)

NOTAS:

1. La línea aérea designada podrá omitir en cualquier o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en territorio de _____.

2. La línea aérea designada está autorizada a ejercer derechos de tráfico de 3ª y 4ª libertades.
3. La línea aérea designada sólo podrá ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad cuando fuera acordado y autorizado previamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
4. Los itinerarios de vuelo para los servicios convenidos, serán presentados para su aprobación ante las Autoridades Aeronáuticas, por lo menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha prevista para el inicio de las operaciones, salvo cambios menores de carácter temporal que podrán solicitarse con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación.

GLOSARIO

- Aeronave:** cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo.
- Aeropuerto:** Aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves.
- Aerovía:** ruta aérea dotada de radioayudas a la navegación.
- Aeródromo:** área definida de tierra o de agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación.
- Autoridades Aeronáuticas:** en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en el caso de cualquier Estado, la autoridad designada por esta, o en ambos casos, cualquier otra persona o institución autorizada para asumir las funciones ejercidas por las autoridades mencionadas.
- Cabotaje:** el transporte mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa, de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, entre dos o más puntos en territorio nacional.
- Certificado de aeronavegabilidad:** documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo.
- Certificado de matrícula:** documento que identifica y determina la nacionalidad de la aeronave.
- Código Compartido:** DGAC.- acuerdo comercial mediante el cual dos ó más líneas aéreas autorizadas pueden vender transporte bajo su propio código, en vuelos operados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante ó por líneas aéreas de terceros países poseedoras de los derechos de ruta correspondientes.
- OACI.- acuerdo por el cual un transportista permite a otro utilizar su designador de línea aérea para un vuelo o en la que dos transportistas comparten el mismo código de línea aérea para un vuelo. En aplicación de esta práctica, los pasajeros realmente vuelan en una línea aérea distinta de la indicada en su billete.
- Comercialización:** acto mediante el cual el concesionario o permisionario ofrece al público usuario la posibilidad de contratar un servicio de transporte aéreo de pasajeros, carga o correo, a cambio de una contraprestación.
- Equipaje:** artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes, que se llevan en la aeronave mediante convenio con el transportista.
- el conjunto de cosas de uso personal y doméstico que el viajero lleva en el mismo vuelo en el que él se trasladada.
- los artículos, efectos y otras propiedades personales de los pasajeros, necesarias o apropiadas para usar y proporcionarle comodidad o conveniencia en relación con su viaje.
- Escala para Fines No Comerciales:** el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga y correo.

- Espacio aéreo:** El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional. No existe a la fecha una delimitación exacta pero oscila entre el límite de los 40 Km de altura, altura de la estratosfera y los 160Km, el perigeo órbita eficaz de los vehículos espaciales, los cuales están en función directa de los criterios como el límite de desplazamiento aerodinámico, gravitación terrestre y la aeronavegabilidad del vehículo.
- Frecuencia:** el número de vuelos redondos que una línea aérea efectúa en una ruta específica en un período dado y el término "rutas específicas" significa las rutas establecidas en el Cuadro de Rutas anexo al presente Convenio.
- Helipuerto:** aeródromo civil para el uso exclusivo de helicópteros.
- Línea Aérea Designada:** la línea aérea que ha sido designada y autorizada por un Estado, conforme al Convenio bilateral sobre Transporte Aéreo, respectivo.
- Reciprocidad real y efectiva:** principio que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos emplea en las negociaciones internacionales, que permite establecer y asegurar un intercambio igualitario y equivalente en cuanto a las condiciones de operación de los servicios de transporte aéreo con otro Estado.
- Ruta:** espacio aéreo establecido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para canalizar el tráfico aéreo.
- Servicio Aéreo Internacional:** el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.
- Servicio Aéreo:** todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, carga y correo (mixto).
- Servicio de transporte aéreo nacional:** el que se presta entre dos o más puntos del territorio nacional.
- Servicio de transporte aéreo regular:** El que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios.
- Soberanía:** Concepto clásico de Bodino: "poder supremo sobre los ciudadanos y súbditos no sometidos a las leyes" Se refiere al principio general relativo a la titularidad de la soberanía en el Estado, que organiza y legitima el poder estatal sobre el axioma de la titularidad por el pueblo".
- Tarifa:** el precio pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplica dicha cantidad, incluyendo cantidades y comisiones correspondientes a agencias o a otros servicios complementarios, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo.
- Artículo 48 del RLAC.-** contraprestación que debe pagar el usuario por la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga, que incluye las reglas de aplicación, o condiciones y restricciones aplicables según las características del servicio que se contrate.
- Territorio:** con relación a un Estado, las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.
- Tratado, Convenio o Convención:** Artículo ---- de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969.- Acuerdo Internacional celebrado por escrito entre Estados y

regido por el Derecho Internacional ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular.

Artículo 2º, fracción I de la Ley sobre la Celebración de Tratados.- Convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y uno o varios sujetos de derecho internacional público, ya sea que para su aplicación requiera o no la celebración de acuerdos en materias específicas, cualquiera que sea su denominación, mediante el cual los Estados Unidos Mexicanos asumen compromisos. Los tratados deberán ser aprobados por el Senado de conformidad con el Artículo 76, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, estar de acuerdo con la misma y ser Ley Suprema de toda la Unión en los términos del Artículo 133 de la Constitución

BIBLIOGRAFIA

- Abeyratne, R.I.R. LEGAL AND REGULATORY ISSUES IN INTERNATIONAL AVIATION; Editorial transnational Publishers, Inc.; New York, 1996.
- Álvarez Hernández, José Luis. DERECHO ESPACIAL; Ed. Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Derecho, México, D.F., 1997.
- Bernhart, Rudolph. ENCYCLOPEDIA OF PUBLIC INTERNATIONAL LAW; Max Planck Institute; Editorial Elsevier Science; Amsterdam, 1992.
- Brownlie, Ian. PRINCIPLES INTERNATIONAL LAW; Ed. Oxford, University Press; ed. 4a; Reino Unido, 1990.
- Eco, Umberto. COMO SE HACE UNA TESIS; Ed. Gedisa, S.A. Barcelona, España. 1977.
- Foglia, Ricardo. DERECHO AERONÁUTICO Y TRANSPORTE AÉREO; Editorial Astrea, de Alfredo y Ricardo de Palma; Buenos Aires, 1977.
- Foglia, Ricardo. DERECHO AERONÁUTICO; Editorial Abeledo- Perrot; Buenos Aires, 1976.
- Folchi, Mario Orestes. AVIACIÓN COMERCIAL, TURISMO Y DERECHO AERONÁUTICO; Buenos Aires, 1990.
- Folchi, Mario Orestes. CUESTIONES ACTUALES DE DERECHO AERONÁUTICO; Editorial Eudeba; Buenos Aires, 1968.
- Folchi, Mario Orestes. EL NUEVO DERECHO AERONÁUTICO; Editorial E.F. Drel; Buenos Aires, 1992.
- Francoz Rigalt, Antonio. DERECHO AEROESPACIAL; Editorial Porrúa, México, 1981.
- Francoz Rigalt, Antonio. PRINCIPIOS DE DERECHO AERONÁUTICO; Editorial Tallares Gráficos del estado de San Luis Potosí, México, 1939.
- Hackworth, Green Haywood. DIGEST OF INTERNATIONAL LAW; Editorial Wash Goyt;

- Lawrence, Thomas Joseph. THE PRINCIPLES OF INTERNATIONAL LAW; Oxford University Press; E.U.A., 1986.
- Meyer, Alex. COMPENDIO DE DERECHO AERONÁUTICO; Buenos Aires, 1947.
- Moore, John Basset. A DIGEST OF INTERNATIONAL LAW; as embodied in diplomatic discussion treaties and other international agreements;
- Palacios Treviño, Jorge. TRATADOS LEGISLACIÓN Y PRACTICA EN MÉXICO; 2ª edición; Archivo Histórico Diplomático; México, 1986.
- Remiro Brotons, Antonio y otros. DERECHO INTERNACIONAL; Ed. Mc Graw - Hill; ed. 1ª; Madrid, España, 1997.
- Rodríguez Jurado, Agustín. CÓDIGO AERONÁUTICO INTERNACIONAL; Editorial Abelardo- Perrot; Buenos Aires, 1993.
- Rodríguez Jurado, Agustín. TEORÍA Y PRÁCTICA DEL DERECHO AERONÁUTICO; Editorial Depalma; Buenos Aires, 1993.
- Seara Vázquez, Modesto. DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO; Ed. Porrúa; ed. 15ª; México, D.F., 1994.
- Sepúlveda, César. DERECHO INTERNACIONAL; 15ª edición; Editorial Porrúa; México, 1985.
- Sorensen, Max. MANUAL DE DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO; Editorial Fondo de Cultura Económica, México 1985.
- Tapia Salinas, Luis. CURSO DE DERECHO AERONÁUTICO; Editorial Bosch; Barcelona 1993.
- Videla Escalada, Federico. MANUAL DE DERECHO AERONÁUTICO; 2ª. Edición actualizada; Editorial Zavalia; Buenos Aires, 1996.

Publicaciones Oficiales:

- Ruiz Romero, Manuel. LA AVIACIÓN CIVIL EN MÉXICO; Ed. Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Universidad Nacional Autónoma de México; 1ª ed.; México, D.F., 1999.

- LA AVIACIÓN MEXICANA EN CIFRAS 1993 - 1999; Ed. Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 1ª ed.; México, D.F., 2000.
- MÉXICO: RELACIÓN DE TRATADOS EN VIGOR; Ed. Secretaría de Relaciones Exteriores; México, D.F., 1998.

Circulares

- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Circular 265-AT/109; EL MUNDO DE LA AVIACIÓN CIVIL 1995 - 1998; Ed. OACI; Montreal, Canadá, 1996.
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Circular 259 - AT/110; IMPLICACIONES DEL CÓDIGO COMPARTIDO; Ed. OACI; Montreal, Canadá, 1997.

Diccionarios

- DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO; Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM.; 5ª edición; Editorial Porrúa; México, 1992.
- DICCIONARIO LEGAL ESPAÑOL-INGLÉS/INGLÉS ESPAÑOL; Solís, Gerardo y otros autores; Editorial West Publishing Co.; E.U.A., 1992.
- DICCIONARIO JURIDICO ESPASA; Fundación Tomás Moro; 1ª ed. Ed. Espasa - Calpe. Madrid, España, 1998.

Legislación vigente

- COLECCIÓN DE TRATADOS CELEBRADOS POR MÉXICO; Senado de la República y Secretaría de Relaciones Exteriores, México, D.F., 1998.

ALEMANIA *Convenio sobre Transportes Aéreos firmado en la Ciudad de México, el 8 de marzo de 1967. Entró en Vigor el 2 de noviembre de 1969. Fue modificado por el Acuerdo , celebrado por*

Canje de notas fechadas en la Ciudad de México, el 29 de agosto y el 25 de octubre de 1989. Entró en vigor el 25 de octubre de 1989.

ARGENTINA *Acuerdo sobre Transportes Aéreos, firmado en la Ciudad de México, el de 14 mayo de 1969. Entró en Vigor el 21 de marzo de 1984. Fue modificado por el Acuerdo, firmado en la Ciudad de México, el 5 de agosto de 1996. Entró en Vigor en la misma fecha.*

AUSTRIA *Convenio sobre Transporte Aéreo,, firmado en la ciudad de Viena, Austria, el 27 de marzo de 1995. Entró en Vigor el 1º de marzo de 1996.*

BELGICA *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la Ciudad de México, el 26 de abril de 1999. No está en vigor. Este Convenio deroga el anterior Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la Ciudad de México, el 21 de octubre de 1965. Entró en Vigor el 14 de mayo de 1975 y su Modificación, celebrado por Canje de notas fechadas en la Ciudad de México, el 15 de octubre y el 19 de noviembre de 1976. Entraron en Vigor el 29 de noviembre de 1976.*

BOLIVIA *Convenio sobre Transporte Aéreo, firmado en la ciudad de La Paz, Bolivia, el 27 de enero de 1993. Entró en Vigor el 27 de noviembre de 1996.*

BRASIL *Convenio sobre Servicios Aéreos, firmado en la ciudad de Brasilia, Brasil, el 26 de mayo de 1995. Entró en Vigor el 18 de julio de 1996.*

CANADA *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la Ciudad de México, el 21 de diciembre de 1961Entró en Vigor el 21 de febrero de 1964.*

Fue modificado por el Acuerdo, , celebrado por Canje de notas fechadas en la Ciudad de México, el 24 de marzo de 1971 Entró en Vigor el 8 de marzo de 1973.

Fue modificado por el Acuerdo, , celebrado por Canje de notas fechadas en la Ciudad de México, el 20 de diciembre de 1996. Entró en Vigor el23 de enero de 1998.

Fue modificado por el Acuerdo, celebrado por Canje de notas fechadas en la Ciudad de México, el 9 de abril de 1999. Entró en Vigor el 22 de septiembre de 2000.

CHILE *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la Ciudad de México, el 14 de enero de 1997. Entró en Vigor el 1º de julio de 1999.*

COLOMBIA *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la ciudad de Bogotá, Colombia, el 9 de enero de 1975. Esta en vigor de facto.*

COREA *Convenio sobre servicios Aéreos, firmado en la ciudad de Seúl, Corea, el 21 de julio de 1988. Entró en Vigor el 9 de noviembre de 1989.*

COSTA RICA *Convenio sobre Transporte Aéreo, firmado en la Ciudad de México, el 25 de febrero de 1991. Entró en Vigor el 1 de noviembre de 1995.*

CUBA *Convenio sobre Transporte Aéreo, firmado en la Ciudad de México, el 9 de agosto de 1991. Entró en Vigor el 29 de enero de 1993.*

Fue modificado por el Acuerdo, celebrado por Canje de notas fechadas en la ciudad de La Habana, Cuba, el 24 de junio de 98. Entró en Vigor el 19 de febrero de 1999.

Fue modificado por el Acuerdo, celebrado por Canje de notas fechadas en la ciudad de La Habana, Cuba, el 18 de mayo de y 20 de agosto de 99. Entró en Vigor el 16 de noviembre de 2000.

ESPAÑA *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la Ciudad de México, el 21 de noviembre de 1978. Entró en Vigor el 22 de noviembre de 1979.*

Fue modificado y prorrogado por el Acuerdo, celebrado por Canje de notas fechadas en la ciudad de Madrid, España, del 21 de marzo y 22 de noviembre de 1990. Entró en Vigor el 21 de noviembre de 1990, hasta 1994. Se desconoce si hay otra prórroga, pero se entiende prorrogado tácitamente.

EUA *Convenio Técnico Administrativo para facilitar las Notificaciones de Vuelos sin Itinerario, Particulares, Comerciales o Industriales Washington, DC, el 15 de julio de 1952 Entró en Vigor el 1 de agosto de 1952.*

EUA *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la Ciudad de México, el 15 de agosto de 1960. Entró en Vigor el 17 de enero de 1961.*

Fue modificado por el Acuerdo, celebrado por Canje de notas fechadas en la Ciudad de México, el 4 de agosto de 1965. Entró en Vigor el 14 de enero de 1966.

Fue modificado por el Acuerdo, celebrado por Canje de notas fechadas en la Ciudad de México, el 19 de septiembre de 1967. Entró en Vigor el 28 de febrero de 1968.

Fue modificado y prorrogado por el Acuerdo, celebrado por Canje de notas fechadas en la Ciudad de México, el 31 de julio de 1970. Entró en Vigor el 30 de noviembre de 1970.

Fue modificado y prorrogado por el Acuerdo, celebrado por Canje de notas fechadas en la Ciudad de México, el 23 de septiembre de 1988. Entró en Vigor el 7 de marzo de 1989.

Fue modificado y prorrogado por el Acuerdo, celebrado por Canje de notas fechadas en la ciudad de Washington, DC, el 21 de noviembre de 1991. Entró en Vigor el 1º de septiembre de 1992.

Fue modificado por el Acuerdo, celebrado por Canje de notas fechadas en la ciudad de Washington, DC, el 25 de septiembre de y 4 de diciembre de 1997. Entró en Vigor el 4 de diciembre de 1998.

Fue modificado por el Acuerdo, firmado en la ciudad de Mérida, Yucatán, el 15 de febrero de 1999. Entró en Vigor el 19 de enero de 2000.

FILIPINAS *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la ciudad de Washington, DC, el 21 de noviembre de 1952. Entró en Vigor el 3 de diciembre de 1952.*

FRANCIA *Acuerdo sobre Transportes Aéreos, firmado en la ciudad de París, Francia, el 23 de diciembre de 1991. Entró en Vigor el 23 de diciembre de 1993.*

Prórroga París, Francia, el 18 de mayo de 1993. Entró en Vigor el 24 de septiembre de 1993.

GRAN BRETAÑA *Convenio sobre Servicios Aéreos, firmado en la Ciudad de México, el 18 de noviembre de 1988. Entró en Vigor el 20 de marzo de 1988.*

GUATEMALA *Convenio sobre Transporte Aéreo, firmado en la ciudad de Antigua, Guatemala, el 25 de febrero de 1992. Entró en Vigor el 20 de marzo de 1995.*

ITALIA *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la Ciudad de México, el 23 de diciembre de 1965. Entró en Vigor el 30 de noviembre de 1968.*

Fue modificado por el Acuerdo, celebrado por canje de notas fechadas en la ciudad de Roma, Italia, el 12 y 26 de noviembre de 1990. Entró en Vigor el 31 de marzo de 1993.

JAPON *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la ciudad de Tokio, Japón, el 10 de marzo de 1972. Entró en Vigor el 23 de febrero de 1973.*

LUXEMBURGO *Convenio sobre Transporte Aéreo, firmado en la Ciudad de México, el 19 de marzo de 1996. No está en Vigor.*

MALASIA *Convenio sobre Transporte Aéreo, firmado en la ciudad de Kuala Lumpur, Malasia, el 16 de julio de 1992. Entró en Vigor el 10 de febrero de 1993.*

NUEVA ZELANDIA *Convenio sobre transporte Aéreo, firmado en la Ciudad de México, el 14 de mayo de 1999. Entró en vigor el 3 de marzo de 2000.*

PAISES BAJOS *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la Ciudad de México, el 6 de diciembre de 1971. Entró en Vigor el 22 de enero de 1973.*

Fue modificado y prorrogado por el Acuerdo, celebrado por Canje de notas fechadas en la Ciudad de México, el 6 de diciembre de 1989 y 8 de enero de 1990.

Fue modificado por el Acuerdo, firmado en la Ciudad de México, el 24 de agosto de 1992. Entró en Vigor el 24 marzo 1993.

PANAMA *Convenio sobre Transporte Aéreo, firmado en la ciudad de Panamá, Panamá, el 14 de febrero de 1996. Entró en Vigor el 1 de agosto de 1996.*

PERU *Convenio sobre Transporte Aéreo, firmado en la Ciudad de México, el 5 de septiembre de 1989. Entró en Vigor el 30 de marzo de 1990.*

POLONIA *Convenio sobre Transporte Aéreo, firmado en la Ciudad de México, el 11 de octubre de 1990. Entró en Vigor el 17 de abril de 1990.*

PORTUGAL *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la Ciudad de México, el 6 de noviembre de 1996. Entró en Vigor el 24 de enero de 1997.*

REPÚBLICA CHECA *Convenio sobre Transporte Aéreo, firmado en la Ciudad de México, el 14 de agosto de 1990. Entró en vigor el 4 de febrero de 1991.*

REPÚBLICA DOMINICANA *Convenio sobre Transporte Aéreo, firmado en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, el 12 de agosto de 1994. Entró en vigor el 12 de diciembre de 1996.*

RUSIA *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la Ciudad de México, el 2 de agosto de 1976. Entró en Vigor el 11 de marzo de 1977.*

Fue prorrogado por el Acuerdo, celebrado por Canje de notas fechadas en la ciudad de Moscú, Rusia, el 10 de septiembre y 28 de octubre de 1991. Entró en Vigor el 2 de agosto de 1991.

SINGAPUR *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la ciudad de Singapur, Singapur, el 21 de junio de 1990. Entró en Vigor el 28 de enero de 1991.*

SUIZA *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la Ciudad de México, el 2 de junio de 1966. Entró en Vigor el 4 de septiembre de 1967.*

Fue modificado por el Acuerdo, celebrado por Canje de notas fechadas en la Ciudad de México, el 28 de noviembre y 10 de diciembre de 1990. Entró en Vigor el 10 de diciembre de 1991.

TAILANDIA *Convenio sobre Transportes Aéreos, firmado en la ciudad de Tailandia, Tailandia, el 23 de mayo de 1991. Entró en Vigor el 10 de febrero de 1992.*

VENEZUELA *Convenio sobre Transporte Aéreo, firmado en la Ciudad de México, el 30 de julio de 1987. Entró en Vigor el 14 de enero de 1988.*

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- Ley sobre la Celebración de Tratados;
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal;
- Ley de Aviación Civil;
- Reglamento de la Ley de Aviación Civil;
- Ley de Vías Generales de Comunicación;

Páginas Electrónicas

- Página de Aeropuerto y Servicios Auxiliares.-
<http://www.asa.gob.mx>
- Página de Cintra, S.A. de C.V.-
<http://www.cintra.com.mx>
- Página de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.-
<http://www.sct.gob.mx>
- Página de la Secretaría de Relaciones Exteriores.-
<http://www.sre.gob.mx>
- Página de la Organización de Aviación Civil Internacional.-
<http://www.icao.org>
- Página de Scandinavian Airlines.-
<http://www.scandinavian.net>
- Página de Staralliance.-
<http://www.staralliance.com>