



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

---

---

**FACULTAD DE DERECHO**

**TURISMO Y POLÍTICA AÉREA**

**TESIS QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO  
EN DERECHO**

**PRESENTA:**

**OLGA AZUCENA JIMÉNEZ CHIRINO**

**ASESORA:**

**DRA. MARICELA MORENO CRUZ**

**2015**

Ciudad Universitaria, D. F.





Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO DE  
ESTUDIOS JURÍDICO-ECONÓMICOS  
OFICIO: FDER/SEJE/59/06/15  
ASUNTO: APROBACIÓN DE TESIS.

**DR. ISIDRO ÁVILA MARTÍNEZ**  
**DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN**  
**ESCOLAR DE LA UNAM**  
**P R E S E N T E**

Distinguido Doctor:

Hago de su conocimiento que la alumna **OLGA AZUCENA JIMÉNEZ CHIRINO**, con número de cuenta **304024184**, elaboró su tesis profesional en este Seminario bajo la dirección de la Dra. Maricela Moreno Cruz, intitulada **"TURISMO Y POLÍTICA AÉREA"**.

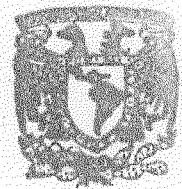
La alumna ha concluido la tesis de referencia, la cual estimo satisface los requisitos exigidos para esta clase de trabajos, por lo que me permito otorgarle la **APROBACIÓN**, para los efectos académicos correspondientes.

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

Aprovecho la oportunidad para enviarle un cordial saludo.

**ATENTAMENTE**  
**"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"**  
Ciudad Universitaria, a 15 de junio de 2015.  
**LA DIRECTORA**

**DRA. EMMA C. MENDOZA BREMAUNTZ**



**FACULTAD DE DERECHO**  
**SEMINARIO DE ESTUDIOS**  
**JURÍDICO - ECONÓMICOS**

*A mis padres, Silvia y Angel.*

## **AGRADECIMIENTO**

Antes que nada agradezco a Dios por mi vida, me ha llenado de infinitas bendiciones y lecciones.

A mis padres agradezco su apoyo incondicional, esfuerzo y sacrificio, pero principalmente por creer en mí, por su paciencia y por estar siempre, en las buenas y en las malas.

A mi madre, Silvia (mi Mor), porque nuestro amor es el único que es para siempre y por ser la mujer a la que más admiro.

A mi padre, Angel, porque siempre va a ser mi hombre favorito y al que más voy a amar.

A mi familia por su compañía constante a lo largo de estos años. Gracias Abue, Papá Félix, Tere, Azu, tíos y primos.

A Cyn (mi Roomie), Yun, Toño, Miguel, Laura, Chelo, Jorge por los bellos momentos que me han regalado.

A mí querida asesora y amiga, la Doctora Maricela por su paciencia y ayuda para la realización de este trabajo.

¡Gracias!

## ÍNDICE

### **CAPÍTULO 1. ELEMENTOS FUNDAMENTALES**

<b>Antecedentes históricos.....</b>	<b>1</b>
<b>Marco Teórico Conceptual. ....</b>	<b>3</b>
1.1. Turismo.....	3
1.2. Actividad turística.....	5
1.3. Tipos de Turismo .....	7
1.4. Derecho turístico.....	8
1.5. Turista.....	9
1.6. Aviación Civil .....	10
1.7. La Aeronave .....	10
1.8. Espacio aéreo y soberanía. ....	11
1.9. Servicio de transporte aéreo.....	13
1.10. Reglamentación bilateral y multilateral .....	15
1.11. Servicio público.....	18
1.12. Elementos del servicio público.....	19
1.13. Concesión.....	20

### **CAPÍTULO 2. MARCO JURÍDICO**

<b>El turismo en la legislación nacional.....</b>	<b>22</b>
2.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	22
2.2. Ley General de Población.....	24
2.3. Ley de Migración .....	26
2.4. Ley de Planeación .....	31
2.5. Plan Nacional de Desarrollo 2013 -2018. ....	35
2.6. Ley General de Turismo .....	45
<b>La Aviación Civil en la legislación nacional e internacional .....</b>	<b>51</b>
2.7. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	51
2.8. Plan Nacional de Desarrollo 2013 -2018. ....	53
2.9. Ley de Aviación Civil .....	55

2.10. Ley de Aeropuertos .....	66
2.11. Convenio de Aviación Civil Internacional.....	71

### **CAPÍTULO 3. REGULACIÓN JURÍDICA DEL ESPACIO AÉREO**

3.1. Derecho de tráfico aéreo internacional.....	85
3.2. Las libertades del aire .....	88
3.3. Acuerdos bilaterales.....	95
3.4. Los Acuerdos de Bermudas de 1946 y de 1976.....	97
3.5. Política aérea.....	99
3.6. Aspecto político y económico .....	100

### **CAPÍTULO 4. TURISMO Y DESARROLLO ECONÓMICO**

4.1. Desarrollo económico y crecimiento económico.....	102
4.2. El turismo en los países en desarrollo: Ventajas y desventajas. ....	106
4.3. Efectos económicos del turismo.....	109

### **CAPÍTULO 5. TURISMO AÉREO EN MÉXICO**

5.1. Rutas aéreas .....	112
5.2. Convenios firmados por México en materia de transporte aéreo. ....	117
5.3. Aeropuertos en México.....	118
5.4. Turismo aéreo .....	120
5.5. Principales destinos turísticos .....	128

<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>132</b>
---------------------------	------------

<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>139</b>
--------------------------	------------

## ABREVIATURAS

- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (International Air Transportation Association)	IATA
- Banco de Comercio Exterior	BANCOMEXT
- Centros Integralmente Planeados	CIP
- Clave Única de Registro de Población	CURP
- Consejo Nacional para la Cultura y las Artes	CONACULTA
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	CPEUM
- Convenio Internacional del Navegación Aéreo	CINA
- Desarrollo Integral de la Familia	DIF
- Diario Oficial de la Federación	DOF
- Dirección General de Aeronáutica Civil	DGAC
- Instituto Nacional de Migración	INM
- International Civil Aviation Organization	ICAO
- Internacional Virtual Aviation Organization	IVAO
- Ley de Aviación Civil	LAC
- Ley General de Población	LGP
- Ley General de Turismo	LGT
- Organización de Aviación Civil Internacional	OACI
- Organización Mundial de Turismo	OMT
- Organización Provisional sobre Aviación Civil Internacional	OPACI
- Plan Nacional de Desarrollo	PND
- Procuraduría General de Justicia	PGJ
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo	PNUD
- Registro Aeronáutico Mexicano	RAM
- Registro Nacional de Población	RNP
- Reglas de vuelo por instrumentos	IFR
- Reglas de vuelo visual	VFR
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes	SCT
- Secretaría de Gobernación	SEGOB
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público	SHCP



- Secretaría de Salud SSA
- Secretaría de Relaciones Exteriores SRE
- Secretaría de Seguridad Pública SSP
- Secretaría de Turismo SECTUR
- Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano SENEAM
- Sistema Nacional de Planeación Democrática SNPD

## INTRODUCCIÓN

El turismo ha estado presente en la vida del hombre desde sus inicios, el deseo de trasladarse a distintos sitios del planeta para satisfacer la curiosidad de conocer lugares diferentes al originario ha hecho de la actividad turística una constante en la historia de la humanidad.

Los transportes son el medio que ha facilitado estos traslados acortando tiempo y distancia. Sin embargo, la aparición de la aviación como medio transporte de pasajeros se puede considerar la aportación más importante al turismo, debido a la seguridad que brinda en los traslados y a que, sin duda, marcó la diferencia en el tiempo de desplazamiento.

Nadie puede negar además, que el turismo y la aviación son actividades económicas significativas para los países alrededor del mundo y por ello, han reconocido en sus políticas gubernamentales y en sus legislaciones su relevancia.

México, es una de las naciones que siendo testigo de las ventajas económicas de la actividad, sexenio tras sexenio ha incluido en su política, las estrategias necesarias para potencializar la actividad turística aprovechando todas las ventajas naturales, culturales y gastronómicas con las que hemos sido favorecidos.

En este sentido, el presente trabajo de investigación pretende a través de cinco capítulos presentar un panorama general de la situación actual del país en materia de turismo, así como del estatus de México como destino turístico para así visualizar el impacto de la aviación civil en el desarrollo de esta industria y su influencia en la economía del país.

Para cumplir este objetivo, en el capítulo primero denominado “**Elementos fundamentales**”, se abordarán los antecedentes históricos del turismo como

actividad innata al hombre y la incorporación de la aviación después de la segunda guerra mundial como nuevo medio de transporte y factor impulsor del desarrollo de la actividad turística a nivel mundial y en México. Además, se estudiarán los conceptos sustanciales para la estructuración de un marco teórico idóneo para entender nociones relevantes en materia de turismo y aviación que permitirán analizar los tipos de turismo sujetos de explotación en nuestro país, la participación del Derecho en la actividad, el espacio aéreo y el servicio de transporte aéreo; tópicos esenciales en el entendimiento de la regulación aérea vigente y su repercusión en el desarrollo de la actividad turística.

En el capítulo segundo titulado “**Marco Jurídico**”, daremos un recorrido por la legislación vigente tanto en el turismo como en la aviación civil desde la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley General de Turismo, Ley de Aviación Civil hasta el Convenio de Chicago, instrumento jurídico más importante en el sector aeronáutico. El estudio de nuestra normatividad reviste gran relevancia en el sentido de que tanto la aviación como el turismo son actividades con alto grado técnico, lo cual estima una actualización y revisión constante que permita a nuestras leyes estar a la vanguardia pero, para ello es necesario capacitar personal con la finalidad de consumir las metas atribuidas a las actividades.

En este capítulo también se estudiará el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, el cual señala como objetivo que es imprescindible aprovechar el potencial turístico de México para generar una mayor derrama económica en el país. Lo cual se traduce en impulsar el ordenamiento y la transformación sectorial; impulsar la innovación de la oferta y elevar la competitividad del sector turístico; fomentar un mayor flujo de inversiones y financiamiento en el sector turismo por medio de la promoción eficaz de los destinos turísticos; y propiciar que los ingresos generados por el turismo sean fuente de bienestar social. Adicionalmente, en la meta IV del Plan Nacional de Desarrollo encontramos estrategias relativas al sector de transportes, por lo que se mencionarán las acciones enfocadas al transporte vía

aérea cuya finalidad tiene estrecha relación con el cumplimiento de los objetivos del turismo debido a que la apertura del turismo nacional a otros mercados, especialmente, los más lejanos se concretará por ésta vía.

Al abordar el tercer capítulo llamado **“Regulación jurídica del espacio aéreo”**, se hablará sobre el concepto de la misma además de las libertades del aire, los acuerdos bilaterales y derecho de tráfico internacional para estudiar el contexto actual de la aviación civil. La política aérea siendo uno de los temas con mayor relevancia para nuestra investigación igualmente será abordado en éste capítulo, la importancia de estudiar dicho tema radica en la necesidad de evaluar el panorama actual en materia de reglamentación de los servicios regulares de transporte aéreo realizado mediante la celebración de negociaciones entre los países que se traducen en acuerdos bilaterales o multilaterales, siendo éstos esenciales para incrementar la actividad turística y por tanto, aumentar el turismo internacional cuya principal vía de acceso es la aérea. Una vez planteado ello, llegaremos al punto de señalar que en la actualidad la celebración de convenios bilaterales o multilaterales continua siendo limitativa, principalmente por temor a las repercusiones sobre las empresas nacionales. Además, debemos tener presente que muchas de las naciones alrededor del mundo están pasando por procesos de integración económica, y que por tanto la presencia de empresas trasnacionales en diversos países implica, también, una movilidad constante. Incluso las agendas políticas contemplan una serie de compromisos relativos a convenciones, cumbres de negocios, conferencias y congresos internacionales que, necesariamente, requerirán servicios aéreos para trasladarse de un territorio a otro. Por lo cual será importante analizar nuestra política para saber si queremos quedar rezagados o entrar en el mercado a competir.

Hacia la recta final en el capítulo cuarto nombrado **“Turismo y desarrollo económico”** se tratará el tema del turismo y su estrecha relación con la economía como factor de desarrollo económico, sus ventajas y desventajas en los países en vías de desarrollo, como México, y sus efectos en la economía de un país. A lo

largo de este capítulo se constatan los efectos económicos de la actividad, por ejemplo, en nuestro caso el turismo es parte importante sino la principal del sustento de las comunidades indígenas que se dedican a la fabricación de artesanías; representa igualmente el medio de financiamiento apropiado para materializar el desarrollo económico ansiosamente buscado por los países en vías de desarrollo y, es fuente vital en la generación de empleos directos e indirectos, cuya principal ventaja reside en que los empleos generados por la actividad turística no siempre requiere un alto grado de preparación y por lo tanto, personas con diversos grados educativos pueden acceder a ellos. Además, éste capítulo destaca la importancia de generar políticas públicas que busquen la sustentabilidad de la actividad, no se debe olvidar la urgente necesidad de conciliar el desarrollo económico con el cuidado de nuestro planeta.

Por último, el capítulo cinco de nombre **“Turismo aéreo en México”** aborda una armonización del turismo y la aviación, las rutas aéreas y aeropuertos existentes, los convenios firmados por nuestro país y los principales destinos turísticos. Igualmente, se analizan de manera conjunta los temas que evidencian la caída de México en el ranking mundial de turismo, el cual a pesar de su larga trayectoria como destino turístico, se ha visto perjudicado por temas relativos a la seguridad. Actualmente enfrentamos la mala publicidad generada por los hechos vividos en Guerrero, Michoacán y la constante ola de violencia que nos aqueja, hechos como estos lamentablemente afectan la actividad turística severamente, principalmente, el turismo internacional. Acapulco, es el ejemplo más claro de las repercusiones de la mala propaganda como destino turístico que hemos recibido recientemente afectando gravemente a empresarios y a personas cuyo sustento radica en el arribo de turistas a la zona.

Se evidencia también que en pocos años la prestación de servicios de transporte aéreo regular, ha quedado reducida a unas pocas aerolíneas que operan el espacio aéreo nacional, lo cual ha repercutido en la industria turística aunado al ya mencionado tema de seguridad y a los desastres naturales de los que nuestro

territorio ha sido víctima. Por ello, destacamos el valor de una regulación adecuada para el turismo y la aviación civil, la profesionalización de las estructuras del gobierno en materia turística y aérea, el desarrollo integral del sector turístico y la relevancia de la participación de los tres niveles de gobierno. A través de este documento insistimos en la imperiosa necesidad de alcanzar un trabajo más cercano entre las Secretarías de Turismo y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte dado que tanto la industria aeronáutica como la turística, tienen fuertes afectaciones en la economía del país y su trabajo conjunto es capaz de repercutir en ambos sectores produciendo un efecto en cadena que bien podría favorecer o perjudicar el crecimiento del turismo en México y su desarrollo económico en consecuencia.

Finalmente, como podemos apreciar, la presente investigación permite en el ámbito de la ciencia jurídica evidenciar que el turismo es uno de los pilares para el desarrollo económico, la fórmula más buscada para ser fuente de ingresos, además de ser generador de empleos, creador de pequeñas y medianas empresas y, sin duda, el medio idóneo para alcanzar un desarrollo sustentable que compagine los intereses económicos de los países así como la obligación de cada ser humano por cuidar nuestro planeta, nuestra casa. La aviación, en este contexto, se constituye como el elemento a través de la cual se puede explotar el anhelo de las personas por acceder a las bellezas naturales y culturales que ofrece nuestro país sin importar la distancia a recorrer y con ello, lograr que el progreso del turismo sea extraordinario. Ambas actividades igualmente permiten la conquista de la constante batalla contra la marginación que viven países, como el nuestro, mediante innumerables ventajas económicas que sólo serán aprovechadas en la medida que se establezca una adecuada reglamentación e instrucción del personal encargado de esta enorme tarea, transformándose así en los propulsores económicos más sólidos de nuestra nación.

A partir del estudio desarrollado en la presente tesis puedo proponer el establecimiento de una política aérea respaldada por un marco normativo sólido

que regule la materia, la cual por su misma naturaleza es compleja y requiere de la participación de personal especializado que esté familiarizado con la operación día a día del sector aeronáutico. Asimismo, la legislación correspondiente al sector turístico requiere atención ya que la Ley General de Turismo es relativamente nueva y abrogó a la Ley Federal de Turismo con la finalidad de que los tres niveles de gobierno tuvieran mayor participación en las decisiones relativas a la mejora, sin que hasta el momento se haya concretado éste objetivo para lograr el desarrollo del sector, el cual precisa de fortalecer los instrumentos administrativos y jurídicos del Estado para resolver los problemas de atribución, coordinación y, singularmente, la profesionalización de los órganos encargados de ejecutar las normas. Aunado a ello, hago hincapié en la imperiosa necesidad de la colaboración cercana de los órganos de gobierno, situación fundamental para que el turismo a través de la implementación de una política aérea en armonía con los intereses nacionales proporcione las herramientas para alcanzar una mayor conectividad e impulsar a nuestro país como destino turístico y consolidar el desarrollo económico que requerimos como nación en tiempos tan difíciles.

## CAPÍTULO 1. ELEMENTOS FUNDAMENTALES

### Antecedentes históricos.

El turismo data de épocas remotas de la historia de la humanidad. Desde los inicios, el hombre ha tenido la necesidad de trasladarse de un lugar a otro, ya sea por caza, religión, comercio, guerras, ocio, etcétera. Por ejemplo, los romanos viajaban a sus villas de verano para descansar del bullicio de las ciudades; en el Medievo, había movimientos peregrinos hacia los lugares de culto religioso y; en la época de la Ilustración, las clases acomodadas realizaban viajes por motivos culturales conocidos con el nombre de *Grand Tour*<sup>1</sup>. Éste último estaba destinado a unos pocos, es decir, se puede considerar que era un “turismo de elite”, cuyo servicio era prestado por personal calificado<sup>2</sup> que acompañaba a los viajeros con el fin de proporcionarles toda la información necesaria sobre los atractivos turísticos que visitaban. El turismo <<a la carta<sup>3</sup>>> es aquél en el que los turistas son autosuficientes para programar y llevar a cabo sus viajes sufriendo el papel reservado a los profesionales dedicados a organizar y comercializar viajes entre público.

De acuerdo a Fernández Fuste<sup>4</sup> el primer viaje turístico se le atribuye a Thomas Cook -empresario inglés-, se llevó a cabo en 1841 entre las ciudades Leicester y Loughborough, en Inglaterra y fue realizado en tren. Tal acontecimiento lo llevó años después a crear la primera agencia de viajes y por ello ganarse el título de “padre del turismo”.

---

<sup>1</sup> Sancho, Amparo. “Introducción al Turismo”, Organización Mundial de Turismo (OMT), 2008, [http://snap3.uas.mx/RECURSO1/LibrosElectronicos/turismo/Introduccion\\_al\\_turismo.pdf](http://snap3.uas.mx/RECURSO1/LibrosElectronicos/turismo/Introduccion_al_turismo.pdf), 12 p.

<sup>2</sup> Hoy en día encontramos ésta figura en los *guías de turistas*. De acuerdo a la Secretaría de Turismo, son “*las personas físicas que proporcionan al turista nacional o extranjero, orientación e información profesional sobre el patrimonio turístico, cultural y de atractivos relacionados con el turismo, así como servicios de asistencia; los cuales pueden prestar sus servicios bajo la modalidad de guía general o guía especializado en un tema o localidad específica de carácter cultural*”; requieren, además, una acreditación especial expedida por la misma Secretaría.

<sup>3</sup> El avance tecnológico ha permitido a las personas hacer sus propios itinerarios de viaje. Las empresas dedicadas a la actividad turística han incorporado aplicaciones de acceso vía internet mediante las cuales puedes comprar, reservar o simplemente consultar toda la información que necesites. Todo está a la distancia de un clic.

<sup>4</sup> Citado por Auriolés Martín, Adolfo. *Introducción al Derecho Turístico. Derecho Privado del Turismo*, Ed. Tecnos, Madrid, España, 2002, 22 p.



Los primeros movimientos turísticos provocaron la necesidad de tomar medidas administrativas y en el ámbito jurídico para controlar el flujo de viajeros y las condiciones de los lugares de hospedaje – posadas, albergues, etcétera-. Tanto para garantizar la seguridad física y patrimonial del turista como por cuestiones recaudatorias.

En el siglo XX, el turismo comenzó a despegar como fenómeno económico y cultural debido a la evolución de los medios de transporte y al reconocimiento del derecho de los trabajadores a disfrutar de unas vacaciones anuales remuneradas. La incorporación de la Aviación al sector turístico llegó al término de la Segunda Guerra Mundial, aproximadamente en los años 50, con el uso de las aeronaves cuya principal función hasta entonces había sido el espionaje, posteriormente se adaptó su uso para carga y transporte de armamento, así como para realizar ataques aéreos. Sin embargo, se descubrió que el uso de aeronaves para el transporte de pasajeros reducía considerablemente el tiempo de desplazamiento y realizando los primeros traslados en aeronaves que habían sido usadas como bombarderos comenzó el desarrollo de la Aviación Civil con un crecimiento y desarrollo acelerado de tecnología, apertura de nuevas rutas y la consolidación de las primeras líneas aéreas comerciales.

La incorporación de medios de transporte más rápidos, cómodos y seguros fue determinante en el crecimiento del turismo, por lo que la aparición de nuevos destinos ha estado siempre ligada a la aparición de nuevas rutas y medios de transporte que permitan el acceso a ellos<sup>5</sup>.

La aviación comercial llega a nuestro país en el año de 1921<sup>6</sup> cuando se entrega la primera concesión a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, mejor

---

<sup>5</sup> Sancho Amparo, *op. cit.*, nota 1, 114 p.

<sup>6</sup> No obstante que la aviación ya había estado presente en nuestro país el sector de correos y en la aviación militar. Adicionalmente y como dato curioso, la primer solicitud para el empleo de la aviación en el campo comercial la realizó Elías Monges López, quien a nombre de el periódico El Universal, solicitaba el traslado de sus publicaciones entre distintos puntos del país vía aérea, Dicha solicitud tuvo que esperar la creación de los reglamentos para la creación y el desarrollo de la aviación comercial.

conocida como Mexicana de Aviación, después de que el gobierno mexicano lanzará una convocatoria nacional para el establecimiento de un servicio aéreo. En 1929 se internacionalizó gracias a la compra de Pan American Airways, significando la expansión de sus servicios. En 1960 en la ciudad de Mérida, Yucatán, el gobierno de México y el gobierno de Estados Unidos de América firmaron el primer convenio<sup>7</sup> bilateral sobre transportes aéreos que permitió que los servicios aéreos entre ambos países fueran atendidos por líneas aéreas de las dos partes, posteriormente se han modificado y celebrado numerosos convenios que se reflejan en un mayor acceso a la población a este medio de transporte.

## **Marco Teórico Conceptual.**

### **1.1. Turismo**

*Turismo, tourism* derivados del francés *tour* – <<girar>>, <<volver>>, <<tornar>>.

Desde el punto de vista etimológico, el propio vocablo empleado en español y en otros idiomas sugiere que, en los viajes turísticos, se tiene contemplado el retorno al lugar habitual de residencia.

El turismo es un fenómeno social, que consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos y grupos de personas que, fundamentalmente por motivos de recreación, descanso, cultura y salud, se trasladan de su lugar de residencia habitual a otro, en el que no ejercen actividad lucrativa ni remunerativa, generando múltiples interrelaciones de suma importancia económica y cultural<sup>8</sup>.

El turismo puede describirse como una actividad económica integrada por aquellos servicios prestados a las personas en sus desplazamientos y estancias fuera de

---

<sup>7</sup> El pasado 15 de agosto cumplió 54 años de firmarse este primer convenio, enmendado y prorrogado en varias ocasiones.

<sup>8</sup> Moreno Cruz, Maricela. *Marco jurídico del turismo en México*, Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2722/25.pdf>

los lugares donde residen habitualmente. Es importante diferenciarlo de otros conceptos afines que si bien comparten características con él<sup>9</sup>, no lo definen:

1. “Tiempo libre”: Es el periodo de días, horas o incluso minutos disponibles que restan a un individuo una vez finalizada la jornada laboral, las tareas y obligaciones domésticas y las actividades necesarias para la supervivencia. Cuya gestión está a su cargo.
2. “Ocio”: Es *la actividad que realizan las personas para ocupar su tiempo libre y que, como tal, compete a los poderes públicos facilitar su adecuada utilización*<sup>10</sup>.
3. “Esparcimiento o recreo”: Hace referencia a las actividades que se desarrollan durante el tiempo de ocio.
4. “Viaje”: Es el traslado que se hace de una parte a otra por aire, mar o tierra.

De acuerdo a la Organización Mundial del Turismo (OMT), “el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocio y otros<sup>11</sup>”.

Según Schwink, el turismo es el “movimiento de personas que abandonan temporalmente el lugar de residencia permanente por cualquier otro motivo relacionado con el espíritu, su cuerpo o su profesión”. Por su parte Rafael González Alpuche nos da una definición del turismo desde el punto de vista jurídico y lo define como: “El conjunto de relaciones y fenómenos que se originan del acto o hecho jurídicos, que lleva a efecto un individuo para emprender (acto) o al realizar un viaje (hecho) y obtener, su estancia legal en un lugar distinto al de su radicación<sup>12</sup>”.

---

<sup>9</sup> Los cuatro conceptos (tiempo libre, ocio, esparcimiento o recreo y viaje) se pueden considerar elementos del turismo, ya que el desarrollo de la actividad, siempre o en su mayoría, se realizará dentro del *tiempo libre* de las personas, quienes realizarán actividades de *esparcimiento o recreo* dentro del periodo de tiempo que pueden dedicar al *ocio*. Todo ello generalmente lo realizarán fuera de su lugar habitual de residencia, por lo que realizarán *viajes* para trasladarse al lugar de su preferencia, destinado al turismo.

<sup>10</sup> Auriolos Martín, *op. cit.*, nota 4, 27 p.

<sup>11</sup> Sancho, Amparo. *op. cit.*, nota 1, 12 p.

<sup>12</sup> León Gómez, Dania. *Introducción al Derecho Turístico*, Instituto Politécnico Nacional, México, 2000, 16 p.

El turismo se configura como una actividad económica con características esenciales:

1. Como actividad basada en la realización de desplazamientos y estancias de las personas fuera de los lugares en los que se desenvuelven “fuera de su entorno habitual”.
2. Posee elementos que impulsan tales desplazamientos.
3. Es temporal.

Dentro de la primer característica encontramos un elemento que es de vital importancia definir, ya que es común a todas las definiciones de turismo y este es: “entorno habitual”, del cual la OMT nos ofrece la siguiente definición: “El entorno habitual de una persona consiste en una cierta área alrededor de su lugar de residencia más todos aquellos lugares que visita frecuentemente<sup>13</sup>”.

En el estudio del turismo se observan repercusiones sociales y económicas tales como la transculturación y la aculturación, que en síntesis consisten en la fusión de dos o más culturas de donde resulta una tercera. En cuanto al ámbito económico el turismo repercute en la obtención y fuga de divisas que inciden en la balanza de pagos, la generación de empleos y a redistribución del ingreso interno<sup>14</sup>.

## **1.2. Actividad turística**

En el mundo jurídico el calificativo “turístico” hace referencia a aquellos servicios relacionados con el desplazamiento (transporte) y la estancia (alojamiento) de personas en lugares diferentes a aquellos en los que residen o trabajan siempre que dicho desplazamiento no sea de índole profesional o laboral.

---

<sup>13</sup> Sancho, Amparo. *op. cit.*, nota 1, 47 p.

<sup>14</sup> El turismo es un fenómeno con efectos sobre aspectos sociales, culturales, económicos. Es una actividad muy completa que además contribuye a hacer frente a los grandes retos de conservación del medio ambiente y la lucha contra la pobreza y marginación, por la gran gama de oportunidades y actividades que se derivan de él, tal y como se verá más adelante.

Existe dentro del turismo una serie de sectores turísticos básicos: alojamiento, transporte e intermediación. Los cuales están destinados a facilitar la realización de los desplazamientos o a satisfacer las necesidades propias de la estancia.

La actividad turística va a ser delimitada por ciertos elementos<sup>15</sup>:

1. Desplazamiento de una persona a un lugar distinto de su entorno habitual, lo que convierte a los turistas en sujetos que se desenvuelven en un medio social y cultural desconocido y por lo tanto se encuentran expuestos a diferentes situaciones que no aquejan por igual a los residentes.
2. La motivación vacacional o lúdica de los desplazamientos.
3. Abarca una serie de servicios que están ordenados a la satisfacción de las necesidades propias de quienes se encuentran fuera de su entorno habitual durante un período de tiempo, mayor o menor, pero siempre con un límite.

La actividad turística se enmarca y adquiere importancia por el papel socioeconómico que desempeña en el desarrollo de las comunidades receptoras. El análisis jurídico del turismo y de la actividad turística parte de su naturaleza compleja, con cambiantes características que están bajo constante influencia de factores externos – decisiones políticas, modificación de los hábitos de las personas, etcétera - que repercuten en gran medida en el alcance y finalidad de su normatividad. Interesa al Derecho la regulación del tráfico turístico entre quienes actúan como oferentes profesionales de los servicios turísticos (empresas turísticas) y aquellos otros sujetos que, con carácter ocasional, acuden en su demanda constituyéndose en destinatarios finales de aquellos servicios (los turistas).

El turismo se rige por el Derecho Público aunque algunas de las actividades derivadas de él, son regidas por el Derecho Privado, siendo sujetos las personas (turistas) y las empresas que prestan el servicio turístico y las que prestan el servicio de transporte aéreo, terrestre o marítimo.

---

<sup>15</sup> Aurióles Martín, *op. cit.*, nota 4, 27-30 pp.

### 1.3. Tipos de Turismo

Si bien antes el turismo debía ser único y exclusivamente por cuestiones de recreo o vacacionales, hoy en día no se puede restringir de ese modo y como ejemplo tenemos al turismo político, el cual combina trabajo, turismo y publicidad de destinos turísticos entre los mismos jefes de Estado. En el caso de México, se puede hablar de diversas Conferencias, Convenciones, Cumbres que se han realizado en el Estado de Quintana Roo, específicamente en nuestro mayor atractivo turístico: Cancún.

Los tipos de viajeros en combinación con los motivos que originan los viajes han permitido a la Organización Mundial de Turismo desarrollar un sistema de clasificación de demanda turística y se refleja en los diversos tipos de turismo que veremos en el siguiente cuadro<sup>16</sup>:

<b>Clasificación del turismo</b>	
<b>Categoría de clasificación</b>	<b>Tipos de turismo</b>
Procedencia del turista	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo exterior o extranjero</li> <li>• Turismo interior o nacional</li> </ul>
Frecuencia de visitas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo normal</li> <li>• Turismo excepcional</li> </ul>
Edad del turista	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo juvenil</li> <li>• Turismo familiar</li> <li>• Turismo de la tercera edad</li> </ul>
Poder adquisitivo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gran turismo</li> <li>• Turismo medio</li> <li>• Turismo popular</li> </ul>
Motivación del turista	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo de descanso</li> <li>• Turismo cultural</li> <li>• Turismo medicinal</li> <li>• Turismo religioso</li> <li>• Turismo deportivo</li> <li>• Turismo rural/agroturismo</li> <li>• Turismo congresual y ferial</li> <li>• Turismo folclórico</li> </ul>

<sup>16</sup> Sáez Cata, Antonia. "Estructura económica del Turismo", Síntesis. Madrid, España. 2006, 37 p.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo gastronómico y enológico</li> </ul>
Acceso al núcleo receptor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo terrestre</li> <li>• Turismo aéreo</li> <li>• Turismo marítimo</li> </ul>
Movilidad del turista	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo de asentamiento</li> <li>• Turismo de paso</li> <li>• Turismo itinerante</li> <li>• Turismo golondrina</li> <li>• Turismo de escala</li> </ul>
Repercusiones económicas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo activo</li> <li>• Turismo pasivo</li> </ul>

Cabe señalar que los tipos de turismo han ido creciendo, por lo que el cuadro anterior sólo enuncia algunos de los existentes. Se pueden sumar a los ya mencionados el ecoturismo, turismo de aventura, turismo autóctono, turismo de naturaleza, turismo social, turismo salud-spa, turismo arqueológico, etcétera<sup>17</sup>.

#### 1.4. Derecho turístico

El Derecho turístico ha sido definido como el conjunto de principios, preceptos y reglas a que están sometidas las instituciones y relaciones nacidas del turismo, así como el Derecho que disciplina las personas, los bienes materiales e inmateriales, las actividades, los lugares y los contratos, en tanto se dedican o refieren al turismo.

Rafael González Alpuche<sup>18</sup> define al derecho turístico como el conjunto legislativo que regula cierto sector del movimiento migratorio de un Estado. Otra definición la proporciona José Luis Villaseñor Dávalos y lo define como “un conjunto o cuerpo de normas jurídicas que con motivo del turismo regula los actos y relaciones que se dan entre el turista, los prestadores de servicios turísticos y el Estado”<sup>19</sup>.

<sup>17</sup> Tanto el ecoturismo y el turismo de aventura son muy populares actualmente en virtud de que combinan actividades de recreo, esparcimiento e incluso culturales para dar a conocer sitios arqueológicos, por ejemplo, y a su vez hacen conciencia sobre la importancia de cuidar y preservar las riquezas naturales y culturales de nuestro planeta.

<sup>18</sup> León Gómez, *op. cit.*, nota 12, 21 p.

<sup>19</sup> *Idem.*

El derecho turístico tiene un contenido dual:

- El del Derecho Público relativo a la organización administrativa del turismo y a la acción administrativa de fomento del turismo, junto con la ordenación administrativa de las empresas turísticas y el régimen disciplinario de la actividad turística. Así como las atribuciones que en ejercicio de su soberanía ejerce el Estado. Éste regula las relaciones de los entes colectivos o públicos entre sí y con los particulares, en especial las del Derecho Administrativo del cual emana la estructura de los órganos oficiales, entre ellos, la Secretaría de Turismo. A ésta le competen las relaciones que surgen con los particulares en sus modalidades de prestadores de servicios turísticos y de turistas a quienes afecta y sus relaciones con otras dependencias del Ejecutivo Federal<sup>20</sup>.
- Por otro lado encontramos el contenido del Derecho Privado relativo a la regulación de las obligaciones contraídas libremente por los particulares ejercitando el principio de la autonomía de la voluntad al normalizar los actos civiles, patrimoniales y contractuales de los particulares entre sí y sus relaciones comerciales, como es el caso de las existentes entre los prestadores de servicios turísticos y sus clientes, relaciones que se encuentran reguladas, en materia de contratos, por lo que convengan las partes y por el Código Civil<sup>21</sup>.

### 1.5. Turista

La Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo hoy mejor conocida como la Organización Mundial de Turismo (OMT), define a los turistas como los visitantes temporales que están durante veinticuatro horas en el país que visitan, cuando e propósito del viaje se puede clasificar bajo uno de los siguientes

---

<sup>20</sup> *Ibidem* 22 p.

<sup>21</sup> *Ídem*.



propósitos: a) asueto – recreación, vacación, salud, estudios, religión y deportes; b) negocios, familia, cometido, encuentro<sup>22</sup>.

Dentro de nuestra legislación nacional, la Ley General de Turismo<sup>23</sup> define al turista como las personas que viajan temporalmente fuera de su lugar de residencia habitual y que utilizan alguno de los servicios turísticos a que se refiere esta Ley, sin perjuicio de lo dispuesto para efectos migratorios por la Ley General de Población. De acuerdo a ésta última el turista se define como un no inmigrante, es decir que se interna al país de manera temporal con permiso de la Secretaría de Gobernación con fines de recreo o salud, para actividades artísticas, culturales o deportivas, no remuneradas o lucrativas<sup>24</sup>.

## **1.6. Aviación Civil**

Es la actividad referente al diseño, desarrollo, fabricación, producción, operación, y utilización para fines privados o comerciales de aeronaves. Su vocación fundamental o bien su principal función, es ser un medio de comunicación y dentro de sus aportes más significativos está la creación de una red de rutas conformada sobre la tierra que ha permitido el acercamiento de los pueblos con facilidad y velocidad en su desplazamiento en brevísimos periodos de tiempo.

Se divide en dos ramas: Aviación militar y la Aviación civil, siendo la segunda la que nos ocupa ya que se encarga del transporte de pasajeros, carga y correo mediante el uso de aeronaves públicas y privadas.

## **1.7. La Aeronave**

Se encuentra conceptualizada en la Ley de Aviación Civil (LAC) donde expresa: la aeronave es cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio

---

<sup>22</sup> *Ibidem* 32 p.

<sup>23</sup> Cfr. Art. 3 inciso XX.

<sup>24</sup> La definición de turista comparte las mismas características del turismo: desplazamientos, “fuera del entorno habitual” y de carácter temporal. Sin embargo, se menciona otra característica que salta a la vista y es “sin fines de lucro”, la cual considero vital dentro de la actividad turística ya que el propósito del turista de inicio no debe ser el lucro aunque si representa lucro para las personas que prestan los servicios turísticos.

aéreo con personas, carga o correo<sup>25</sup>; por su parte, en el Código Aeronáutico Argentino vigente<sup>26</sup> se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas.

De acuerdo a nuestra legislación, las aeronaves mexicanas se clasifican de la siguiente forma:

—I. *Ciudadanas, que podrán ser:*

a) *De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional, y*

b) *Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro, y aquellas cuyo fin expreso sea la experimentación, acrobacia, exhibición y las que por su naturaleza sean de colección.*

II. *De Estado, que podrán ser:*

a) *Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, y*

b) *Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.”*

## **1.8. Espacio aéreo y soberanía.**

El espacio aéreo y la soberanía de los Estados resultan temas centrales en el servicio de transporte aéreo, ya sea nacional o internacional, así que vamos a conceptualizarlos.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) contempla el espacio aéreo como el espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional<sup>27</sup>; la Ley

<sup>25</sup> Cfr. Art. 2, inciso I, Ley de Aviación Civil.

<sup>26</sup> Cfr. Título IV, Capítulo I., artículo 36.

<sup>27</sup> Cfr. Art. 42, inciso VI, CPEUM.

de Aviación Civil, en su artículo primero refiere que el espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la Nación.

Es vital distinguir el concepto de aire del espacio aéreo<sup>28</sup>, siendo que el primero es un elemento etéreo, sin límites ni medidas dotado de movilidad y fluidez inherentes a su naturaleza de masa gaseosa; en cambio, el espacio aéreo si bien contiene aire, es susceptible de apropiación y por tanto es apto de ser objeto de derechos tales como los de soberanía y dominio.

“La soberanía es uno de los principios cardinales de la teoría del Estado. La soberanía de los Estados denota el derecho legal inalienable, exclusivo y supremo de ejercer poder dentro del área de su poder.”<sup>29</sup> Es uno de los fundamentos de igualdad de los Estados en materia de derecho internacional público.

La soberanía sobre el espacio aéreo no fue regulada desde un principio tal como lo fue la soberanía del Estado sobre la superficie, subsuelo, mar territorial, entre otras. Una vez que la circulación aérea incrementó se hizo necesario que los Estados prestaran atención en la reglamentación de las actividades del nuevo medio de comunicación.

Hacia la Primera Guerra Mundial aún no se habían establecido hasta dónde podían expandir los Estados su soberanía sobre el espacio aéreo. A su conclusión, en el año de 1919, se reunieron naciones de Europa, América, China y Japón en París para celebrar un Convenio sobre la Navegación Aérea, el cual aportaría un régimen básico de la soberanía de los Estados respecto al espacio aéreo sobre sus territorios y mar territorial. Posteriormente, en 1944, hubo una nueva reunión en Chicago para acordar el Convenio sobre Aviación Civil

---

<sup>28</sup> La importancia de definir al espacio aéreo radica en que es el ambiente propio de la actividad aeronáutica, se desarrolla fundamentalmente en él y de forma complementaria sobre la superficie terrestre con apoyo de la infraestructura se convierte en un accesorio imprescindible, además de que el funcionamiento de la Aviación depende en gran medida de la regulación del espacio aéreo.

<sup>29</sup> Stefan A. Káiser, *-El ejercicio de la soberanía de los Estados-*, Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2790/6.pdf>

Internacional que rige hasta nuestros días y ha sido ratificado por la mayoría de los países.

Ahora, cuando un servicio de transporte aéreo accede al espacio aéreo de un Estado, la aeronave en cuestión queda inmediatamente bajo su jurisdicción con las correspondientes consecuencias jurídicas que ello implica, más hay que tener presente que la soberanía de los Estados en el servicio de transporte aéreo no es absoluta ya que debe sujetarse a las normas de Derecho Internacional y cada Estado se ve limitado por acuerdos interestatales, los cuales ocupan un lugar significativo en la regulación del servicio de transporte.

### **1.9. Servicio de transporte aéreo**

El servicio al público de transporte aéreo puede ser nacional o internacional, regular o no regular. De acuerdo a nuestra legislación el servicio de transporte aéreo regular es aquel que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios y, cuando se realice entre dos o más puntos del territorio nacional el servicio de transporte aéreo sólo podrá realizarse por personas morales mexicanas. El servicio de transporte aéreo regular nacional está sujeto a concesión en las que se especificará las rutas en la que prestará el servicio así como las condiciones. En el caso de los servicios no regulares necesitarán permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y sus servicios incluyen, entre otros, los de fletamento y taxis aéreos

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional derivado de la Convención de Chicago de 1944 establece en el Capítulo II relativo al vuelo sobre territorio de los Estados contratantes en el caso de servicios aéreos regulares y no regulares lo siguiente:

*—Artículo 5.- Derecho de vuelo en servicios no regulares*

*Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a*

*penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en el con fines no comerciales<sup>30</sup>, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.*

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

*Artículo 6.- Servicios aéreos regulares: Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.”*

El transporte aéreo nacional resulta de interés para diversos grupos: personas asociadas a líneas aéreas, usuarios del transporte aéreo, empleados de los transportistas aéreos, fabricantes de aeronaves, personas que se ocupan de la financiación de la aviación, universitarios y medios de comunicación pero en el tema que nos ocupa el transporte aéreo, nacional o internacional, representa la oportunidad de fomentar y desarrollar la actividad turística en México reflejado en un desarrollo económico importante.

---

<sup>30</sup> Se traducen en el paso inofensivo y/o escala técnica, contenidas en la primera y segunda libertades del aire. Más adelante se hablará de ellas.

### **1.10. Reglamentación bilateral y multilateral**

La esencia misma de la Aviación y por consiguiente del servicio de transporte aéreo justifica por sí sola la participación de diversos Estados en su regulación y la soberanía se ubica como clave, en razón del valor jurídico que reviste a los Estados de personalidad y los coloca en igualdad de derecho para otorgar plena validez a los textos internacionales.

Los servicios de transporte aéreo traspasan la legislación nacional, evidentemente, cuando invaden el espacio aéreo de otro país por lo que requieren una regulación más compleja, en la que participen todos los Estados interesados y ésta participación implica influencia directa de factores políticos y jurídicos, ya que ninguno, por sí solo, puede invocar derecho alguno a regularlos con exclusividad. La reglamentación bilateral es la que deciden conjuntamente dos partes, generalmente dos Estados, si bien uno de ellos o ambas pueden estar constituidas por un grupo de Estados, un supra Estado (es decir, una comunidad u otra unión de Estados que actúa como un solo ente con la autoridad que le han otorgado los Estados miembros), o bien un órgano gubernamental regional, o incluso dos líneas aéreas<sup>31</sup>.

Los convenios bilaterales celebrados por los Estados ganaron popularidad para el intercambio de derechos comerciales de los servicios aéreos y para convenir la capacidad, tarifas y otras cuestiones. Revisten características diferentes, ya sea que sean especiales para el transporte aéreo, o bien, para integrarse en campos más amplios, puede celebrarse bilateralmente entre dos Estados o agrupar varios cuando actúen en su calidad de bloque económico, pero es indispensable el acuerdo de voluntades interestatal para reglar este tipo de servicio. Cada Estado puede adoptar el régimen que mejor convenga a sus intereses incluso podrá limitar los permisos que otorgue a empresarios de otras nacionalidades.

---

<sup>31</sup> Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional, Organización de Aviación Civil Internacional, 2da ed., 2004, 2.0-1 p.

La celebración de los acuerdos bilaterales entre los países ha significado un avance sustancial en la prestación de los servicios de transporte aéreos regulares pero para el Derecho sería ideal si existiera un régimen fundado en principios aceptados por todos y teniendo la equidad como eje rector.

La reglamentación multilateral es aquella que llevan a cabo tres o más Estados en el marco de una organización internacional o de un tratado o acuerdo multilateral, o como actividad específica distinta, y que puede interpretarse de forma amplia para incluir procedimientos y estructuras de reglamentación pertinentes, resultados redactados en forma de tratados u otros acuerdos, resoluciones, decisiones, directrices o reglamentos, así como observaciones, conclusiones, orientación y análisis de organismos multinacionales intergubernamentales y no gubernamentales<sup>32</sup>.

Los acuerdos multilaterales bastarían para abordar un tema, sin embargo, los Estados signatarios prefieren celebrar un acuerdo bilateral que se ajuste a las condiciones que se establezcan de acuerdo a la relación entre ellos asentada.

Los servicios de transporte aéreo regulares son normados por los acuerdos bilaterales celebrados entre los Estados y constituyen el fundamento normativo ordinario del régimen relativo a la creación y operación de los servicios. Su finalidad esencial consiste en autorizar la instalación de servicios regulares de transporte internacional y fijar su régimen jurídico mediante la determinación de las condiciones a que debe ajustarse la explotación de los mismos, dichas condiciones deberán atender las necesidades del público usuario de los servicios regulares y ajustarse a las exigencias de una sana gestión empresarial permitiendo una repartición equitativa del tráfico aéreo entre los países.

---

<sup>32</sup> *Ibidem*, 3.0-1 p.

Los acuerdos tienen una estructura similar entre ellos lo que les otorga uniformidad, cuentan con tres partes: el convenio propiamente dicho, un anexo y un plan de rutas.

El modelo de la Convención de Chicago de 1944 aconsejó incluir los siguientes temas en la celebración de los acuerdos: “1) Rutas concedidas; 2) Designación de las empresas transportadoras; 3) Proscripción de cualquier discriminación en tasas de aeropuertos y demás servicios de infraestructura; 4) Reconocimiento recíproco de los certificados de aeronavegabilidad y certificaciones de disposiciones migratorias y aduaneras; 6) Control de la propiedad efectiva de las empresas elegidas; 7) Deber de registrar los acuerdos en la OACI; 8) Cláusula opcional de solución de diferendos; 9) Requerimiento de un preaviso de sesenta días para la terminación de la vigencia del acuerdo<sup>33</sup>”.

Generalmente los Estados, como ya he mencionado, celebran acuerdos bilaterales para intercambiar derechos comerciales, las líneas aéreas que cuentan con concesión para explotar el espacio aéreo, a través de los acuerdos, se conceden el uso de rutas específicas, las que no podrán ser explotadas por más de dos aerolíneas a la vez.

La oferta turística que ofrezca un país y su accesibilidad a los diferentes destinos tiene una estrecha relación con estos acuerdos sobre todo en el servicio de transporte aéreo internacional o en el caso de países con un territorio extenso como el nuestro, por ello las líneas aéreas han creado alianzas, uniendo voluntades con el fin de cooperación para la reducción de restricciones de los mismos acuerdos bilaterales, por la necesidad de reducir sus costos ante la competitividad y economía voluble de todos los países. Las alianzas pueden ser nacionales, regionales, intercontinentales o mundiales y pueden ser de cualquier tamaño, para determinado objetivo o por tiempo determinado<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> Videla Escalada, Federico N. “*Derecho aeronáutico*”, Tomo III, Ed. Fiduter, Buenos Aires, Argentina, 1973, 671 p.

<sup>34</sup> Aeroméxico participa como socio fundador desde el año 2000 en la Alianza denominada *SkyTeam* integrada por *Aeroflot*, *Aerolíneas Argentinas*, *AirEuropa*, *AirFrance*, *Alitalia*, *China Airlines*, *China Eastern*, *China Southern*, *Czech Airlines*, *Delta*



El mundo globalizado en el que vivimos hace indispensable el acercamiento de los pueblos, ya sea por motivos de ocio o de negocio, pero la movilidad es indispensable en nuestros días así que la celebración de acuerdos bilaterales, multilaterales o incluso hablar de acuerdos bilaterales por bloques económicos no es descabellado si eso reporta beneficios reflejados en más destinos, más frecuencias y una mejor conectividad, temas indispensables para el crecimiento del sector turístico.

### 1.11. Servicio público

La doctrina ha aportado varios conceptos del servicio público dentro de la larga evolución del concepto de ésta institución del derecho administrativo, preservando siempre una orientación teleológica debido a los fines que persigue la actividad de carácter público<sup>35</sup>.

Dentro de las definiciones que destacan encontramos la aportada por el decano de la Universidad de Burdeos, León Duguit, quien dice que el servicio público "es toda actividad cuyo cumplimiento deba ser asegurado, reglado y controlado por los gobernantes<sup>36</sup>". Ésta definición nos habla de toda actividad, sin enfocarse únicamente en las actividades humanas. Jezé, académico francés, nos dice que el servicio público es un procedimiento técnico cuyo objeto consiste en dar satisfacción regular y continua a necesidades de interés general, es decir, las del Estado y sus municipios, con sujeción a un régimen jurídico especial de derecho público.

Jorge Fernández<sup>37</sup>, nos proporciona una definición más completa incorporando elementos aportados por varios autores: —*Servicio público es toda actividad técnica*

---

*Airlines, Kenya Airways, KLM, Korean Air, Middle East Airlines, Saudia, TAROM, Vietnam Airlines, Xiamen Air* y se espera la incorporación de más miembros.

<sup>35</sup> Torres Ulloa, Héctor S. *Perspectivas en el servicio público mexicano*, Porrúa, México, 2013, 67 p.

<sup>36</sup> Fernández Ruíz, Jorge. *Derecho Administrativo. (Servicios Públicos)*, Porrúa, México, 1995, 157 p.

<sup>37</sup> *Ibidem*, pp. 162 -163.

*destinada a satisfacer una necesidad de carácter general, cuyo cumplimiento uniforme y continuo deba ser permanentemente asegurado, reglado y controlado por los gobernantes, con sujeción a un mutable régimen jurídico exorbitante del derecho privado, ya por medio la administración pública, bien mediante particulares facultades para ellos por autoridad competente, en beneficio indiscriminado de toda persona”.* Derivado de los conceptos anteriores se desprenden los siguientes aspectos del servicio público:

1. Es una actividad.
2. Es una actividad técnica, es decir, es realizada por personal capacitado con la ayuda de materiales y equipo especial con procedimientos específicos predeterminados.
3. Se destina a satisfacer una necesidad de carácter general (necesidad general es la suma de muchas necesidades individuales iguales y las públicas son las del Estado y demás entes públicos)
4. El Estado debe asegurar, regular y controlar su prestación.
5. Ni toda actividad estatal es servicio público, ni todo servicio público es una actividad estatal.
6. Se sujeta a un régimen exorbitante del derecho privado.
7. Tiene caracteres esenciales (generales, uniformes, regulares, continuos, obligatorios, mutables y permanentes)<sup>38</sup>.

## **1.12. Elementos del servicio público**

Conceptualizado el servicio público estamos en posibilidad de hablar de sus elementos y se enuncian a continuación:

### **I. La necesidad a cuya satisfacción se destina el servicio<sup>39</sup>.**

Entendiéndose la necesidad como la carencia insatisfecha común a varias

---

<sup>38</sup> Una vez definido y habiéndose enunciado sus características, podemos hablar del turismo como servicio público ya que reúne los elementos y siendo él mismo una actividad, satisface una necesidad de forma directa o indirecta a través de los distintos prestadores de servicios turísticos. A su vez, el servicio de transporte aéreo es una actividad de interés general cuya necesidad es tal que el Estado hace concesión a las líneas aéreas para utilizar el espacio aéreo y sus rutas para transportar pasajeros a miles de destinos.

<sup>39</sup> El Estado pondrá a disposición del público, en el caso del turismo, la infraestructura, medios de transporte y todo aquello necesario para hacer accesible la actividad turística.

personas, -es decir, una necesidad general - y siendo el Estado quien tendrá el deber de atender dicha carencia a través del desarrollo de una actividad técnica que derivará en la prestación del servicio público.

- II. **La actividad destinada a satisfacer la referida necesidad.** Dicha actividad requiere un procedimiento o un conjunto de ellos propios y el empleo de ciertos elementos, tales como personal especializado, instrumentos, equipos y materiales que resulte adecuada para lograr su fin.
- III. **El universo de usuarios potenciales del servicio público**<sup>40</sup>. Se refiere a que el alcance del servicio público abarca a la población localizada en el área de su cobertura.
- IV. **La intervención estatal.** Se da en diversos aspectos: en la creación del servicio público, a través del régimen jurídico, en la prestación del mismo cuando está a cargo de la Administración Pública, en el otorgamiento de concesiones para la instalación, funcionamiento y explotación de los propios, en la determinación unilateral de las tarifas aplicables así como en su supresión.
- V. **El sujeto que desarrolla la actividad satisfactora.** Indispensable para la prestación del servicio público ya que sin actor no hay acción.
- VI. **Los recursos empleados en la prestación del servicio.** Se clasifican en humanos, materiales y financieros.
- VII. **Un régimen jurídico, exorbitante del derecho privado.** Relativo a la necesidad de la obtención de un permiso o licencia para la prestación del servicio y está sujeto a una tarifa tope.

### **1.13. Concesión.**

La concesión es la cesión temporal hecha por la Administración Pública de la prestación de un servicio público. De manera más amplia se entiende que es: “un procedimiento por el cual una persona pública, llamada concedente. Confía a una

---

<sup>40</sup> En el caso particular del turismo, la actividad no está restringida. Al contrario, está abierta para todos.

persona física o moral, llamada concesionarios, el cuidado de manejar un servicio público bajo el control de la autoridad concedente, mediante una remuneración que consiste habitualmente en las cuotas que el concesionario percibirá de los usuarios del servicio”<sup>41</sup>.

La concesión se caracteriza principalmente por su temporalidad ya que la perpetuidad implicaría la salida de la esfera del poder público de las actividades concesionadas y pasarían al ámbito privado. Derivado de su temporalidad, se entiende que toda concesión de un servicio público tiene un término, es decir, se extingue y aunque el principal motivo de su extinción está en su carácter temporal existen otras causas para su extinción tales como: la revocación, el rescate, la caducidad, rescisión, supresión del servicio público, renuncia, quiebra o muerte del concesionario y reversión.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 27 establece que no todo servicio público está sujeto a concesión para su prestación, ya que algunos están reservados a la gestión exclusiva del Estado<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> Fernández Ruiz, *op. cit.* nota 36, 246 p.

<sup>42</sup> La explotación del espacio aéreo situado sobre territorio nacional, es de jurisdicción federal y será la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la encargada de otorgar concesión para la prestación del servicio de transporte aéreo regular o, en su caso, permiso para el servicio de transporte aéreo no regular.

## **CAPÍTULO 2. Marco jurídico**

### **El turismo en la legislación nacional**

#### **2.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**

En un sistema constitucional como el sistema jurídico mexicano juega un papel protagónico la Constitución Política ya que de ella derivan las leyes reglamentarias de cada una de las actividades que conciernen en el desarrollo nacional, por lo que dada la importancia del turismo como motor de la economía corresponde al Estado Mexicano a través de su Ley Suprema la expedición de leyes en la materia.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) se debe entender como el conjunto de normas fundamentales que regulan la estructura y funcionamiento del Estado Mexicano. Es también conocida como Carta Magna, Carta Fundamental o Ley de Leyes, entre otras. De acuerdo a Don Ignacio Burgoa nuestra Ley Suprema se puede enmarcar en la idea de constitución jurídico-positiva de índole político-social, la cual conjunta materias que forman su esfera de normatividad y por ello es posible afirmar que la Constitución “es el ordenamiento fundamental y supremo del Estado que: a) establece su forma y la de su gobierno: b) crea y estructura sus órganos primarios; c) proclama los principios políticos y socioeconómicos sobre los que se basan la organización y teleología estatales, y d) regula sustantivamente y controla adjetivamente el poder público del Estado en beneficio de los gobernados”<sup>43</sup>.

En materia turística reviste gran importancia el Poder Ejecutivo, representado en el Presidente de la República, quién a través de la Secretaria de Turismo (SECTUR) llevará la regulación, estimulación, promoción y desarrollo la actividad turística<sup>44</sup>.

---

<sup>43</sup> Burgoa Orihuela, Ignacio, *-Derecho Constitucional Mexicano-*, Porrúa, México, 2010, 328 p. (1094 pp.)

<sup>44</sup> Cfr. Art. 42, Ley Orgánica de la Administración Pública.

En relación a su importancia para el desarrollo económico de un país, la Constitución a través del artículo 25 engloba el Principio de Rectoría del Estado: “corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales”. El mismo artículo señala claramente las facultades y obligaciones del Ejecutivo Federal en la rectoría del desarrollo nacional, la cual deberá llevarse en el marco de las libertades que otorga la Constitución, tal es el caso de la libertad de empresa y de trabajo. El Estado tendrá la obligación de fomentar las actividades que representen un interés general, por ejemplo, en materia de infraestructura básica, comunicaciones, servicios públicos, etcétera.

De conformidad con el artículo 26 constitucional —*EEstado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación (...)*—. La planeación, por tanto, constituye una intervención deliberada basada en un conocimiento del proceso socioeconómico y político de un país. Se entiende, entonces, la planeación como una técnica sociopolítica que conjunta medios, instrumentos, mecanismos, evaluaciones y procesos sociales, por los cuales los actores, estructuras y movimientos buscan alcanzar metas y objetivos dentro de un marco social y democrático.

El Estado será el encargado de determinar a los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para la coordinación de la elaboración y ejecución del Plan de Desarrollo Nacional (PND) a cargo del Ejecutivo Federal, quien celebrará los convenios con los gobiernos de las entidades federativas correspondientes.

La planeación posee un carácter democrático esencial en virtud de la participación de los diversos sectores de la sociedad que tendrán participación en el Plan de Desarrollo Nacional, instrumento que acogerá las aspiraciones y demandas de la sociedad.

Por último, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 73 del Título Tercero, Capítulo segundo: Del Poder Legislativo, Sección III relativo a las Facultades del Congreso de la Unión señala:

*—XXX-K. Para expedir leyes en materia de turismo, estableciendo las bases generales de coordinación de las facultades concurrentes entre la Federación, Estados, Municipios y el Distrito Federal, así como la participación de los sectores social y privado”.*

## **2.2. Ley General de Población**

La Ley General de Población (LGP) tiene por objeto regular los fenómenos que afectan a la población en cuanto a su volumen, estructura, dinámica y distribución en el territorio nacional, con el fin de lograr que participe justa y equitativamente de los beneficios del desarrollo económico y social<sup>45</sup>. La Ley General de Población cuenta con diez capítulos distribuidos en 157 artículos y a continuación hablaremos de lo más destacado de ésta ley.

El Capítulo Primero, relativo al Objeto y Atribuciones, señala que el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Gobernación (SEGOB) será el encargado de dictar, promover y coordinar, en su caso, las medidas adecuadas para resolver los problemas demográficos nacionales por lo tanto se entiende que será autoridad en la materia, a la Secretaría de Gobernación en ejercicio de sus atribuciones corresponderá la definición de normas, las iniciativas de conjunto y la coordinación de programas y trabajará con las dependencias del Poder Ejecutivo y demás entidades del Sector Público para la ejecución y aplicación de los

---

<sup>45</sup> Cfr. Art. 1 Ley General de Población.

procedimientos necesarios para la realización de la política demográfica nacional. De acuerdo al artículo quinto de dicha Ley, se crea el Consejo Nacional de Población que tendrá a su cargo la planeación demográfica del país, con objeto de incluir a la población en los programas de desarrollo económico y social.

Los artículos contenidos en el Capítulo Segundo y Tercero referentes a los temas de Migración e Inmigración fueron derogados de la Ley General de Población y ahora cuenta con su propia Ley, solamente el artículo 10 permanece en la Ley de Planeación dictando lo siguiente: *“Es facultad exclusiva de la Secretaría de Gobernación fijar los lugares destinados al tránsito de personas y regular el mismo, por puertos marítimos, aéreos y fronteras, previa opinión de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, Comunicaciones y Transportes, Salud, Relaciones Exteriores, Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación y en su caso la de Marina; asimismo consultará a las demás dependencias y organismos que juzgue conveniente”*.

En el siguiente capítulo relativo a la Emigración se considera emigrante al mexicano o extranjero que se desplace desde México con la intención de cambiar de residencia o país y corresponde a la Secretaría de Gobernación investigar las causas de emigración de los nacionales y regularla, así como dictar medidas para su protección, a su vez coordinará y colaborará con otros países para que la emigración se haga de forma legal, segura y ordenada a través de programas de trabajo temporal u otras formas.

La Repatriación se señala en el capítulo quinto y nos habla del trabajo de la Secretaría de Gobernación para tomar acciones de atención y reintegración, facilitando opciones de empleo y vivienda a todos los emigrantes nacionales que regresan al país.

El Capítulo Sexto habla del Registro Nacional de Población (RNP), cuya finalidad es registrar a cada una de las personas que integran la población de país, se



registra tanto a mexicanos como a extranjeros residentes, es importante señalar que el registro implica la asignación de una clave que conocemos como Clave Única de Registro de Población (CURP). Corresponderá a la Secretaría de Relaciones Exteriores informar a la Secretaría de Gobernación sobre la expedición y cancelación de cartas de naturalización, certificados de nacionalidad y renunciaciones a la nacionalidad. Los tres últimos capítulos si bien son importantes, los omitiré porque considero son de poca relevancia para nuestro tema.

### **2.3. Ley de Migración<sup>46</sup>**

Por su parte, la Ley de Migración<sup>47</sup>, tiene por objeto regular lo relativo al ingreso y salida de mexicanos y extranjeros al territorio de los Estados Unidos Mexicanos y el tránsito y la estancia de los extranjeros en el mismo. Consta de 162 artículos contenidos en ocho Títulos.

Dentro de sus disposiciones generales define la política migratoria del Estado Mexicano como el: *“conjunto de decisiones estratégicas para alcanzar objetivos determinados que con fundamento en los principios generales y demás preceptos contenidos en la presente Ley, se plasman en el Reglamento, normas secundarias, diversos programas y acciones concretas para atender el fenómeno migratorio de México de manera integral, como país de origen, tránsito, destino y retorno de migrantes.”* Asimismo, designa al Ejecutivo Federal como el encargado de determinar la política migratoria y señala como principios en los que debe sustentarse dicha política, los siguientes:

- Respeto irrestricto de los derechos humanos de los migrantes, nacionales y extranjeros.
- Congruencia de manera que el Estado mexicano garantice la vigencia de los derechos que reclama para sus connacionales en el exterior, en la admisión, ingreso, permanencia, tránsito, deportación y retorno asistido de extranjeros en su territorio.

---

<sup>46</sup> La Ley de Migración nace gracias a los artículos derogados de la Ley General de Población en esa materia.

<sup>47</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 25 de mayo de 2011.

- Enfoque integral acorde con la complejidad de la movilidad internacional de personas considerando sus causas estructurales y sus consecuencias inmediatas y futuras.
- Responsabilidad compartida con los gobiernos de los diversos países y entre las instituciones nacionales y extranjeras involucradas en el tema migratorio.
- Hospitalidad y solidaridad internacional con las personas que necesitan un nuevo lugar de residencia temporal o permanente debido a condiciones extremas en su país de origen de acuerdo con la tradición mexicana en este sentido, los tratados y el derecho internacional.
- Facilitación de la movilidad internacional de personas, salvaguardando el orden y la seguridad.
- Equidad entre nacionales y extranjeros.
- Reconocimiento a los derechos adquiridos de los inmigrantes.
- Integración social y cultural entre nacionales y extranjeros residentes en el país con base en el multiculturalismo y la libertad de elección y el pleno respeto de las culturas y costumbres de sus comunidades de origen, siempre que no contravengan las leyes del país.
- Facilitar el retorno al territorio nacional y la reinserción social de los emigrantes mexicanos y sus familias.

El artículo tercero nos brinda algunos conceptos importantes en relación al tema del presente trabajo, tales como condición de estancia, extranjero, lugar destinado al tránsito internacional de personas<sup>48</sup>, migrante, situación migratoria y la visa<sup>49</sup>, que define como *“la autorización que se otorga en una oficina consular que evidencia la acreditación de los requisitos para obtener una condición de estancia en el país y que se expresa mediante un que se imprime, adhiere o adjunta a un pasaporte u otro documento”*.

---

<sup>48</sup> Un ejemplo de estos lugares son las centrales de camiones, puertos y, por supuesto, los aeropuertos.

<sup>49</sup> Es un documento valioso ya que autoriza a los extranjeros para el tránsito internacional y según sea el tipo de visa, las condiciones de su ingreso.

La aplicación de la Ley de Migración corresponde a la Secretaría de Gobernación, la que se podrá apoyar de otras dependencias de la Administración Pública Federal. El artículo quinto nos señala que la inspección migratoria se exceptúa para los representantes y funcionarios de gobiernos extranjeros y de organismos internacionales en comisión oficial, así como a sus familiares y personal de servicio, en caso de que dichas personas deseen realizar actividades fuera de su comisión deberán cumplir con lo dispuesto en la ley.

El Título Segundo, relativo a los Derechos y Obligaciones de los Migrantes, manifiesta que el Estado mexicano garantizará el ejercicio de los derechos y libertades de los extranjeros reconocidos por la Constitución, tratados y acuerdos internacionales de los cuales sea partícipe nuestro país con independencia de su situación migratoria, la libertad de toda persona para ingresar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional queda limitado por lo dispuesto en la Constitución, tratados y convenios internacionales.

Los migrantes tendrán derecho conforme a éste Título a:

- El libre tránsito tal como lo señala nuestra Carta Magna es un derecho de toda persona y corresponde a las autoridades promoverlo y respetarlo, sólo la autoridad competente podrá requerir a cualquier persona comprobar su nacionalidad y situación migratoria.
- Los servicios médicos independientemente de su situación migratoria
- Los jueces del Registro Civil no les podrán negar la autorización de los actos del estado civil ni la expedición de las actas relativas a nacimiento, reconocimiento de hijos, matrimonio, divorcio y muerte.
- A la impartición y procuración de justicia respetando el derecho al debido proceso y a presentar quejas en materia de derechos humanos sin importar su situación migratoria.
- Al reconocimiento de su personalidad jurídica.
- A que se les proporcione información respecto a sus derechos y obligaciones, requisitos para su admisión, permanencia, salida, sobre la

procedimientos para solicitar la condición de refugiado, del otorgamiento de protección complementaria o de la concesión de asilo político y la determinación de apátrida.

- Cuando no hable o entienda el idioma español se le nombrará un traductor o intérprete.

Los migrantes, asimismo, tendrán las siguientes obligaciones<sup>50</sup>:

*I. Cuando se trate de extranjeros con, situación migratoria regular, resguardar y custodiar la documentación que acredite su identidad y su situación.*

*II. Mostrar la documentación que acredite su identidad o su situación migratoria regular, cuando les sea requerida por las autoridades migratorias;*

*III. Proporcionar la información y datos personales que les sean solicitados por las autoridades competentes, en el ámbito de sus atribuciones, lo anterior sin perjuicio de lo previsto en la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y demás disposiciones aplicables en la materia, y*

*IV. Las demás obligaciones establecidas en la Constitución, en la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.”*

Con relación a las Autoridades Migratorias el Título Tercero destaca dentro de las atribuciones de la Secretaría de Gobernación: 1) Formular y dirigir la política migratoria del país; 2) Fijar cuotas, requisitos y procedimientos para la emisión de visas y autorización de condiciones de estancia; 3) establecer o suprimir requisitos para el ingreso de extranjeros al territorio nacional; 4) Suspender o prohibir el ingreso de extranjeros; 5) Fijar y suprimir los lugares destinados al tránsito internacional de personas; entre otras<sup>51</sup>.

El artículo 19 define al Instituto Nacional de Migración (INM) mientras que el artículo 20 nos proporciona sus atribuciones en materia migratoria. Dichas atribuciones son complementarias de las de la Secretaría de Gobernación ya que

---

<sup>50</sup> Cfr. Art. 16. Ley de Migración

<sup>51</sup> Los aeropuertos se consideran lugares destinados al tránsito internacional.

el Instituto es un órgano administrativo desconcentrado de dicha Secretaría. Por su parte, la Secretaría de Relaciones Exteriores juega un papel relevante en materia migratoria por lo que el artículo 21 consagra sus atribuciones.

La Secretaría de Turismo actuará como autoridad auxiliar a la que le corresponde difundir información oficial de los trámites y requisitos migratorios que se requieran para la internación, tránsito, estancia regular y salida de los extranjeros que pretendan visitar el país así como acciones que promuevan y fomenten el turismo en destinos nacionales.

La Secretaría de Salud, La Procuraduría General de Justicia, al Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF), los Sistemas Estatales DIF y al del Distrito Federal, el Instituto Nacional de las Mujeres son otras de las autoridades auxiliares.

El Título Cuarto resulta de trascendencia para nuestro texto, ya que nos habla del movimiento internacional de personas y estancia de extranjeros en nuestro territorio y señala como facultad exclusiva de la Secretaría de Gobernación fijar y suprimir los lugares destinados al tránsito internacional de personas por aire, mar y tierra previa opinión de otras dependencias que juzgue convenientes y podrá cerrar éstos lugares por causas de interés público, los lugares destinados al tránsito serán los únicos lugares por los que mexicanos y extranjeros entren y salgan del país.

*“Los concesionarios o permisionarios que operen o administren lugares destinados al tránsito internacional de personas por tierra, mar y aire, estarán obligados a poner a disposición del Instituto las instalaciones necesarias para el adecuado desempeño de sus funciones, así como cumplir con los lineamientos que al efecto se emitan.”*<sup>52</sup> Un claro ejemplo lo vemos en los aeropuertos que son complementarios del servicio de transporte aéreo y prestan sus instalaciones para

---

<sup>52</sup> Cfr. Art. 33. Ley de Migración.

realizar las acciones y medidas necesarias para realizar la entrada y salida de personas con legalidad y seguridad.

En el contexto de nuestro tema, cabe recordar que el turismo tiene la característica de temporal, sin embargo, independientemente del tiempo de estancia de turistas tanto nacionales como extranjeros corresponde al Estado Mexicano por medio de la Ley de Migración y la Ley de Población garantizar la seguridad de sus ciudadanos, el cumplimiento de derechos y obligaciones así como vigilar cualquier cambio en el volumen de la población ya sea por nuestros nacionales o por extranjeros, que en su caso, deberán cumplir con los requisitos de ley para su legal ingreso.

#### **2.4. Ley de Planeación<sup>53</sup>**

La Ley de Planeación resultaría ser una manual de instrucciones que fijan las bases para realizar el Plan Nacional de Desarrollo que ha de cambiar cada sexenio con el gobierno en curso. Al indicar las disposiciones y lineamientos bajo los que se realizará, así como el papel de las autoridades que participen en él se coloca como instrumento vital para el desarrollo de un país y, en este caso, para nuestro trabajo. Establece los principios rectores de las actividades, lineamientos y bases de organización del Sistema Nacional de Planeación Democrática.

Se compone de siete capítulos con un total de 44 artículos, los cuales se resumirán a continuación:

**Capítulo Primero “Disposiciones Generales”.** Fija el objeto de la ley así como sus principios básicos.

- Señala que las disposiciones propias de ésta ley son de orden público e interés social.

---

<sup>53</sup> De acuerdo al Decreto de fecha 30 de diciembre de 1982 se crea ésta ley para ser publicada el 5 de enero de 1983 bajo la presidencia de Miguel de la Madrid Hurtado, abrogando la Ley sobre Planeación General de la República del 12 de julio de 1930.

- Contiene las normas, principios, bases y funcionamiento, mediante los cuales tendrá lugar la Planeación Nacional del Desarrollo del país.
- Señala las bases de coordinación que el Ejecutivo Federal realizará respecto a las actividades de planeación con las entidades federativas.
- Establece las bases para promover y garantizar la participación democrática a través de representantes y autoridades en la elaboración del Plan y programas, así como la contribución de los particulares en la realización de dichos propósitos.
- Anticipa que la planeación es un medio que permite al Estado lograr el desarrollo integral del país, tomando en cuenta aspectos políticos, sociales, culturales y económicos contenidos en nuestra Constitución.
- Proporciona el concepto de la planeación nacional de desarrollo como *“la ordenación racional y sistemática de acciones que, en base al ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal en materia de regulación y promoción de la actividad económica, social, política, cultural, de protección al ambiente y aprovechamiento racional de los recursos naturales, tiene como propósito la transformación de la realidad del país, de conformidad con las normas, principios y objetivos que la propia Constitución y la ley establecen.”*<sup>54</sup>
- La planeación fija objetivos, estrategias, metas y prioridades, para ello se asignarán recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución, se coordinará y se evaluarán resultados.
- El Presidente de la República remitirá al Congreso de la Unión el Plan y éste en ejercicio de sus atribuciones hará las observaciones que considere pertinentes.
- Se deberá rendir un informe cada año para conocer el avance y cumplimiento de los objetivos y prioridades establecidos en el Plan.

**Capítulo Segundo “Sistema Nacional de Planeación Democrática”**, nos dice que a través de éste Sistema se llevará a cabo todos los aspectos de la

---

<sup>54</sup> Cfr. Art. 3, Ley de Planeación.

Planeación Nacional de Desarrollo que correspondan a la Administración Pública Nacional en sus distintas dependencias y entidades.

- Las disposiciones reglamentarias de ésta Ley establecerán las normas de organización y funcionamiento del Sistema Nacional de Planeación democrática.
- Se designa a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público como la encargada de la coordinación de las actividades de la Planeación y participar en la elaboración del Plan con relación a las políticas financiera, fiscal y crediticia.
- Se elaborarán programas anuales globales para ejecutar el Plan, así como programas regionales y especiales.
- Deberán proyectar y calcular los ingresos de la Federación y de las entidades paraestatales.
- Se deberá considerar los efectos de la política monetaria y crediticia, así como los precios y tarifas de bienes y servicios del sector público.
- Se les asigna a las dependencias de la Administración Pública Federal funciones en cuanto a la coordinación de las actividades de planeación que correspondan a los organismos paraestatales, la elaboración programas sectoriales, vigilando que las entidades conduzcan sus actividades conforme al Plan y al programa sectorial que le corresponda.
- En cuanto a las entidades paraestatales estarán a cargo de la elaboración de los programas sectoriales y cuando lo determine el Ejecutivo Federal realizará su respectivo programa institucional.
- La Contraloría de la Federación estará a cargo del control y seguimiento de los objetivos y prioridades del Plan y los programas.

**Capítulo Tercero “Participación Social en la Planeación”:** Los grupos sociales, tales como, obreros, campesinos, grupos populares, instituciones académicas, profesionistas, investigadores, empresarios, etcétera, tienen una participación con el propósito de que la población exprese sus opiniones para la elaboración, actualización y ejecución del Plan.



Las comunidades indígenas deberán ser consultadas y podrán participar en la definición de los programas federales que afecten directamente el desarrollo de sus pueblos y comunidades.

**Capítulo Cuarto “Plan y Programas”:** Contiene el proceso de elaboración, aprobación y publicación del Plan. El plazo abarca los seis meses contados a partir de la toma de posesión del Presidente de la República.

- El Plan Nacional de Desarrollo fijará los objetivos nacionales, estrategia y prioridades del desarrollo integral y sustentable del país.
- Señalará programas sectoriales, institucionales, regionales y especiales que deban ser elaborados.
- Para su ejecución se elaborarán programas anuales que incluyan aspectos administrativos y de política económica, social, ambiental y cultural correspondientes.
- El Plan Nacional de Desarrollo y los programas sectoriales, serán publicados en el Diario Oficial de la Federación.

**Capítulo Quinto “Coordinación”:** El Poder Ejecutivo podrá convenir con los gobiernos de las entidades federativas, la coordinación que se requiera a efecto de que dichos gobiernos participen en la planeación nacional del desarrollo y los convenios que se suscriban con los gobiernos serán publicados en el Diario Oficial de la Federación.

**Capítulo Sexto “Concertación e Inducción”:** La concertación consiste en la elaboración de contratos o convenios, de cumplimiento obligatorio para las partes que los celebren, a fin de asegurar el interés general y garantizar su ejecución. La inducción consiste en todas las acciones que el Ejecutivo Federal ponga en juego para que los particulares propongan puntos en materia económica y social, y que ellos se ajusten a los objetivos y prioridades del Plan y los Programas<sup>55</sup>.

---

<sup>55</sup> Gómez Granillo, Moisés y Rosa Ma. Gutiérrez Rosas, *Introducción al Derecho Económico*, Esfinge, Estado de México, México, 2009, 34 p.

- Los contratos y convenios celebrados de conformidad a éste capítulo serán de Derecho Público, las controversias derivadas serán resueltas por tribunales federales.
- *“Las políticas que normen el ejercicio de las atribuciones que las leyes confieran al Ejecutivo Federal para fomentar, promover, regular, restringir, orientar, prohibir, y, en general, inducir acciones de los particulares en materia económica, social y ambiental, se ajustarán a los objetivos y prioridades del plan y los programas<sup>56</sup>”.*

**Capítulo Séptimo “Responsabilidades”:** Contiene las medidas disciplinarias para todo funcionario público que contravenga las disposiciones de ésta ley.

- Las responsabilidades relativas a ésta Ley son independientes de las de orden civil, penal u oficial que se deriven de los mismos hechos.

## **2.5. Plan Nacional de Desarrollo 2013 -2018.**

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) es un documento de trabajo que rige la programación y presupuestación de toda la Administración Pública Federal y los programas sectoriales, especiales, institucionales y regionales que definen las acciones de gobierno deberán elaborarse en congruencia a él.

Los programas sectoriales especificarán los objetivos, prioridades y políticas que regirán el desempeño de las actividades del sector administrativo de que se trate.

Los programas especiales se referirán a las prioridades del desarrollo integral del país fijados en el plan o actividades relacionadas con dos o más dependencias coordinadoras de sector. Los programas institucionales están sujetos a las previsiones contenidas en el Plan y en el programa sectorial correspondiente. Por último, los programas regionales proyectan políticas que comprenden áreas territoriales que confrontan problemas y características comunes.

---

<sup>56</sup> Cfr. Art. 41, Ley de Planeación.

Está integrado por objetivos, estrategias y líneas de acción mediante los cuales se trazan los lineamientos a través de los cuales el Estado, por medio de los diversos órganos que lo integran, quienes deberán actuar buscando el cumplimiento del PND y darán cuenta de ello en informes periódicos.

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018: Llevar a México a su máximo potencial, del gobierno del Presidente Enrique Peña Nieto señala en su texto como frase inicial su propósito para crear “Un México donde cada quien pueda escribir su propia historia de éxito y ser feliz” y muestra la siguiente estructura:

▪ **Objetivo y Estrategias**

<b>OBJETIVO GENERAL</b>	<b>“Llevar a México a su máximo potencial”</b>
<b>5 METAS NACIONALES</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. México en paz</li> <li>2. México incluyente</li> <li>3. México con educación de calidad</li> <li>4. México próspero</li> <li>5. México con responsabilidad global</li> </ol>
<b>3 ESTRATEGIAS TRANSVERSALES</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Democratizar la productividad</li> <li>b. Gobierno cercano y moderno</li> <li>c. Perspectiva de género.</li> </ol>

Denominada “México Próspero”, la Meta IV del Plan Nacional de Desarrollo vigente, enfocada hacia el aceleramiento del crecimiento económico contiene temas como el desarrollo sustentable, ligado indudablemente al desarrollo turístico en relación a la protección de los ecosistemas donde se desarrolla ésta actividad, cuidando que se realice de manera sustentable con el fin de asegurar que los

recursos naturales que proporcionan nuestros ecosistemas continúen brindando los servicios ambientales que garantizan nuestro bienestar.

En el marco de la Meta V “México con responsabilidad global”, uno de los objetivos de la política exterior será el de *—promover el valor de México en el mundo mediante la difusión económica, turística y cultural—*, mediante la promoción económica como línea de acción para lograr el cumplimiento de ésta meta, colaborando con el sector privado para identificar oportunidades económicas, turísticas y culturales para las empresas, los productos y los servicios mexicanos con la finalidad de apoyar su proyección hacia otros países y generar empleos. Éste trabajo le corresponde la Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de Economía, Secretaría de Turismo, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Pro México, Banco de Comercio Exterior (BANCOMEXT), el Consejo de Promoción Turística de México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA) y la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, el éxito de su tarea dependerá de su capacidad de coordinación y cooperación.

En lo relativo a nuestro tema a continuación se exponen los puntos del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 destacados:

*—V#. México Próspero*

*Objetivo 4.11. Aprovechar el potencial turístico de México para generar una mayor derrama económica en el país*<sup>57</sup>.

*Estrategia 4.11.1. Impulsar el ordenamiento y la transformación del sector turístico.*

*Líneas de acción*

- *Actualizar el marco normativo e institucional del sector turístico.*
- *Promover la concurrencia de las acciones gubernamentales de las entidades federativas en materia de turismo, con las del Gobierno Federal.*

---

<sup>57</sup> El sector representa una pieza clave para el desarrollo económico del país. La diversidad natural, cultural y social nos da una ventaja comparativa frente otros países, atrayente para diferentes poblaciones alrededor del mundo. En el marco de la globalización y la tecnología de la información, se deben enfocar estrategias a promocionar y proporcionar además de nuestra gran variedad de destinos y la belleza de nuestros lugares, la infraestructura para brindar servicios de alojamientos así como facilidades para transporte por cualquier medio, con precios competitivos en el mercado. Dichos servicios deberán ser prestados con alto grado de calidad.

- *Alinear la política turística de las entidades federativas a la Política Nacional Turística.*
- *Impulsar la transversalidad presupuestal y programática de las acciones gubernamentales, coordinándolas hacia los objetivos de la Política Nacional Turística.*

Al respecto, es evidente la necesidad de la participación del Derecho para crear una reglamentación enfocada hacia la creación de un marco jurídico que este a la altura del complejo sector turístico y a su vez buscar el trabajo conjunto de los diferentes niveles de gobierno, en el entendido que es a nivel local donde se consolida la actividad turística.

*Estrategia 4.11.2. Impulsar la innovación de la oferta y elevar la competitividad del sector turístico.*

*Líneas de acción*

- *Fortalecer la investigación y generación del conocimiento turístico.*
- *Fortalecer la infraestructura y la calidad de los servicios y los productos turísticos.*
- *Diversificar e innovar la oferta de productos y consolidar destinos.*
- *Posicionar adicionalmente a México como un destino atractivo en segmentos poco desarrollados, además del de sol y playa, como el turismo cultural, ecoturismo y aventura, salud, deportes, de lujo, de negocios y reuniones, cruceros, religioso, entre otros.*
- *Concretar un Sistema Nacional de Certificación para asegurar la calidad.*
- *Desarrollar agendas de competitividad por destinos.*
- *Fomentar la colaboración y coordinación con el sector privado, gobiernos locales y prestadores de servicios.*
- *Imprimir en el Programa Nacional de Infraestructura un claro enfoque turístico.*

Uno de los puntos más destacables de esta estrategia es buscar especializar al personal que dará seguimiento a los proyectos y estrategias relativas a la promoción del turismo y de nuestro país como destino turístico deseable, con la

finalidad de que el servicio prestado sea de calidad y competitivo frente al prestado en otros países.

*Estrategia 4.11.3. Fomentar un mayor flujo de inversiones y financiamiento en el sector turismo y la promoción eficaz de los destinos turísticos.*

*Líneas de acción*

- *Fomentar y promover esquemas de financiamiento al sector con la Banca de Desarrollo.*
- *Incentivar las inversiones turísticas de las micro, pequeñas y medianas empresas.*
- *Promover en todas las dependencias gubernamentales de los tres órdenes de gobierno los esquemas de simplificación y agilización de trámites para la inversión.*
- *Elaborar un plan de conservación, consolidación y replanteamiento de los Centros Integralmente Planeados (CIP), así como la potenciación de las reservas territoriales con potencial turístico en manos del Estado.*
- *Diseñar una estrategia integral de promoción turística internacional para proyectar una imagen de confiabilidad y modernidad.*
- *Detonar el crecimiento del mercado interno a través del desarrollo de nuevos productos turísticos, para consolidarlo como el principal mercado nacional.*

*Estrategia 4.11.4. Impulsar la sustentabilidad<sup>58</sup> y que los ingresos generados por el turismo sean fuente de bienestar social<sup>59</sup>.*

*Líneas de acción*

- *Crear instrumentos para que el turismo sea una industria limpia, consolidando el modelo turístico basado en criterios de sustentabilidad social, económica y ambiental.*
- *Impulsar el cuidado y preservación del patrimonio cultural, histórico y natural del país.*
- *Convertir al turismo en fuente de bienestar social.*

---

<sup>58</sup> En las agendas de los gobiernos no puede pasar desapercibido el tema de la sustentabilidad y el turismo es un sector a través del cual se puede utilizar razonablemente los recursos naturales y culturales, por lo que se puede considerar un socio para la preservación, cuidado y conservación de nuestro patrimonio.

<sup>59</sup> El turismo crea una gran grama de empleos, lo cual permite combatir la marginación y pobreza de los países. Genera fuentes diversas de empleo directo e indirecto que se verá reflejado en el crecimiento económico de las poblaciones.

- *Crear programas para hacer accesible el turismo a todos los mexicanos.*
- *Promover el ordenamiento territorial, así como la seguridad integral y protección civil.*

Al respecto de las anteriores estrategias creo que por ningún motivo deben ir por separado ya que el desarrollo de infraestructura, la atracción de inversiones y el apoyo a la creación de empresas de cualquier tamaño siempre deben estar en un marco de sustentabilidad. La base del turismo son sus recursos naturales y culturales por lo que bajo ninguna circunstancia se debe excluir el tema de la sustentabilidad en la búsqueda de la promoción y desarrollo turístico.

#### *VI.5. México con Responsabilidad Global*

##### *Objetivo 5.1. Ampliar y fortalecer la presencia de México en el mundo.*

El turismo internacional es fundamental en el crecimiento económico del país, es por ello la importancia de su inclusión en la quinta meta del Plan Nacional de Desarrollo. La entrada de divisas es una de las principales fuentes de la economía en nuestro país, por tanto la promoción y la atracción de turistas internacionales representará una gran oportunidad económica por lo que el fortalecimiento de las relaciones con otros países y la oferta de las mejores condiciones para su ingreso a nuestro país serán fundamentales en el aumento de turistas en territorio nacional.

##### *Líneas de acción*

- *Fortalecer la relación bilateral con Canadá, aumentando la cooperación en temas prioritarios como migración, turismo, educación, productividad, innovación y desarrollo tecnológico, e impulsando el intercambio comercial entre ambos.*

*Estrategia 5.1.2. Consolidar la posición de México como un actor regional relevante, mediante la profundización de los procesos de integración en marcha y la ampliación del diálogo y la cooperación con los países de América Latina y el Caribe.*

- *Identificar nuevas oportunidades de intercambio comercial y turístico que amplíen y dinamicen las relaciones económicas de México con la región latinoamericana y caribeña.*

*Objetivo 5.2. Promover el valor de México en el mundo mediante la difusión económica, turística y cultural.*

*Estrategia 5.2.1. Consolidar la red de representaciones de México en el exterior, como un instrumento eficaz de difusión y promoción económica, turística y cultural coordinada y eficiente que derive en beneficios cuantificables para el país.*

- *Promover, en países y sectores prioritarios, un renovado interés para convertir a México en país clave para el comercio, inversiones y turismo.*
- *Reforzar el papel de la Secretaría de Relaciones Exteriores en materia de promoción económica y turística, uniendo esfuerzos con ProMéxico, la Secretaría de Economía, el Consejo de Promoción Turística y la Secretaría de Turismo, para evitar duplicidades y lograr mayor eficiencia en la promoción de la inversión, las exportaciones y el turismo<sup>60</sup>.*

*Estrategia 5.2.2. Definir agendas en materia de diplomacia pública y cultural que permitan mejorar la imagen de México en el exterior, lo cual incrementará los flujos de comercio, inversión y turismo para elevar y democratizar la productividad a nivel regional y sectorial.*

*Objetivo 5.4. Velar por los intereses de los mexicanos en el extranjero y proteger los derechos de los extranjeros en el territorio nacional.*

*Estrategia 5.4.3. Facilitar la movilidad internacional de personas en beneficio del desarrollo nacional.*

*Líneas de acción*

---

<sup>60</sup> Considero que se debería incluir a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ya que como el organismo encargado de regular las vías generales de comunicación, no debe ser excluida de las tareas referentes a la promoción turística.



- *Diseñar mecanismos de facilitación migratoria para afianzar la posición de México como destino turístico y de negocio.”*

Como se puede observar el papel del sector turístico dentro del Plan Nacional de Desarrollo tiene un impacto significativo dentro de diversas áreas del desarrollo de nuestros país, tales como economía, empleo y desarrollo sustentable, y por ello lo encontramos en diferentes objetivos y estrategias como parte fundamental para el logro de objetivos para lograr el crecimiento económico de México.

#### ▪ **Programa Sectorial de Turismo 2013-2018**

Es el instrumento base de la planeación del Ejecutivo Federal, derivado del PND 2013-2018 en donde se constituyen los objetivos, estrategias, líneas de acción e indicadores concretos del sector, el cual fue elaborado a través de un proceso exitoso de involucramiento activo y entusiasta de miles de participantes en todo el país; de los tres órdenes de gobierno, de especialistas, de empresarios, de trabajadores, la sociedad civil organizada, el sector académico y los ciudadanos en general<sup>61</sup>. Este Programa básicamente es un ejercicio de reflexión que invita a la ciudadanía a integrarse mediante la democracia participativa que se realiza a través de consulta a la sociedad, su objetivo principal consistente en la participación y colaboración de todos para lograr un país que brinde Turismo de Calidad Mundial.

La aportación de conocimientos y propuestas es de vital importancia para el Sector Turístico, tanto para hacer frente a los retos como para buscar el crecimiento y desarrollo que mediante sus aportaciones personas, empresas y cualquier actor de la sociedad se verá reflejado en beneficios para ellos, para nuestra sociedad y para el país.

---

<sup>61</sup> “Programa Sectorial de Turismo 2013-2018”, Diario Oficial de la Federación, 13 de diciembre de 2013. [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5326572&fecha=13/12/2013](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5326572&fecha=13/12/2013)

Para su cumplimiento eficiente y oportuno, los recursos públicos federales destinados al cumplimiento del Programa Sectorial de Turismo estarán sujetos a los criterios de economía, eficiencia, eficacia, imparcialidad, honradez, legalidad, honestidad, racionalidad, austeridad, transparencia, control, rendición de cuentas y equidad de género de acuerdo al artículo 134 constitucional, adicionalmente deberán ser con base en objetivos y parámetros cuantificables y tomando en consideración los indicadores de desempeño correspondientes<sup>62</sup>.

Viendo hacia atrás el Programa Sectorial de Turismo 2007-2012 tuvo un proceso de planeación participativa que dio como resultado las líneas de acción adecuadas para el desarrollo turístico competitivo y sustentable.

Los ocho objetivos sectoriales derivados de dicho programa fueron: 1. De concurrencia de políticas públicas; 2. De desarrollo regional; 3. De concurrencia legal y normativa; 4. De oferta competitiva; 5. De empleo de calidad; 6. De fomento productivo; 7. De promoción y comercialización integrada; y 8. De demanda turística doméstica e internacional.

Se puede observar que los objetivos siempre van de la mano con las metas fijadas en el Plan de Desarrollo Nacional correspondiente, de igual forma es evidente que desde el sexenio anterior las metas y objetivos en materia de turismo siguen un camino sino igual muy similar ya que aún se está trabajando en aprovechar el potencial de nuestro país como destino turístico en un mayor porcentaje, afrontando los retos y obstáculos que se presentan, por ejemplo, los fenómenos naturales o bien, el caso de la inseguridad que repercute en la imagen de nuestro país como destino confiable y seguro a nivel internacional, por lo que han de ser puntos a considerar en las estrategias y líneas de acción.

---

<sup>62</sup> Siempre sujeto a la aprobación de la Cámara de Diputados en el marco del Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal que corresponda.

▪ **Acuerdo Nacional para el Turismo**<sup>63</sup>

Se puede definir como el instrumento de colaboración entre múltiples actores signatarios que se creó a través de un ejercicio de consulta que, por primera vez en México, articula una política de estado de largo plazo en materia turística<sup>64</sup>.

El Acuerdo Nacional por el Turismo está integrado por 101 acciones, agrupadas en 10 ejes estratégicos:

1. Incrementar la conectividad y facilitar el tránsito de turistas.
2. Construir, mantener y mejorar la infraestructura turística, y fomentar el ordenamiento urbano.
3. Fortalecer la promoción turística en México y en el extranjero.
4. Fomentar la inversión pública y privada y facilitar el financiamiento al sector turístico.
5. Elevar la competitividad de los destinos y las empresas turísticas para garantizar la experiencia del turista.
6. Diversificar y enriquecer la oferta turística con destinos, productos y servicios de mayor calidad.
7. Fomentar la integración de cadenas productivas nacionales.
8. Promover una cultura turística que desarrolle una conciencia nacional sobre la importancia del turismo y de la conservación del patrimonio cultural y natural del país.
9. Impulsar cambios al marco jurídico de la actividad turística a favor del desarrollo del sector.
10. Promover un desarrollo sustentable del sector.

La finalidad de este Acuerdo consiste en posicionar a México dentro de los principales destinos turísticos con miras hacia el año 2018, así como hacerlo un

---

<sup>63</sup> Fue firmado el 28 de febrero de 2001 en Palacio Nacional en la Ciudad de México por el en ese entonces Presidente Felipe Calderón y también la entonces Secretaría de Turismo Gloria Guevara, junto con el sector empresarial, organizaciones sindicales, prestadores de servicios, representantes de los tres órdenes de gobierno, el Poder Legislativo, universidades, organizaciones de la sociedad civil y organismos internacionales.

<sup>64</sup> "¿Qué es el Acuerdo Nacional de Turismo?", SECTUR Secretaría de Turismo, 2011, México, [http://www.sectur.gob.mx/es/sectur/Que\\_es\\_el\\_Acuerdo\\_Nacional\\_por\\_el\\_Turismo](http://www.sectur.gob.mx/es/sectur/Que_es_el_Acuerdo_Nacional_por_el_Turismo)

país líder en la actividad turística y fomentar la competitividad entre las empresas que integran el sector y así fortalecer la imagen de nuestro país a nivel internacional.

## **2.6. Ley General de Turismo <sup>65</sup>**

Abroga la Ley Federal de Turismo (LGT) con la intención de que los tres niveles de gobierno tengan una mayor participación en las decisiones que se tomen para la mejora del sector turística por la simple razón de que es una fuente importante de recursos económicos para el país.

La Ley General de Turismo está integrada por cinco títulos y 73 artículos. A continuación hablaré de los aspectos más importantes de la Ley.

El Título Primero abarca las Disposiciones Generales de la Ley, así en su artículo primero señala que ésta Ley es de orden público e interés general de observancia general en toda la República, designa al Ejecutivo Federal como el encargado de aplicar la Ley por conducto de la Secretaría de Turismo y en colaboración de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal en el ámbito de sus respectivas competencias, así como a los Estados, Municipios y al Distrito Federal. Define la materia turística como aquella que comprende los procesos derivados de las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias temporales en lugares distintos a los de su residencia habitual con fines de ocio entre otros y destaca que la materia turística es una prioridad nacional debido a que genera desarrollo regional.

Su objeto consiste en: 1) Establecer las bases generales de coordinación de las facultades concurrentes entre el Ejecutivo, Estados, Municipios y Distrito Federal: 2) Establecer las bases para la política, planeación y programación de la actividad turística bajo criterios de beneficio social, sustentabilidad, competitividad y

---

<sup>65</sup> El 17 de junio de 2009 se publica en el Diario Oficial de la Federación.

desarrollo equilibrado; 3) Determinar los mecanismos para la conservación, mejoramiento, protección, promoción preservando el patrimonio natural, cultural, y el equilibrio ecológico; 4) Formular reglas y procedimientos para establecer, el ordenamiento turístico del territorio nacional; 5) Promover y vigilar el desarrollo del turismo social; 6) Establecer las reglas y procedimientos para la creación de las Zonas de Desarrollo Turístico Sustentable; 7) Optimizar la calidad y competitividad de los servicios turísticos, 8) Impulsar la modernización de la actividad turística; 9) Fomentar la inversión pública, privada y social en la industria turística; 10) Establecer las bases para la emisión de las disposiciones jurídicas tendientes a regular la actividad de los prestadores de servicios turísticos<sup>66</sup>.

El artículo tercero nos proporciona varios conceptos importantes, entre los que se distinguen los siguientes:

- **Actividades Turísticas:** Las que realizan las personas durante sus viajes y estancias temporales en lugares distintos al de su entorno habitual, con fines de ocio y otros motivos.
- **Prestadores de Servicios Turísticos:** Las personas físicas o morales que ofrezcan, proporcionen, o contraten con el turista, la prestación de los servicios a que se refiere esta Ley;
- **Región Turística:** Es un espacio homogéneo que puede abarcar el territorio de dos o más Estados y en el que, por la cercana distancia de los atractivos y servicios, se complementan;
- **Ruta Turística:** Es un circuito temático o geográfico que se basa en un patrimonio natural o cultural de una zona y se marca sobre el terreno o aparece en los mapas;
- **Servicios Turísticos:** Los dirigidos a atender las solicitudes de los turistas a cambio de una contraprestación, en apego con lo dispuesto por esta Ley y su Reglamento;
- **Turistas:** Las personas que viajan temporalmente fuera de su lugar de residencia habitual y que utilicen alguno de los servicios turísticos a que se

---

<sup>66</sup> Cfr. Art. 2, Ley General de Turismo

refiere esta Ley, sin perjuicio de lo dispuesto para efectos migratorios por la Ley General de Población, y

- Zonas de Desarrollo Turístico Sustentable: Aquellas fracciones del territorio nacional, claramente ubicadas y delimitadas geográficamente, que, por sus características naturales o culturales, constituyen un atractivo turístico. Se establecerán mediante declaratoria específica que emitirá el Presidente de la República, a solicitud de la Secretaría.

El Título Segundo engloba el tema De la Concurrencia y Coordinación de Autoridades y nos habla de las atribuciones del Ejecutivo Federal quien a través de la Secretaría de Turismo se encargará entre otras funciones de formular y conducir la política turística nacional, coordinarse con Estados Municipios y Distrito Federal para promover la infraestructura que fomente el desarrollo del turismo, promover acuerdos de cooperación y coordinación con el sector privado y público, participar en programas de prevención y atención de emergencias y desastres y; promover, realizar y difundir estudios en materia turística.

Respecto a las Dependencias Concurrentes en Materia Turística señala que en el caso de que se requiera la intervención de otras entidades o dependencias de la Administración Pública Federal, la Secretaría de Turismo se encargará de coordinarlas.

La Secretaría de Turismo de acuerdo al artículo 7, trabajará y se coordinará con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Secretaría de Economía, Secretaría de Seguridad Pública, Secretaría de Trabajo y Previsión Social, con la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación así como con dependencias como Procuraduría Federal del Consumidor, Banco Nacional de Obras y Servicios, Nacional Financiera, con el Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, el Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura, y el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

En lo que respecta al trabajo de coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sobresalen las siguientes atribuciones:

*“II. Participar con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la determinación de las necesidades de transporte terrestre, rutas aéreas y marítimas que garanticen el acceso y la conexión de los sitios turísticos que determine la propia Secretaría;*

*III. Participar con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la celebración de convenios bilaterales para la prestación de servicios aéreos internacionales, en el caso de los destinos turísticos que determine la propia Secretaría<sup>67</sup>”.*

Los Estados y Distrito Federal coadyuvarán a la ejecución y evaluación del Programa Local de Turismo, las directrices señaladas en el Plan Nacional de Desarrollo y el Programa Sectorial de Turismo, a la conducción de la política turística local mediante diversas acciones como la formulación, evaluación y ejecución de los programas locales, acciones de promoción y la promoción del desarrollo de infraestructura turística. Los Municipios a su vez deberán realizar las actividades correspondientes en el ámbito municipal.

De acuerdo con esta Ley, existirá un Consejo Consultivo de Turismo definido como un órgano de consulta de la Secretaría de Turismo cuyo objeto es proponer la formulación de las estrategias y acciones de coordinación de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, con el fin de lograr un desarrollo integral de la actividad turística nacional, utilizando entre otros mecanismo los foros de consulta y memorias publicadas<sup>68</sup>. El titular de la Secretaría de Turismo lo presidirá y estará integrado por representantes de las dependencias y entidades relacionadas con la actividad turística así como miembros del sector académico. Los Estados y el Distrito Federal conformarán sus Consejos Consultivos Locales de Turismo presididos por los titulares del Ejecutivo Estatal o en su caso el Jefe de

---

<sup>67</sup> Cfr. Art. 7 Ley General de Turismo

<sup>68</sup> Cfr. Art. 12 Ley General de Turismo

Gobierno del Distrito Federal, con el fin de lograr un desarrollo integral de la actividad turística local.

El Título Tercero relativo a la Política y Planeación de la Actividad Turística en su Capítulo Primero nos habla de una herramienta para la promoción de la actividad turística denominada Atlas turístico de México de carácter público.

Dos temas importantes en éste Título son el trabajo de la Secretaría de Turismo para promover e impulsar el Turismo Social el cual comprende todos los instrumentos y medios mediante los cuales se otorgan facilidades con equidad para que las personas que viajen con fines recreativos, deportivos, educativos y culturales viajen en condiciones adecuadas de economía, seguridad y comodidad. Por otro lado también será su responsabilidad que el turismo sea accesible sobre todo para la población con alguna discapacidad y de coordinarse con los Estados, Municipios, Distrito Federal y demás dependencias de la Administración Pública Federal que promoverán la cultura turística.

Además, se formulará un ordenamiento turístico formulado por la Secretaría a través de programas de orden General, Regional y Local que incluirá aspectos tan importantes como: la naturaleza y características de los recursos turísticos existentes en el territorio nacional y los riesgos de desastre, la vocación de cada zona en relación a sus recursos turísticos, la distribución de la población y las actividades económicas predominantes, el impacto turístico de nuevos desarrollos urbanos, asentamientos humanos, obras de infraestructura.

Las Zonas de Desarrollo Turístico Sustentable, contempladas en la Ley, podrán ser declaradas por su desarrollo actual o potencial, y *—EEjecutivo Federal, los Estados, los Municipios y el Distrito Federal, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán intervenir para impulsar la actividad turística en la Zona,*



*fomentando la inversión, el empleo y el ordenamiento territorial, conservando sus recursos naturales en beneficio de la población*<sup>69</sup>.

De la Promoción y Fomento al Turismo, es el nombre del Título Cuarto que se encarga de hablarnos de temas como la Promoción de la Actividad Turística y nos dice que para el desarrollo de campañas de promoción turística los Estados, Municipios y el Distrito Federal se deberán coordinar con la Secretaría de Turismo para cumplir con la tarea tanto en el marco nacional como en el internacional. Aplicará las políticas en ésta materia a través del denominado Consejo de Promoción Turística que con previa autorización de la Secretaría podrá contar con representantes en el extranjero para llevar a cabo dicha tarea.

También existirá un Fondo Nacional de Fomento al Turismo que tendrá por objeto contribuir en la planeación, programación, fomento y desarrollo de la actividad turística y de los recursos turísticos. Estará integrado por las aportaciones del Gobierno Federal, gobiernos locales, municipales, entidades paraestatales y particulares; por créditos nacionales e internacionales; productos de sus operaciones y de las inversiones de fondos: de los ingresos fiscales.

Para conocer la información concerniente a los prestadores de servicios turísticos a nivel nacional con razón de conocer el mercado turístico el Título Quinto: De los Aspectos Operativos, menciona que existe el Registro Nacional de Turismo que es un catálogo público de prestadores de servicios turísticos en el país. Éste Registro será operado por Estados, Municipios y el Distrito Federal en coordinación con la Secretaría de Turismo. Todos los prestadores de servicios turísticos contarán con un plazo de 30 días naturales para realizar su inscripción. La Secretaría de Turismo tendrá la obligación divulgar la información que derive del Registro Nacional de Turismo para que sea accesible al público en general.

---

<sup>69</sup> Cfr. Art. 31, Ley General de Turismo.

A su vez nos habla de los Prestadores de Servicios Turísticos y de los Turistas, estableciendo que las relaciones entre los prestadores de servicios turísticos y los turistas se rigen por lo que las partes acuerden aplicándose la Ley General de Turismo, Ley Federal de Protección al Consumidor y demás aplicables. La Secretaría de Turismo expedirá Normas Oficiales Mexicanas en relación a la prestación de servicios turísticos, las cuales deberán ser ejecutadas por los prestadores de servicios turísticos, quienes aunado a ello deberán cumplir con los elementos, requisitos y disposiciones reglamentarias.

Dentro de éste Título también encontraremos el tema de los Derechos y Obligaciones para los prestadores de servicios turísticos y para los turistas. En el caso de incumplimiento por parte de los prestadores de servicios turísticos correspondiente a los servicios que ofrecen o fueron pactados estarán obligados a bonificar, reembolsar o compensar la suma correspondiente por el servicio incumplido. Las materias de competitividad turística y profesionalización en la actividad turística serán encomendadas a la Secretaria de Turismo quien llevará a cabo las acciones necesarias para coordinar a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal en la realización de esta obligación.

## **La Aviación Civil en la legislación nacional e internacional**

### **2.7. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.**

Nuestra Carta Magna consagra el derecho de tránsito en los siguientes términos: *“Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes...<sup>70</sup>”*. El espacio aéreo en primer lugar hay que recordar, es una vía general de comunicación, por lo que corresponde de manera exclusiva al Estado mantener o establecer su dominio

---

<sup>70</sup> Cfr. Art. 11, CPEUM.

para garantizar la seguridad y soberanía de la Nación, de acuerdo al artículo 28 Constitucional.

El artículo 32 referente a la regulación del ejercicio de los derechos que la ley mexicana otorga a los mexicanos que posean otra nacionalidad, ordena en su párrafo cuarto: *“Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practicaje y comandante de aeródromo.”*<sup>71</sup>

El espacio aéreo además de ser una vía general de comunicación se considera parte del territorio nacional de acuerdo al artículo 42 constitucional que declara: *—El territorio nacional comprende:*

*... VI. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional”.*

Por lo tanto, el espacio aéreo tendrá ambas acepciones como vía general de comunicación y como parte del territorio nacional. El ejercicio de la soberanía sobre el espacio aéreo es propio del Estado, quien mediante el instrumento legal correspondiente podrá transmitir el uso y goce de tales derechos, como es el caso de los servicios de transporte aéreo regular, que mediante concesión otorga a los particulares el derecho de explotarlos mediante un contrato, dicho particular contará con los medios técnicos, administrativos y financieros suficientes para garantizar la realización de dichos servicios de forma segura, confiable y cómoda.

El artículo 73 relativo a las facultades del Congreso señala en la *“Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, tecnologías de la información y la*

---

<sup>71</sup> Cabe destacar que éste artículo señala la preferencia por pilotos mexicanos para tripular aeronaves que ostenten matrícula mexicana garantizando el interés del patrimonio nacional.

*comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e Internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal*<sup>72</sup>”.

El artículo 76 regula las facultades exclusivas del Senado y señala lo siguiente:  
—*Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario del Despacho correspondiente rindan al Congreso. Además, aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que el Ejecutivo Federal suscriba, así como su decisión de terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos*<sup>73</sup>”.

La celebración de Convenios y Acuerdos es muy común entre los Estados para prestar el servicio de transporte aéreo ya que mediante ellos se otorgan concesiones o en su caso, permisos para operar rutas sobre territorio nacional, así como para sobrevolar territorio extranjero siempre bajo un estricto apego a la ley y contando con las medidas técnicas, financieras y de seguridad idóneas para prestar el servicio de transporte.

## **2.8. Plan Nacional de Desarrollo 2013 -2018.**

En lo relativo a materia aérea el Plan incluye dentro de sus objetivos y líneas de acción lo siguiente:

### **—IV. México Próspero**

#### **Objetivo 4.5. Democratizar el acceso a servicios de telecomunicaciones**

**Estrategia 4.5.1. Impulsar el desarrollo e innovación tecnológica de las telecomunicaciones que amplíe la cobertura y accesibilidad para impulsar mejores servicios y promover la competencia, buscando la reducción de costos y la eficiencia de las comunicaciones.**

<sup>72</sup> Cfr. Art. 73 Fracción XVII, CPEUM.

<sup>73</sup> Cfr. Art. 76 Fracción I, CPEUM.

### *Líneas de acción*

- *Contribuir a la modernización del transporte terrestre, aéreo y marítimo<sup>74</sup>, a través de la implementación de un sistema espacial basado en tecnología satelital de navegación global.*

*Objetivo 4.9.* *Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.*

*Estrategia 4.9.1.* *Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia<sup>75</sup>.*

### *Sector aeroportuario*

- *Dar una respuesta de largo plazo a la demanda creciente de servicios aeroportuarios en el Valle de México y centro del país.*
- *Desarrollar los aeropuertos regionales y mejorar su interconexión a través de la modernización de la Red de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, bajo esquemas que garanticen su operación y conservación eficiente, así como su rentabilidad operativa.*
- *Supervisar el desempeño de las aerolíneas nacionales para garantizar altos estándares de seguridad, eficiencia y calidad en sus servicios<sup>76</sup>.*
- *Promover la certificación de aeropuertos con base en estándares internacionales, así como la capacitación de pilotos y controladores aéreos.*
- *Continuar con el programa de formalización de nuevos convenios bilaterales aéreos para incrementar la penetración de la aviación nacional en los mercados mundiales.*
- *Continuar con la elaboración de normas básicas de seguridad y actualizar la reglamentación en temas de seguridad.*

---

<sup>74</sup> De manera internacional se está explorando la posibilidad de usar aviones sin tripulación, es decir, controlados a distancia. Si bien aún no está siendo utilizado en vuelos comerciales, se están dando los primeros pasos en tal avance tecnológico, donde los vuelos podrían ser controlados mediante un control remoto tal y como en un videojuego. Aunque evidentemente se está pisando ese terreno con tacto dado lo delicado de la situación.

<sup>75</sup> En ese sentido, el recientemente anunciado nuevo aeropuerto de la Ciudad de México es el más claro ejemplo en cuanto a proyectos de infraestructura. Adicionalmente el gobierno mexicano sigue teniendo sobre la mesa el tema de cielos abiertos, tema muy discutido y del cual aún no se tiene clara la postura para la celebración de este acuerdo.

<sup>76</sup> El tema de supervisión de las líneas aéreas se debe tomar con más cuidado, el problema de Mexicana de Aviación es evidencia del descuido que hay en ésta área en particular y proponer en la ley una revisión frecuente a las líneas aéreas

- *Dar certidumbre a la inversión en el sector aeronáutico y aeroportuario.*

Destacable es la necesidad del constante impulso al desarrollo, la innovación y actualización tecnológica así como la modernización e inversión en infraestructura para estar a la altura de los competidores globales que brindan servicios de alta calidad, claro, sin dejar de lado la supervisión constante e indispensable para garantizar la seguridad de los usuarios. Por otro lado y muy relacionado con el tema de nuestro trabajo es continuar con el programa de formalización de los convenios bilaterales, que son la base para despegar en el mercado internacional.

## **2.9. Ley de Aviación Civil <sup>77</sup>**

La Ley de Aviación Civil consta de diecinueve Capítulos y 92 artículos. Fue reformada el pasado mes de mayo para incluir disposiciones relacionadas con el desarrollo de la actividad aeronáutica de manera sustentable y en armonía con el medio ambiente. A continuación hablaremos de los Capítulos más relevantes.

El Capítulo Primero concerniente a las disposiciones Generales nos indica que es una ley de orden público que tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado. Destaca su segundo párrafo al enunciar: *“El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la Nación.”*<sup>78</sup> Destaco éste punto ya que como he mencionado anteriormente, el espacio aéreo tiene una doble acepción y en éste artículo misma Ley le concede el carácter de vía de comunicación.

Por su lado, el artículo segundo reviste gran importancia ya que nos provee de un catálogo de conceptos referentes al servicio de transporte aéreo y la actividad

---

durante el tiempo de vida de su concesión. Además de que valdría la pena dar un vistazo a las pocas reformas en materia de aviación siendo que la misma naturaleza de la materia exige constante actualización.

<sup>77</sup> Publicada el 12 de mayo de 1995 bajo el gobierno del Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León.

<sup>78</sup> Cfr. Art. 1, Ley de Aviación Civil.

aeronáutica en general. Menciona también que la explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, es de jurisdicción federal. Dentro de la parte final de este Capítulo Primero tenemos la clasificación de las aeronaves señalando que:

*-Las aeronaves mexicanas se clasifican en:*

**I. Civiles, que podrán ser:**

- a) De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional, y**
- b) Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro, y aquellas cuyo fin expreso sea la experimentación, acrobacia, exhibición y las que por su naturaleza sean de colección.**

**II. De Estado, que podrán ser:**

- a) Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, y**
- b) Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.<sup>79</sup>**

El Capítulo Segundo denominado “De la autoridad aeronáutica”, nombra las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de aviación civil de las cuales destaco sus atribuciones para planear, formular y conducir las políticas y programas para la regulación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo, otorgar concesiones y permisos, expedir certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y los de explotador de servicios aéreos, participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados, entre otras. Tales atribuciones podrán ser ejercidas a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

---

<sup>79</sup> Cfr. Art. 5, Ley de Aviación Civil.

El campo de acción de la Secretaría para ejercer sus atribuciones son los aeropuertos, helipuertos y aeródromos, mediante la DGAC y por conducto de los comandantes regionales y de aeropuertos, siendo los regionales aquellos que dependerán funcional y operativamente de la DGAC y que además tendrán a su cargo las comandancias de aeropuerto que expresamente les determine la DGAC, contando con obligaciones tales como vigilar y verificar permanentemente a los concesionarios, permisionarios, operadores de aeronaves y prestadores de servicios a la navegación aérea y levantar actas administrativas por violaciones a la Ley, reglamento y normas oficiales mexicanas. Los comandantes de aeropuerto, como ya mencionamos, dependerán de la DGAC a través de las comandancias regionales y en el ejercicio de sus atribuciones serán capaces de autorizar o suspender la operación de aeronaves, verificar la vigencia de las licencias y capacidades del personal aeronáutico, verificar las condiciones de seguridad y eficiencia en los servicios de transporte aéreo así como disponer el cierre total o parcial de aeropuertos, helipuertos y aeródromos, entre otras. En ambos casos los comandantes deberán ser mexicanos por nacimiento que no adquieran otra nacionalidad.

El Capítulo Tercero “De las concesiones”, declara que para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estará a cargo de otorgar concesión a aquellos interesados que como primer requerimiento deberán ser personas morales mexicanas además de contar con capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar el servicio con calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio, disponer de aeronaves y el equipo aéreo necesario para garantizar condiciones de aeronavegabilidad, seguridad y cumplir con las disposiciones en materia ambiental, contar con experiencia en el sector para acreditar seguridad en su servicio. Las concesiones se otorgarán por un plazo hasta de 30 años con la opción de prórroga una o más ocasiones.



Los permisos se otorgarán por plazo indefinido de la siguiente forma<sup>80</sup>:

<b>Servicio:</b>	<b>Se otorga a:</b>
Nacional no regular	Personas morales mexicanas
Internacional regular	Sociedades extranjeras
Internacional no regular	Personas morales mexicanas o sociedades extranjeras
Privado comercial	Personas físicas o morales mexicanas o extranjeras

Las concesiones y permisos se otorgarán a aquellas personas que cumplan con los requisitos y la resolución será otorgada en un plazo que no exceda los noventa días naturales contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud, una vez concedido el título de concesión o permiso contará con el nombre y domicilio del concesionario o permisionario, objeto, rutas o vuelos autorizados, programas de desarrollo, derechos y obligaciones y vigencia.

Permisos y concesiones podrán ser finalizados o revocados en los términos de los artículos 14 y 15, cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes revoque una concesión o permiso no podrá obtener ninguno por un plazo de cinco años. La Secretaría autorizará la cesión total o parcial de los derechos y obligaciones establecidos pero en ningún caso se podrá hacer en favor de gobierno o Estado extranjero.

El servicio de transporte aéreo contenido en el Capítulo Cuarto tendrá que adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad<sup>81</sup> de la aeronave y su operación, con tal de proteger a sus usuarios, bienes y terceros. Como características deberán ser permanentes, uniformes, equitativos, no discriminatorios en cuanto a calidad, oportunidad y precio. El servicio público de transporte aéreo se divide en nacional e internacional, regular y no regular, de

<sup>80</sup> Cfr. Art. 11 Ley de Aviación Civil.

<sup>81</sup> El tema de seguridad en el transporte aéreo es fundamental especialmente después del incidente del 11 de septiembre, evento que marcó la vida de muchas personas pero indudablemente también marco a la industria de la aviación.

pasajeros, carga o correo. El transporte aéreo entre dos o más puntos dentro del territorio nacional sólo personas morales mexicanas lo podrán efectuar.

### Servicio de transporte aéreo<sup>82</sup>

<b>Servicio aéreo nacional regular</b>	<b>Servicio aéreo internacional regular por personas morales mexicanas</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se otorga mediante concesión</li> <li>- La concesión contendrá las rutas específicas en las que prestará el servicio y en caso de querer operar rutas adicionales se necesitará autorización de la SCT.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Para operar las rutas requerirá autorización de la SCT.</li> <li>- Se otorga concesión sólo a aquellas personas que cuenten con concesión previa para el servicio regular nacional</li> <li>- Las autorizaciones estarán sujeto a lo pactado con el Estado hacia el que se opera la ruta.</li> <li>- Serán rutas específicas y sólo se podrán comercializar hasta que sean autorizadas</li> </ul>
<b>Servicio aéreo nacional no regular (incluye fletamento y taxi aéreo)</b>	<b>Servicio aéreo internacional regular por sociedades extranjeras</b>
<p><b>Fletamento<sup>83</sup></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los vuelos están sujetos a autorización previa de la SCT</li> <li>- Serán complementarios del transporte aéreo regular pero nunca equivalentes</li> <li>- Los contratos de fletamento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Requieren permiso de la SCT para prestar el servicio hacia y desde territorio mexicano</li> </ul>

<sup>82</sup> Cfr. Arts. 18-24 Ley de Aviación Civil.

<sup>83</sup> El fletamento es principalmente utilizado por empresas estadounidenses y canadienses quienes en sus temporadas vacacionales (spring break, por ejemplo) adquieren estos servicios y ofrecen paquetes vacacionales que resultan muy atractivos debido a sus precios accesibles.

<p>celebrados con prestadores de servicios turísticos se entenderán como parte de otros servicios en paquete.</p> <p><b>Taxi aéreo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Una vez autorizados pueden transportar hasta 15 pasajeros y 3,500 kilogramos de carga.</li> </ul>	
	<p><b>Servicio aéreo internacional no regular por permisionarios mexicanos o por sociedades extranjeras</b></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se sujetarán a lo pactado en los tratados, o a falta de éstos la Secretaría resolverá en lo particular cada solicitud</li> </ul>
<p><b>Transporte aéreo privado comercial<sup>84</sup></b></p>	<p><b>Transporte aéreo privado no comercial<sup>85</sup></b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Destinado al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la aeronave, con fines de lucro.</li> <li>- Incluye servicios como: aerofotografía, aerotopografía, publicidad comercial, fumigación aérea, provocación artificial de lluvias, capacitación y adiestramiento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Destinado al uso particular sin fines de lucro.</li> <li>- No requieren permiso, sólo certificado de matrícula y de aeronavegabilidad así como con póliza de seguro.</li> <li>- Las aeronaves extranjeras podrán sobrevolar, despegar y aterrizar en territorio nacional, previa autorización de la Secretaría.</li> </ul>

<sup>84</sup> Cfr. Art. 27 Ley de Aviación Civil.

<sup>85</sup> Cfr. Art. 28 Ley de Aviación Civil.

Las aeronaves de manera obligatoria deberán llevar a bordo póliza de seguro, certificado de aeronavegabilidad y de matrícula, de acuerdo al Capítulo Quinto “De las operaciones”. Asimismo, la ley señala que en aeronaves de carácter civil no podrán abordar personas armadas, en estado de ebriedad, psicotrópicos o enervantes<sup>86</sup>, en casos extraordinarios y previa autorización se podrán transportar cadáveres o personas que puedan ser un riesgo para el resto de los pasajeros. Como vemos en éste Capítulo la actividad aeronáutica tiene dentro de sus primeros objetivos garantizar la seguridad en sus operaciones.

Existen dos tipos de reglas para la navegación, referidas en el Capítulo VI “Del Tránsito aéreo” y son: 1) reglas de vuelo por instrumentos y 2) reglas de vuelo visual en el espacio aéreo. Las primeras utilizarán forzosamente los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, meteorología, telecomunicaciones e información aeronáutica, de despacho e información de vuelos así como hacer uso del sistema de aerovía establecido por la Secretaria en el espacio aéreo controlado. Para las segundas las aeronaves deberán establecer comunicación y sujetarse al servicio de control de tránsito aéreo.

En el siguiente capítulo encontramos todo lo relativo al personal aeronáutico constituido por el personal de vuelo que directamente interviene en la operación de la aeronave y por otro lado el personal de tierra. Dicho personal deberá ser mexicano por nacimiento sin adquirir otra nacionalidad además de contar con las licencias respectivas. Las concesionarias y permisionarias están obligadas a brindar capacitación y adiestramiento para un servicio eficiente y seguro.

El Reglamento de ésta ley, brinda una clasificación de las licencias para el personal de vuelo:

— ... *las licencias para el personal de vuelo se clasifican en:*

*I. Piloto de ala fija:*

*a) privado;*

---

<sup>86</sup> Los comandantes regionales y/o de aeropuerto estarán obligados a reportar cualquiera de éstas circunstancias,

**b) agrícola;**

**c) comercial, y**

**d) de transporte público ilimitado;**

**II. Piloto de helicóptero:**

**a) privado;**

**b) agrícola;**

**c) comercial, y**

**d) de transporte público ilimitado;**

**III. Piloto de aeróstato:**

**a) privado de vuelo libre;**

**b) privado de vuelo dirigido;**

**c) comercial de vuelo libre, y**

**d) comercial de vuelo dirigido;**

**IV. Piloto de aeronaves ultraligeras:**

**a) privado, y**

**b) comercial;**

**V. Piloto de planeador;**

**VI. De sobrecargo, y**

**VIII. Otras que determine la Secretaría de conformidad con los tratados internacionales aplicables<sup>87</sup>.**

El comandante o piloto al mando será la máxima autoridad a bordo de la aeronave y tendrá bajo su responsabilidad su operación, dirección, de mantener el orden y la seguridad en ella, desde el momento que inicia el vuelo hasta su entrega a la autoridad competente, representante del concesionario o permisionario o propietario o poseedor de la aeronave. Los concesionarios y permisionarios lo designarán o, en el caso de vuelos privados, será designado por el propietario o poseedor de la aeronave y todas las personas a bordo están forzadas a acatar las

---

especialmente cuando se trate de personal de la tripulación.

<sup>87</sup> Cfr. Art. 77, Reglamento de la Ley de Aviación Civil, publicado en el DOF el 7 de diciembre de 1998.

instrucciones del comandante para garantizar la seguridad y operación adecuada de la aeronave.

El Capítulo Noveno expresa que todas las aeronaves deben llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula, en el caso de las aeronaves mexicanas además deberán ostentar la bandera mexicana.

XA: aeronave civil para servicio al público de transporte aéreo

XB: aeronave civil para servicio privado

XC: aeronaves de Estado<sup>88</sup>.

Se entiende que llevan la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas, en este caso, la letra “X” está designada a nuestro país.

El Registro Aeronáutico Mexicano a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, es de carácter público y en él deberán registrarse actos relativos a la propiedad, posesión y demás derechos reales sobre aeronaves civiles mexicanas y sus motores, arrendamiento de aeronaves mexicanas o extranjeras, certificados de matrícula y aeronavegabilidad, concesiones y permisos y pólizas de seguro.

El Capítulo consecutivo contiene el tema de contratos, los que podrán ser acerca de pasajeros, carga o correo, por el tema al que se refiere nuestro trabajo voy a enfocarme exclusivamente en el contrato de transporte de pasajeros contenido en el artículo 49<sup>89</sup> definido como el *“acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio”*.

Más adelante señala que los pasajeros tendrán derecho a transportar equipaje que no supere los límites de peso, volumen o número de piezas que establezca el reglamento y disposiciones correspondientes, se les expedirá un talón de equipaje

---

<sup>88</sup> Cfr. Art. 44, Ley de Aviación Civil.

<sup>89</sup> Cabe señalar que el segundo párrafo de éste artículo se refiere a un billete de pasaje o boleto, siendo que en la actualidad ya no son usados tales, existen las impresiones de comprobantes digitales o bien, mediante un celular, laptop o cualquier dispositivo electrónico móvil se puede acreditar la compra o reserva de asientos en un vuelo.

para tales efectos. En el caso de vuelos internacionales el contrato de transporte y los límites en cuanto a equipaje serán fijados en los tratados y exigirán de los pasajeros los documentos oficiales que acrediten su legal internación al país de destino.

Para el caso de responsabilidad por daños, los concesionarios o permisionarios serán responsables por los daños causados a pasajeros o al equipaje facturado sufrido en el transporte, desde su inicio hasta su descenso de la aeronave y entrega de equipaje. El pasajero tiene derecho a recibir indemnización por los daños que pudiesen afectarlo en los términos del artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal, 501 de la Ley Federal de Trabajo y 62 de la Ley de Aviación Civil, el derecho a reclamarlo prescribirá en el plazo de un año. El concesionario o permisionario quedará exento de esa responsabilidad cuando exista culpa o negligencia de la víctima en el caso de pasajeros o bien, en el caso de equipaje facturado por vicios propios de los bienes o embalaje inapropiado.

Relacionado con la responsabilidad por daños encontramos más adelante que los concesionarios o permisionarios que transiten el espacio aéreo deberán contratar y mantener vigente un seguro que cubra sus responsabilidades frente a los daños a pasajeros, equipaje, carga o a terceros. El seguro será aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en materia de transporte aéreo internacional cumplirá con lo establecido en los tratados.

El tema ambiental a últimos años ha ido adquiriendo mayor auge debido al compromiso mundial de cuidar el medio ambiente y desarrollar las actividades de forma sustentable, por ello la Ley de Aviación Civil<sup>90</sup> le dedica el Capítulo Decimocuarto donde establece las medidas que se deberán tomar para cumplir con las disposiciones en materia de protección ambiental y la coordinación entre la

---

<sup>90</sup> Se reformó la Ley de Aviación Civil el 21 de marzo de 2013, enfocándose principalmente en materia ambiental en relación con la aviación.

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para celebrar acuerdos o convenios.

Como ya he mencionado anteriormente la seguridad en materia aeronáutica es clave en su función y operación, por lo tanto concesionarios, permisionarios, propietarios o poseedores de aeronaves deberán contar con técnicos y el personal necesario para evitar accidentes o incidentes aéreos, compete a la Secretaría de comunicaciones y Transportes su investigación.

Para verificar el cumplimiento de la Ley, reglamento y disposiciones la Secretaría tendrá la facultad de verificar las instalaciones y concesionarios, permisionarios, propietarios o poseedores de aeronaves deberán conceder todas las facilidades.

De manera muy breve, he resumido el contenido de la Ley de Aviación Civil y se puede percibir está enfocada primordialmente a llevar a cabo las operaciones y funciones de transporte aéreo con estricto apego a las disposiciones enunciadas y a las del reglamento correspondiente, garantizando un alto nivel de seguridad además de que continúe creando las condiciones para desarrollar la actividad aeronáutica indispensable en nuestros días y así permitir el acercamiento entre los países.

La actividad aeronáutica reviste gran importancia para la actividad turística, si bien para nuestros nacionales aún más para los extranjeros que recurrirán a ella para tener acceso a sus lugares de destino mediante ella, por ello México debe darle el lugar que se merece y cuidar que su texto esté actualizado, cosa que desgraciadamente no es así.



## **2.10. Ley de Aeropuertos<sup>91</sup>**

La Ley de Aeropuertos tiene estrecha relación con la Ley de Aviación Civil debido a que los aeropuertos son servicios complementarios de la actividad aeronáutica, resultando obvio dado el índole de su actividad.

La Ley de Aeropuertos se considera de orden público y tiene por objeto la regulación de la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles, integrantes de las vías generales de comunicación y por lo tanto sujeta a jurisdicción federal.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes será la autoridad aeroportuaria encargada entre otras cosas de otorgar concesiones y permisos, establecer las reglas de tránsito aéreo y las bases para la fijación de horarios de aterrizaje, fijar normas básicas de seguridad en aeródromos civiles así como disponer de su cierre parcial o total. Cada aeródromo contará con un comandante de aeródromo, designado por la misma Secretaría, que tendrá a su cargo levantar actas administrativas, vigilar los sistemas de emergencia y demás actividades que hagan efectivas las facultades de la Secretaría. Corresponderá al Estado, por conducto del órgano u organismo que al efecto designe, la prestación de los servicios de control de tránsito aéreo, radioayudas, telecomunicaciones e información aeronáuticas.

Las sociedades mercantiles constituidas de acuerdo a las leyes mexicanas serán las únicas a las que podrá otorgarse concesión para la administración, operación, explotación y construcción de aeropuertos. La concesión se otorgará mediante licitación pública, la Secretaría expedirá convocatoria que será publicada en el Diario Oficial de la Federación y sus bases deberán contener como mínimo: descripción del proyecto, del terreno y de su situación jurídica, modalidades de

---

<sup>91</sup> Fue publicada en el Diario Oficial de la Federación bajo el gobierno del Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León en el año de 1995 con un total de 85 artículos y quince capítulos.

operación y servicios que podrán prestar, condiciones de seguridad, criterios con que se elegirá al ganador y la vigencia de la concesión.

Los interesados deben acreditar su capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera para que la Secretaría pueda hacer un análisis comparativo y una vez realizado otorgar la concesión al mejor candidato que será publicado en el Diario Oficial de la Federación en el término señalado en las bases del concurso.

La Secretaría podrá otorgar concesión a aeródromos civiles que deseen adquirir el carácter de aeropuerto sin que exista licitación pública siempre que cumpla los requisitos y haya operado por cinco años al menos, así también a los concesionarios que por la creciente demanda se vean en la necesidad de un aeropuerto complementario y a las entidades de la Administración Pública Federal.

Las concesiones tendrán una duración de hasta cincuenta años con la posibilidad de prorrogar dicho plazo más de una ocasión siempre que no exceda cincuenta años adicionales, cumpla con los requisitos, esté dispuesto a atenerse a las nuevas disposiciones y lo pida antes del inicio de los últimos cinco años de vigencia de su concesión.

Cuando los aeropuertos sean construidos sobre bienes del dominio particular durante el tiempo de vigencia de la concesión deberán utilizados solamente para su objeto y al finalizar la Federación tendrá preferencia para su adquisición. En el caso de bienes del dominio público de la Federación, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá concesionar su uso y aprovechamiento pero al final de la vigencia de la concesión las obras e instalaciones adheridas permanentemente al inmueble objeto de la concesión revertirán en favor de la Nación.

Serán otorgados permisos a personas físicas y morales constituidas bajo las leyes mexicanas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la

administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeródromos civiles distintos a los aeropuertos, no excediendo el plazo de treinta años aunque pueden ser prorrogables por tiempo indeterminado.

El máximo porcentaje que corresponde a inversión extranjera será del cuarenta y nueve por ciento de las sociedades concesionarias o permisionarias, si fuere mayor necesitará resolución a favor por parte de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras tomando en cuenta el desarrollo regional y tecnológico, y se salvaguarde el equilibrio ecológico y la integridad soberana de la Nación.

Existirá una Comisión Intersecretarial encargada de emitir opinión respecto al otorgamiento de concesiones y permisos, constituida mediante acuerdo del Ejecutivo Federal e integrada por la misma Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina y la Procuraduría General de la República.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá ser notificada respecto a cualquier cambio de director general, miembro del consejo administrativo o del administrador portuario.

El contenido del título de concesión, las causas de terminación y revocación de las concesiones y permisos son referidas en los artículos 25, 26 y 27 respectivamente, a esto hay que añadir que si el titular de una concesión o permiso hubiese sido revocado estará imposibilitado para obtener otra concesión o permiso por el período de cinco años.

Es obligación de los concesionarios y permisionarios permitir el acceso de las autoridades federales y a los prestadores de los servicios de navegación aérea a los aeródromos civil con la finalidad de que puedan desarrollar sus funciones y destinar el espacio propicio para ello.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes establecerá las condiciones para la construcción y conservación de los aeródromos civiles, los concesionarios y permisionarios adoptarán las medidas necesarias para atender a personas con discapacidad o de edad avanzada. El concesionario cada cinco años deberá remitir a la Secretaría un programa maestro de desarrollo con base en las políticas y programas establecidos para el sistema aeroportuario nacional y su interrelación con otros modos de transporte. Los permisionarios, por su lado, remitirán un programa indicativo de inversiones en materia de construcción, conservación y mantenimiento, en el que se incluyan medidas específicas relacionadas con la seguridad y protección del equilibrio ecológico.

El administrador aeroportuario será designado por el concesionario o permisionario de acuerdo a los requisitos establecidos en el reglamento correspondiente y deberá ser notificado su nombramiento a la Secretaría. Sus actos se entenderán como realizados por el mismo concesionario o permisionario. En cada aeropuerto se deberá constituir una comisión consultiva que ayudará en la promoción del aeropuerto, emitirá recomendaciones en relación a la actividad urbana y turística y el equilibrio ecológico de la zona, el administrador del aeropuerto informará a la comisión sobre el programa maestro de desarrollo y sus modificaciones, los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del aeropuerto.

Es responsabilidad de los concesionarios o permisionarios asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones, equipo, señalización, módulo de primeros auxilios y emergencias médicas, servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que la operación y atención al usuario se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad.

Los servicios en los aeródromos se clasifican del siguiente modo<sup>92</sup>:

---

<sup>92</sup> Cfr. Art. 48, Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

<b>Servicios aeroportuarios</b>	<b>Servicios complementarios</b>	<b>Servicios comerciales</b>
Incluyen: el uso de pistas, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales, iluminación, edificios terminales de pasajeros y carga, abordadores mecánicos, servicios relativos a la seguridad y vigilancia y a la extinción de incendios y rescate.	Incluye: rampa. Tráfico, suministro de combustible a las aeronaves, avituallamiento, almacenamiento de carga y guarda, mantenimiento y reparación de aeronaves.	Se refiere a la venta de diversos productos y servicios no esenciales a la operación del aeródromo o de las aeronaves. Pueden ser áreas para comercios, restaurantes, arrendamiento de autos, publicidad, telégrafos, correo, casas de cambio, bancos y hoteles.

Cada aeropuerto contará con un comité de operación y horarios integrado por el concesionario a través del administrador aeroportuario, por el comandante de aeródromo y demás autoridades civiles y militares, dicho comité emitirá recomendaciones relacionadas con el funcionamiento, operación y horario de aeropuerto, el programa maestro de desarrollo del aeropuerto y sus modificaciones, asignación de horarios de operación, áreas, posiciones de contacto y remotas, itinerarios y de espacios dentro del aeropuerto, condiciones para la prestación de servicios aeroportuarios y complementarios, tarifas, precios, reglas de operación, medidas para la adecuada operación aeroportuaria, solución de conflictos y quejas de usuarios.

El administrador aeroportuario determinará los horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves, acorde a las bases del reglamento respectivo y siempre bajo criterios equitativos y no discriminatorios.

La Secretaría tendrá facultad para establecer las bases de la regulación tarifaria y de precios por la prestación de servicios aeroportuarios, arrendamientos y contraprestaciones relacionados con los contratos celebrados por los concesionarios y permisionarios para la prestación de servicios complementarios. Hemos comprobado que la Ley de Aeropuertos es muy similar en estructura y, hasta cierto punto, en temas, por ello se une a la Ley de Aviación Civil en su tarea de salvaguardar la seguridad en sus instalaciones y, en general, en sus operaciones, y por otro lado deberá cumplir todas las disposiciones sobre protección ambiental. Coincide, a su vez, en que concesionarios y permisionarios deben contar con un seguro que haga frente a su responsabilidad por daños que deberá estar vigente el tiempo que dure su concesión o permiso.

Por último, respecto al tema de seguridad la Secretaría tendrá facultades para verificar los aeródromos con la finalidad de asegurarse que están cumpliendo con las leyes, reglamentos y disposiciones aplicables, concesionarios y permisionarios estarán obligados a permitirles el acceso y a brindarles todas las facilidades para realizar su trabajo, en el caso de que la Secretaría detecte irregularidades podrá asignar un verificador especial por el tiempo que fuere necesario hasta corregir dichas irregularidades. Independientemente a ello, el no cumplimiento de sus obligaciones o las disposiciones señaladas en la ley o reglamento los hará acreedores a sanciones.

## **2.11. Convenio de Aviación Civil Internacional.**

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI<sup>93</sup>) es la agencia especializada de las Organización de las Naciones Unidas nacida en 1944 en la Conferencia de Chicago que originó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se integra de 191 Estados miembros (Anexo 1<sup>94</sup>) y tendrá a su cargo promover el orden y seguridad en el desarrollo de la aviación civil internacional a través de

---

<sup>93</sup> ICAO por sus siglas en inglés: *International Civil Aviation Organization*

<sup>94</sup> "Convenio Sobre Aviación Civil Internacional", Organización de Aviación Civil Internacional, Estados Unidos, última modificación 2011, [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago\\_ES.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_ES.pdf)

estándares y regulaciones indispensables en materia de seguridad, eficiencia, regularidad y la protección ambiental en la navegación.

La Conferencia de Chicago<sup>95</sup> de 1944 fue promovida por el gobierno de Estados Unidos y algunos otros países como consecuencia de observar el apresurado crecimiento que tenía el transporte aéreo internacional con la finalidad de unificar diversos acuerdos en materia de aviación civil y que facilitasen su desarrollo. De ella se derivaron 5 Apéndices: Apéndice I: Convenio Provisional sobre la Aviación Civil Internacional; Apéndice II: Convenio sobre la Aviación Civil Internacional; Apéndice III: Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales; Apéndice IV: Acuerdo sobre Transporte Aéreo internacional y; Apéndice V: anexos al Convenio.

En este apartado se tratará lo relativo a los Apéndices I, II y V, ya que los otros serán tratados posteriormente.

El Convenio Provisional sobre Aviación Civil Internacional dio origen a la denominada Organización Provisional sobre Aviación Civil Internacional (OPACI) y fue creado por la presunción de que pasaría mucho tiempo antes de que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional tuviera el número de ratificaciones necesarias para entrar en vigor. En realidad pasaron poco menos de tres años y el 5 de marzo de 1947 fue depositada la ratificación número veintiséis<sup>96</sup>.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional significó un nuevo régimen para la regulación de la navegación aérea internacional, y mientras que el Convenio Internacional sobre Navegación Aérea de París de 1919, vigente hasta la entrada en vigor del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se centraba en la preocupación de la potencia militar del avión, el Convenio de Chicago abrió con un frase de Adolf A. Berle, diplomático y abogado estadounidense, quien dijo: “*que el*

---

<sup>95</sup> Del primero al siete de diciembre de 1944 fue celebrada la Conferencia con la asistencia de 52 países.

<sup>96</sup> La Organización sobre Aviación Civil Internacional entró en funciones el 4 de abril de 1947, es decir, treinta días posteriores.

*camino de los aires, empleado como medio de agresión, se convierta en vía de liberación*<sup>97</sup>". Ésta situación no duraría mucho antes de aparecer una nueva preocupación concerniente a la competencia comercial, resultando ser la navegación aérea un poderoso instrumento de crecimiento y desarrollo económico.

Otro de los distintivos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional es que fue firmado bajo el principio de igualdad entre los Estados y no admitió ninguna desigualdad frente al organismo internacional creado en la Conferencia.

Una vez que hemos trazado un panorama de lo que sucedió en la Conferencia de Chicago vamos a profundizar en el texto del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Los motivos del Convenio están contenidos en su Preámbulo que de manera muy breve contempla la cooperación, la formación de relaciones amistosas entre los países que hagan progresar la aviación civil internacional, el mantenimiento de la paz mundial y que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico. Hay que tener presente que éstos puntos son derivados del contexto en que se desarrolló la Conferencia, ya que los países atravesaban aún las consecuencias de una Primera Guerra Mundial y estaban en vías de acabar la Segunda.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional se divide en 4 partes, la primera parte habla de la Navegación Aérea conteniendo seis capítulos. El Capítulo primero denominado de los Principios Generales y aplicación del Convenio señala

---

<sup>97</sup> Videla Escalada, Federico N, "*Manual de Derecho Aeronáutico*", 2da ed., Zavalia, Buenos Aires, Argentina, 1996, 35-36 pp. Ésta frase causa impacto en virtud del contexto social que se vivía en la época, después de las amargas experiencias derivadas de la Primera y Segunda Guerra mundial era el momento idóneo para hacer una invitación a utilizar el espacio aéreo como un medio para acercar a los pueblos y parar la destrucción mutua. Fomentar la comunicación y la diplomacia entre los países.



en el artículo 1 un tema que suscitó muchas discusiones pero que finalmente reconoció la soberanía plena y exclusiva de los Estados sobre el espacio aéreo situado en su territorio. Para ello en el siguiente artículo declara que el territorio de los Estados comprende las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes.

Indica que el Convenio sólo será aplicable a las aeronaves de carácter civil y no a las de Estado, en el caso de que una aeronave de un Estado contratante quiera sobrevolar o aterrizar en el territorio de otro Estado deberá solicitar autorización o deberá existir acuerdo especial para ello. Por último declara que los Estados se comprometen a no emplear la aviación civil con fines distintos a los establecidos en el Convenio.

El Capítulo Segundo habla sobre el Vuelo sobre territorio de Estados Contratantes los derechos de vuelo en servicios no regulares, consistentes en el derecho a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en el con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sobre los derechos de vuelo en servicios regulares menciona que *“Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización<sup>98</sup>”*.

El artículo 11 nos dice que las leyes y reglamentaciones de un Estado contratante sobre la entrada y salida de su territorio a aeronaves o sobre su función y operación en la navegación aérea internacional se aplicarán sin importar la nacionalidad de la aeronave y serán obligatorias mientras se encuentre dentro del territorio de ese Estado.

De conformidad a nuestra materia el Convenio señala *“las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros,*

---

<sup>98</sup> Cfr. Art. 6, Convenio de Chicago.

*tripulación o carga transportados por aeronaves tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado<sup>99</sup>”.*

Señala también que los aeropuertos de los Estados contratantes que estén abiertos a uso público estarán a disposición de las aeronaves de todos los demás Estados contratantes, en su uso, instalaciones, y servicios para la navegación aérea incluyendo los servicios de radio y de meteorología.

Así también declara que cada Estado a la llegada o salida de aeronaves de su territorio está facultado para verificar mediante autoridad competente las aeronaves de los demás Estados.

El Capítulo Tercero nos habla de la Nacionalidad de las aeronaves, reconocida como la del Estado en que estén matriculadas y admite que ninguna aeronave podrá estar matriculada en más de un Estado aunque podrá cambiarse de uno a otro. De igual forma, toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las marcas correspondientes a su nacionalidad<sup>100</sup>.

Las medidas para facilitar la navegación aérea son el tema del Capítulo Cuarto que precisamente habla sobre el compromiso de los Estados contratantes de adoptar las medidas, leyes y reglamentos que faciliten la navegación aérea entre los territorios de los Estados especialmente en lo relativo a la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.

El artículo 28 se refiere a las instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea, donde cada Estado se compromete a brindar en su territorio: aeropuertos, servicios de radio y servicios meteorológicos, adoptar y

---

<sup>99</sup> Cfr. Art. 13, Convenio de Chicago.

<sup>100</sup> Como recordamos de acuerdo a la Ley de Aviación Civil de nuestro país corresponden las letras XA, XB y XC dependiendo el tipo de aeronave.

aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación, así como colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas recomendados por el propio Convenio.

Las aeronaves deberán cumplir con ciertas condiciones en base en el Capítulo Quinto, tales como portar los siguientes documentos:

- certificado de matrícula;
- certificado de aeronavegabilidad (éste será expedido por el Estado en que esté matriculada la aeronave);
- las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación (el piloto y demás miembros de la tripulación contarán con los certificados de aptitud y licencias expedidos por el Estado en que esté matriculado);
- diario de a bordo ( en él se asentarán todos los datos relativos a la aeronave, su tripulación y a cada viaje);
- si esta provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;
- si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino;
- si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

El artículo 37 sobre la adopción de normas y procedimientos internacionales, del Capítulo Sexto sobre Normas y métodos recomendados internacionales expone el compromiso de los Estados contratantes para lograr el grado más alto de unificación en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares a efecto de facilitar y mejorar la navegación aérea. La OACI adoptará y enmendará, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales para colaborar en el propósito de éste artículo.

Manifiesta en el texto del Convenio: —*Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión*<sup>101</sup>”.

Al respecto Tapia Salinas<sup>102</sup> hace la diferenciación entre norma y método recomendado, entendiendo la primera como una especificación cuya observancia en común se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la aviación civil internacional y, la segunda se considera como una conveniencia pero nunca una necesidad esencial.

La Segunda Parte contiene al igual que la primera seis capítulos y trata lo relativo a la Organización de Aviación Civil Internacional, compuesta de una Asamblea, Consejo y demás órganos que se consideren necesarios. Gozará en el territorio de todo Estado contratante de la capacidad jurídica para el ejercicio de sus funciones y se le concede plena personalidad jurídica siempre que sea compatible con la constitución y leyes del Estado en cuestión.

---

<sup>101</sup> Cfr. Art. 38, Convenio de Chicago.

<sup>102</sup> Tapia Salinas, Luis, “*Derecho Aeronáutico*”, 2da. ed., BOSCH, España, 1993, 45 p.

El artículo 45 hace referencia a su Sede Permanente, sin embargo, no menciona ningún lugar sino que indica que será decidido en la reunión final de la Asamblea Interina de la Organización Provisional sobre Aviación Civil Internacional, como ha quedado expresado la OPACI sólo estuvo en funciones mientras se reunían las ratificaciones necesarias para la OACI, que tiene su oficina central en Canadá y cuenta con oficinas regionales alrededor del mundo<sup>103</sup>.

La Asamblea de la OACI se reunirá al menos una vez cada tres años, será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados, cada Estado tiene derecho a estar representado en las reuniones, a un voto y a llevar asesores técnicos aunque ellos no contarán con derecho a voto. Deberán estar presentes la mayoría de los Estados para constituir quórum.

El Consejo será un órgano permanente, responsable ante la Asamblea compuesto por los 33 Estados elegidos por la misma Asamblea. Escogerá su Presidente por un período de tres años y podrá ser reelegido aunque no tendrá derecho a voto, además el Consejo elegirá entre sus miembros uno o más vicepresidentes que conservarán su derecho a voto cuando actúen como Presidente. Las decisiones del Consejo deberán estar aprobadas por la mayoría de sus miembros.

De conformidad con el Capítulo Décimo existirá una Comisión de Aeronavegación, integrada por quince miembros propuestos por los Estados contratantes y nombrados por el Consejo, dichas personas deberán contar con la experiencia necesaria en la ciencia y práctica aeronáutica. El Presidente de la Comisión será nombrado por el Consejo. Las obligaciones de la comisión consisten en recomendar al Consejo las modificaciones a los Anexos del Convenio, establecer subcomisiones técnicas y asesorar sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes sobre toda información que considere útil para el progreso de la navegación aérea.

---

<sup>103</sup> La Ciudad de México posee la oficina que corresponde a la región de Norteamérica y Centroamérica y el Caribe, las demás están ubicadas en las ciudades de Bangkok, Nairobi, Paris, El Cairo, Lima y Dakar.

La Tercera Parte contiene tres capítulos sobre el Transporte Aéreo Internacional. Declara que cada Estado contratante podrá designar la ruta que deberá seguir en su territorio cualquier servicio aéreo internacional así como los aeropuertos que podrá utilizar. Respecto a las instalaciones y servicios para la navegación manifiesta que si el Consejo considera que no son adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales podrá consultar con el Estado que presente esa situación y hacer recomendaciones sobre ello, el Estado podrá asumir el gasto que implique cumplir con las recomendaciones o podrá convenir con el Consejo para sufragar parcial o totalmente el gasto.

El último capítulo de ésta tercera parte establece que los Estados pueden constituir organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo que mancomunen sus servicios aéreos en cualquier ruta o región<sup>104</sup>, sin embargo, estarán sujetas a lo dispuesto en el Convenio.

Las Disposiciones Finales son tratadas en la Cuarta Parte consistente en seis capítulos. En función del Capítulo Decimoséptimo, los Estados contratantes asumen la responsabilidad de notificar la denuncia de la Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea o Convenio de París de 1919, o de la Convención sobre Aviación Comercial también conocido como Convenio de La Habana de 1928, dependiendo a cual pertenezca. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional reemplazará los Convenio mencionados.

A la vez asumen el compromiso de registrar ante el Consejo todo acuerdo aeronáutico que exista al momento de entrar en vigor el Convenio y acuerdan que serán abrogados todas las obligaciones y entendimientos que sean incompatibles con las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

---

<sup>104</sup> En este punto en particular podemos encuadrar la Alianza de SkyTeam que se trató anteriormente.

El Capítulo Decimoctavo dice que en el caso de solución de controversias que surjan entre dos o más Estados contratantes sobre la interpretación o la aplicación del Convenio y que no puedan ser resueltas por medio de negociaciones, el consejo será el encargado de decidir a petición de cualquier Estado parte sobre el desacuerdo. Todo Estado podrá apelar la decisión del Consejo y someterse ante tribunal arbitral ad hoc, o bien, ante la Corte Permanente de Justicia.

En el Capítulo Vigésimo se toca el tema de los Anexos, los cuales surtirán efecto a los tres meses de ser transmitidos a los Estados contratantes y el Consejo se obliga a dar aviso de la entrada en vigor de todo anexo o enmienda. El procedimiento para ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias es tema del Capítulo Vigésimoprimeros mientras que el Capítulo que cierra el Convenio sobre Aviación Civil Internacional nos ofrece una lista de conceptos con su correspondiente definición.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional fue firmado el siete de diciembre de 1944 en inglés aunque el texto fue redactado también en español, y francés para quedar abierto a firma y todos los Estados que firmen o se adhieran a él, tienen acceso a una copia.

Una vez finalizado el breve resumen y de acuerdo a lo expuesto, podemos concluir que la Ley de Aviación Civil vigente en nuestro país fue redactada en los términos del Convenio de Chicago y se apegó a todas sus disposiciones, en virtud de que el Estado Mexicano firmó y ratificó a través del Ejecutivo Federal este Convenio el 25 de junio de 1946, el cual fue publicado en el Diario Oficial el 12 de septiembre del mismo año. .

- **Anexo 11. Servicios de tránsito aéreo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.**<sup>105</sup>

El Anexo 11 se encarga de definir los servicios de tránsito aéreo y especifica cuáles son las normas y métodos recomendados de carácter mundial a ellos aplicables. Explica que el espacio aéreo del mundo se divide en regiones de información de vuelo (FIR, por sus siglas en inglés) contiguas en las que se presta el servicio de tránsito aéreo, algunas abarcan zonas sobre los mares que presentan escasa actividad aérea y en las cuales sólo se prestan servicios de información y alerta, más existen otras en las que la mayor parte del espacio aéreo es controlado, es decir, hay un control de tránsito aéreo además de los servicios mencionados.

Los servicios de tránsito aéreo tienen por objeto de los servicios de tránsito aéreo evitar que se produzcan colisiones entre las aeronaves, ya sea en el rodaje en el área de maniobras, en el despegue, el aterrizaje, en ruta o en el circuito de espera en el aeródromo de destino.

Las aeronaves se rigen por reglas de vuelo por instrumentos (IFR) y por reglas de vuelo visual (VFR). En el caso de IFR lo hace pasando de una radioayuda a la siguiente o bien guiándose por equipo a bordo de la aeronave que le permita a su piloto determinar la posición de la aeronave en todo momento<sup>106</sup>, mientras que las VRF requieren que la aeronave permanezca apartada de las nubes para que el piloto pueda percibir otras aeronaves.

---

<sup>105</sup> El Anexo 11 posee un contenido altamente técnico por lo que sólo señalé algunos puntos que consideré de interés al presente trabajo.

<sup>106</sup> Este trabajo se realiza con ayuda y apoyo de las torres de control. En México es el SENEAM (Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano) creado como Órgano Desconcentrado dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por acuerdo presidencial el 3 de octubre de 1978. Proporciona servicios de ayuda a la navegación aérea con seguridad, fluidez y orden en el espacio aéreo mexicano, garantizando calidad y eficiencia conforme a la normatividad nacional e internacional aplicable. <http://www.seneam.gob.mx/breve/quees.asp>



El punto 2.6 del Capítulo Segundo establece la clasificación del espacio aéreo de la letra “A” a la “G”<sup>107</sup> relativo a las reglas aplicables en él y dice que cada Estado seleccionará la clase que se acomoden a sus necesidades.

La seguridad operacional es fundamental en la aviación civil internacional y la gestión del tránsito aéreo contribuye en gran medida a velar por ella. Será requisito forzoso para los Estados ejecutar programas sistemáticos y apropiados de gestión de la seguridad operacional de los servicios de tránsito aéreo (ATS) que garanticen la seguridad en la entrega de ATS en el espacio aéreo y los aeródromos.

El Servicio de control de tránsito aéreo se presta a los vuelos IFR siempre que estén operando sobre espacio aéreo controlado, en el caso de que se encuentren fuera de él se les proporciona el servicio de información de vuelo y será responsabilidad del piloto efectuar el vuelo de manera que evite a las otras aeronaves. El servicio de tránsito aéreo no se presta a todas las aeronaves ya que incluso puede que no tengan conocimiento de un vuelo si éste se realiza en una zona que no requiere plan de vuelo.

El alcance del servicio de información de vuelo incluye información relativa a la actividad precursora de erupción, erupciones y nubes de ceniza volcánica, liberaciones en la atmósfera de materiales radioactivos o sustancias químicas tóxicas, cambios sobre el servicio en los aeródromos, instalaciones y servicios conexos además de información sobre las condiciones meteorológicas en los aeródromos de salida, de destino y de alternativa y peligros de colisión que pudiesen existir.

Por su parte, el servicio de alerta se proporcionará a todas a las aeronaves a las que se suministre servicio de control de tránsito aéreo y en lo posible a todas las

---

<sup>107</sup> “Anexo 11 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Servicios de tránsito aéreo”, 13va ed., Organización de Aviación Civil Internacional, Julio, 2001, <http://www.flycaribes.com/files/oaci/Anexo%2011%20-%20Servicios%20de%20Transito%20Aereo.pdf>

aeronaves que hayan presentado plan de vuelo o se tenga sospecha de que son objeto de interferencia ilícita.

Los centros de control se encargarán de reunir la información referente a cualquier situación de emergencia de toda aeronave que se encuentre en su área de control y tomarán las medidas necesarias para alertar y poner en acción los organismos locales apropiados.

En cuanto las comunicaciones aeroterrestres el capítulo seis del Anexo, señala que sus instalaciones deberán permitir comunicación directa, rápida, continua y libre de parásitos atmosféricos entre la torre de control del aeródromo y las aeronaves. Las comunicaciones entre las dependencias ATS, y entre dichas dependencias y otras entidades esenciales contribuirán cumplir los requisitos de servicio de tránsito aéreo, tales comunicaciones servirán para prestar el servicio fijo aeronáutico (comunicación tierra-tierra), servicio de navegación aérea y el servicio de control de movimiento en la superficie (se refiere a las comunicaciones concernientes al control de vehículos, salvo la aeronave, en el área de maniobras de los aeródromos controlados).

El último Capítulo especifica la forma y explica cuáles son los puntos que se deberán reportar de acuerdo al servicio de información que es prestado a vuelos VFR e IFR sobre el estado meteorológico, las condiciones del aeródromo y el estado operacional de las correspondientes instalaciones, sobre el estado operacional de las ayudas para la navegación, sobre globos libres no tripulados, actividad volcánica y sobre “nubes” de materiales radioactivos y e sustancias químicas peligrosas.

El Anexo11 reviste una gran importancia para la Aviación Civil ya que marca las reglas y procedimientos que han de seguirse en el tránsito aéreo, es decir, en la ejecución de los servicios de transporte aéreo. El contenido de este anexo posee un lenguaje altamente técnico en su mayoría ya que dicta las normas aplicables a

la operación y vuelo de las aeronaves, asimismo prevee las medidas que se deberán adoptar en casos de emergencia garantizando la adecuada circulación de aeronaves en el espacio aéreo dentro de un marco de seguridad. Por lo anterior se puede afirmar que el Anexo 11 es primordial en el tema de seguridad aeronáutica, derivado de ello su trascendencia en el presente trabajo de investigación.

## **CAPÍTULO 3. Regulación jurídica del espacio aéreo**

### **3.1. Derecho de tráfico aéreo internacional.**

El funcionamiento de la Aviación Civil se debe en gran medida a la regulación del espacio aéreo debido a que es el ambiente propio de la Aeronáutica, cuya actividad se realiza principalmente en él y de manera complementaria en la superficie de la Tierra, siendo la infraestructura y los servicios aeroportuarios de suma importancia para complementar el servicio de transporte aéreo.

En siglos anteriores siempre se han establecido los lugares y entes sobre los cuales se ejerce la soberanía de un Estado ya sea área geográfica, superficie, subsuelo, mar territorial, etcétera; sin embargo, el espacio aéreo fue dejado de lado hasta hace no mucho cuando el aumento en la circulación aérea demandó la atención de los Estados en virtud de la protección de su seguridad e intereses, ello derivó en la necesidad de reglamentar las actividades de éste nuevo medio de comunicación y tomar en cuenta la situación jurídica del espacio aéreo.

Inmediatamente se concretó que la soberanía de los Estados sobre su territorio se extendía al espacio aéreo sobre él, haciendo valer la máxima romana de acuerdo a la cual —*ebielo pertenece al dueño del suelo*—. Más hay que aclarar que el espacio aéreo no puede ser objeto de propiedad, por su misma naturaleza intangible, pero eso no lo exenta de ser sujeto de la soberanía de los Estados.

Existen principalmente dos teorías extremas en la regulación del espacio aéreo<sup>108</sup>, la primera concierne a la libertad del espacio aéreo y la segunda nos habla de la soberanía absoluta.

---

<sup>108</sup>Derivado de ambas posturas algunos autores trataron de conciliar ambas teorías dando origen diversas teorías intermedias que trataron de respetar la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo indispensable para su defensa y conservación y a su vez respetar la libertad del espacio aéreo que es necesaria para la navegación aérea.

- **Teoría de la soberanía absoluta de los Estados sobre el espacio aéreo**

Se refiere al derecho que cada Estado tiene de tutelar su existencia, de defenderse a sí mismo, a sus ciudadanos y a sus bienes de todo eventual peligro que pueda venirle de lo alto, es para Ambrosini el principal argumento que justifica la doctrina de la soberanía, si bien debe ser limitada por el derecho de paso inofensivo<sup>109</sup>.

Uno de los Estados que siguió la teoría de la soberanía absoluta fue Gran Bretaña que su afán de aislarse, apoyo ésta teoría con la finalidad de mantener su separación del continente y evitar la amenaza que implicaban las aeronaves, por ello un año después de la Conferencia Internacional de Navegación Aérea<sup>110</sup> autoriza a su Primer Ministro para prohibir la circulación de aeronaves por ciertas zonas y con ello marca el principio del imperio de la doctrina de la soberanía aérea. La doctrina de la soberanía fue tomando fuerza entre los pensamientos y legislaciones a nivel mundial y en 1919 se consagra como postulado internacional en el artículo primero del Convenio de París convirtiéndose en la primera Constitución del aire ya que en ella se consagra la soberanía absoluta y exclusiva del espacio aéreo de los Estados sobre su territorio.

- **Teoría de la libertad absoluta del espacio aéreo**

Ésta teoría sostenía la completa libertad del espacio aéreo, se remontaba a la época de los romanos en que el aire era considerado como *res comunis* y no admitía ocupación posible. Entre sus principales expositores destaca el autor francés Paul Fauchille quien la defendió con fuerza y la llevó al seno de las instituciones internacionales, para Fauchille el principal argumento de esta teoría

---

<sup>109</sup> Tapia Salinas, Luis, *op. cit.*, nota 102, 139 p.

<sup>110</sup> En 1910, Francia invitó a 21 países a la primer Conferencia sobre Navegación Aérea para discutir la condición jurídica del espacio aéreo sin que se llegara a un acuerdo, fue hasta 1919 que se concretó el Convenio Internacional de Navegación Aérea (CINA), precedente del Convenio de Chicago de 1944.

es la imposibilidad material de los Estados de manifestar su fuerza o poder sobre el espacio aéreo, por lo tanto, la soberanía que se ejerce es ficticia y no real.

La teoría de la libertad del espacio aéreo sostiene que se trata de un bien común de la humanidad y que, por consiguiente, debe estar a disposición de cualquiera de sus miembros que desee utilizarlo<sup>111</sup>.

Es indiscutible que la soberanía del espacio aéreo se encuentra en un estado de comunión forzada y perpetua ya que no conoce de límites tangibles y por ello todos los sujetos del derecho internacional público han de llegar a legislar de común acuerdo mediante tratados y acuerdos para toda su extensión.

Ningún país puede tener la pretensión de prohibir las vías aéreas porque en algún punto ésta prohibición siempre sería burlada y tomando en cuenta que el espacio aéreo es una de las vías de comunicación más importantes en la actualidad no sólo para la actividad aeronáutica comercial sino que es una fuente de ingresos para otras actividades económicas, como el turismo, permite el crecimiento económico de los países y acerca a los pueblos, prohibir las vías aéreas sería perjudicial incluso para el mismo país que tomará dichas medidas.

La teoría de la libertad absoluta saca a relucir que cada Estado tiene derecho a ejercer su soberanía aunque ésta muchas veces se traduce en impedimentos para la navegación aérea debido a que está sujeta a la voluntad de los Estados y por lo tanto pueden facilitarla o impedirle según sea su deseo.

El carácter absoluto que manejan ambas posturas es el principal problema, en el caso de la teoría de la libertad debería prever el recíproco otorgamiento de concesiones que garanticen las condiciones idóneas de seguridad y defensa del territorio, ciudadanos e intereses de los Estados. Por su lado, la teoría de la soberanía absoluta debe admitir que el espacio aéreo es libre, ya que si bien las

---

<sup>111</sup> Videla Escalada, Federico N., *op. cit.*, nota 33, 306 p.

restricciones que implica ésta teoría no ha afectado el crecimiento de la industria aeronáutica tampoco ha facilitado que la industria alcance su máximo potencial debido a que los Estados a discreción y capricho pueden limitar el acceso a sus espacios aéreos. Cada Estado debe estar consciente de su calidad como miembro de la comunidad internacional y por consecuencia, dicha calidad le impone obligaciones que implican el no provocar perjuicios injustos a los demás miembros.

El derecho de tráfico aéreo internacional es la regulación de derecho positivo actual para el régimen jurídico del espacio aéreo en materia de tránsito de aeronaves, en la que se exige que las aeronaves extranjeras obtengan un permiso previo del Estado subyacente en su espacio<sup>112</sup>. Se encuentra delimitado por las libertades del aire, y a su vez por los distintos acuerdos bilaterales y multilaterales celebrados por los Estados alrededor del mundo. De ellos se deriva el régimen jurídico del espacio aéreo en sus distintas variaciones, dependiendo de las libertades convenidas en los acuerdos firmados.

Actualmente la legislación aérea admite la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, no obstante, tanto en el Convenio de París como en el Convenio de Chicago admite una limitación en cuanto al pasaje inofensivo e incluso se puede decir que las libertades del aire, de las que hablaremos a continuación, se traducen en restricciones a la soberanía.

### **3.2. Las libertades del aire**

Las libertades del aire son los derechos reconocidos entre los Estados respecto de los servicios de transporte aéreo internacional, para realizar sobrevuelos y escalas en el territorio de los Estado<sup>113</sup>.

---

<sup>112</sup> Macías Bárcenas, Héctor. *Marco jurídico de la seguridad aeronáutica*, Ed. Gráfico diseño, México, 2005, 107 p.

<sup>113</sup> "Libertades del aire", Internacional Virtual Aviation Organization (IVAO), <http://www.ivao.es/uploads/f13b4583161e9fba9d3f02c0050da546.pdf>

Actualmente el ejercicio de las actividades aeronáuticas no obedece cuestiones doctrinales sino que está enfocado hacia el desarrollo de la aviación comercial y el tráfico comercial aeronáutico internacional se basa en la aceptación de las denominadas “libertades del aire” que fueron suscritas en el Convenio de Chicago de 1944 a través de dos acuerdos complementarios importantes: El Acuerdo de Tránsito y el Acuerdo de Transporte<sup>114</sup>, donde los Estados se reconocen derechos para realizar sobrevuelos y escalas en territorio de otros Estados así como reglamentan, definen y limitan el ejercicio de la actividad aeronáutica comercial.

El Acuerdo de Tránsito reconoce las dos primeras libertades del aire, conocidas también como libertades técnicas, que deberán realizarse conforme al Convenio. Mediante éste Acuerdo<sup>115</sup> los Estados podían designar las rutas a seguir, exigir un servicio comercial razonable a los puntos donde se hiciera escala y rehusar o revocar los permisos concedidos en caso de no tener la seguridad de la propiedad y control efectiva de la empresa por nacionales del Estado.

Por su parte, el Acuerdo de Transporte vino a tratar de complementar el Acuerdo de Tránsito que por el escaso valor económico que representaban los derechos que concedía, lamentablemente fracasó. Es conocido como el acuerdo de las cinco libertades ya que agregó las tres libertades restantes, conocidas como comerciales.

Relativo al término “libertades” se ha encontrado un tema de discusión ya que se aconseja llamarlas, más bien, “restricciones”. El autor canadiense Rosevear señala, que un estudio de cada una de ellas confirma que todas contienen alguna restricción de una u otra especie, pero reconoce que, no obstante, cada libertad permite a las aeronaves extranjeras operar en el espacio aéreo de los Estados adheridos al régimen de Chicago, siempre que se ajusten a las previsiones del

---

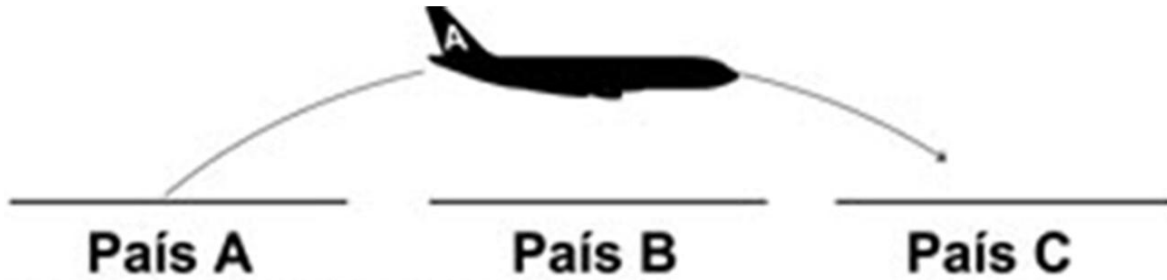
<sup>114</sup> Ambos acuerdos fueron firmados en 1944 y entraron en vigor en 1945.

<sup>115</sup> El Acuerdo de Tránsito fue insuficiente y tuvo que ser complementado con la celebración de diversos convenios bilaterales entre Estados. En este contexto es pertinente señalar que el Acta Final de la Conferencia de Chicago se incluyó un modelo de convenio bilateral, el cual ha servido de base para muchos de los acuerdos celebrados posteriormente y que a pesar de responder a orientaciones diferentes siguen los lineamientos básicos propuestos por este modelo.



Convenio, del Acuerdo de Tránsito y del tratado bilateral respectivo y cumplan las disposiciones relativas a la circulación aérea en el Estado sobrevolado<sup>116</sup>.

### Primera libertad: Libertad de sobrevuelo

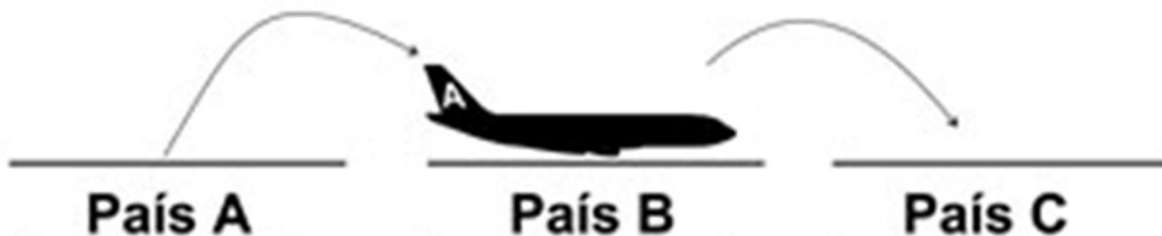


<http://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=2319>

Consiste en el reconocimiento de un Estado respecto a los servicios aéreos regulares de “privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar”. Se considera está incluida en el pasaje inofensivo o tránsito inocente de acuerdo a la terminología del Convenio de París.

No es una concesión ni un privilegio, sino que es el derecho de pasaje inofensivo, que surge de la naturaleza del espacio, el que no es de ningún Estado sino que es de todos.<sup>117</sup> El otorgamiento de ésta libertad no debería estar sujeto a la voluntad de los Estados sino ser un derecho universalmente reconocido a favor de cualquier aeronave civil sin tomar en cuenta nacionalidad o función con el fin de favorecer la comunicación y cercanía de los pueblos.

### Segunda libertad: Libertad de Escala Técnica



<http://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=2319>

<sup>116</sup> Videla Escalada, *op. cit.*, nota 97, 653 p.

<sup>117</sup> *Ibíd*em 654 p.

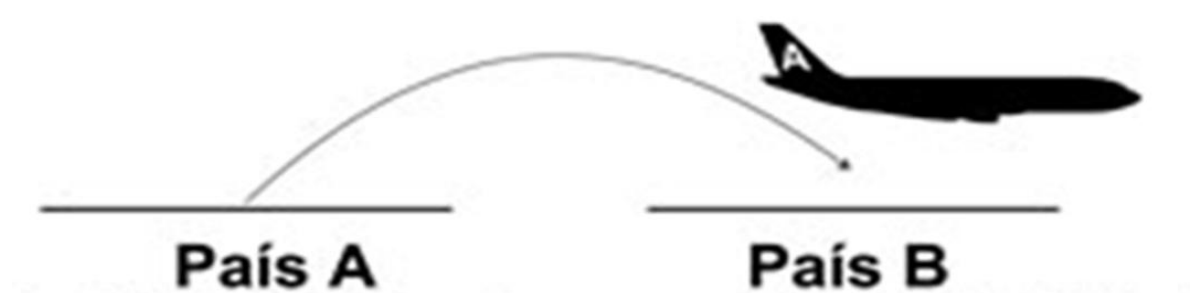
Consiste en el reconocimiento del “privilegio de aterrizar para fines no comerciales” y es conocida también con el nombre de derecho de escala técnica o no comercial.

La segunda libertad es complementaria de la libertad de sobrevuelo, ya que éste requiere indispensablemente de la escala técnica y quedaría desvirtuada si se negara la posibilidad de aterrizar por razones no comerciales. Se puede entender como un principio de hospitalidad que implica la petición de colaboración y la obligación de brindarla<sup>118</sup>.

Respecto a las dos primeras libertades hay que tener en mente que no se otorgan de forma absoluta, ellas siempre deberán estar apegadas a lo establecido por el Convenio de Chicago y a ciertas facultades que se reservan exclusivamente a los Estados, pero ambas están vinculadas con la libertad de circulación y son fundamentales en el desarrollo de la Aviación.

Otro punto importante sobre estas libertades es que si bien su finalidad no es comercial resultan esenciales para los transportistas en la prestación de los servicios aerocomerciales internacionales ya que son la base de la actividad aeronáutica y de la navegación aérea en sí misma, además de que a través de ellas se establece el negocio de las líneas aéreas porque mediante éstas dos libertades ponen a volar sus aeronaves.

### **Tercera libertad: Libertad de transporte al Exterior.**

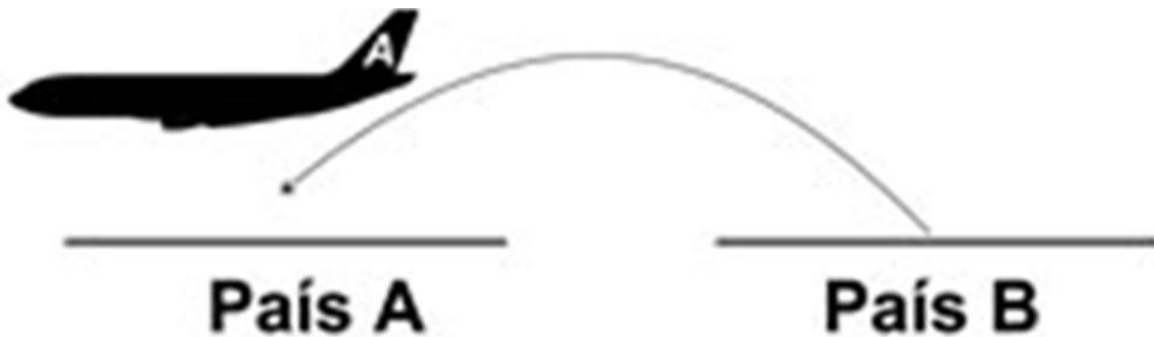


<http://www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=2319>

<sup>118</sup> Cfr. Videla Escalada, Federico N. *-Derecho aeronáutico-*, Tomo III, Ed. Fiduter, Buenos Aires, Argentina, 1973, 656 p.

Consiste en el reconocimiento del privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

#### **Cuarta libertad: Libertad de Transporte al Interior**

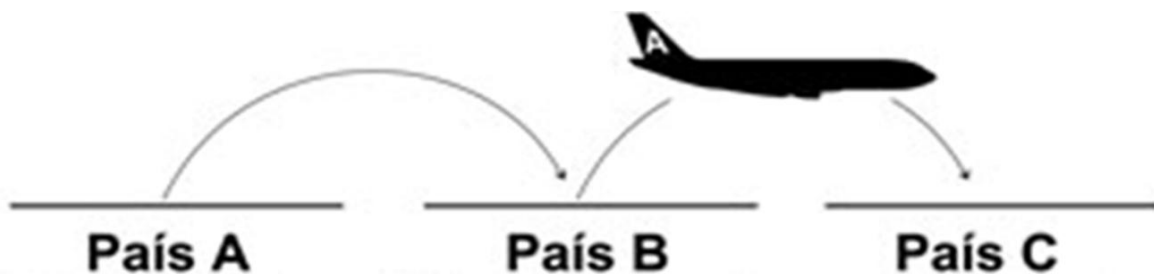


<http://www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=2319>

Consiste en el privilegio de tomar pasajeros, carga y correo, destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

Tanto tercera y cuarta libertades constituyen los llamados Derechos Comerciales e integran la noción de tráfico directo entre dos países y son manifestaciones del comercio entre ellos y son complementarias de primera y segunda libertad porque si bien es necesario que las empresas puedan poner en el aire sus aeronaves no pueden subsistir simplemente de ello porque carecerían de los ingresos que implica el transporte, es decir, su actividad mercantil<sup>119</sup>.

#### **Quinta libertad: Libertad de Transporte Externo**



<http://www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=2319>

<sup>119</sup> *Ibid.* 656-657 pp.

Consiste en la libertad de tomar pasajeros, carga y correo destinados al territorio de cualquier otro Estado y el privilegio de desembarcar pasajeros, carga y correo procedentes de cualquiera de dichos territorios por lo que se conoce como la “libertad total de comerciar entre Estados contratantes”. La quinta libertad constituye la libertad plena de hacer tráfico desde cualquier punto de partida y hasta cualquier destino, por lo que se trata de una libertad absoluta y es evidente que es la libertad que más dificultades origina para su aceptación y otorgamiento.

Se le otorgó el carácter de derecho subjetivo en tanto su concesión está sujeta a la voluntad de los Estados, éste carácter fue aceptado ordinariamente en los acuerdos bilaterales (incluyendo Acuerdo de Bermudas entre Gran Bretaña y Estados Unidos) y determina que el transporte de pasajeros o mercancías en quinta libertad sólo pueden ser operados para reemplazar la capacidad que quede vacía a lo largo de una ruta<sup>120</sup>.

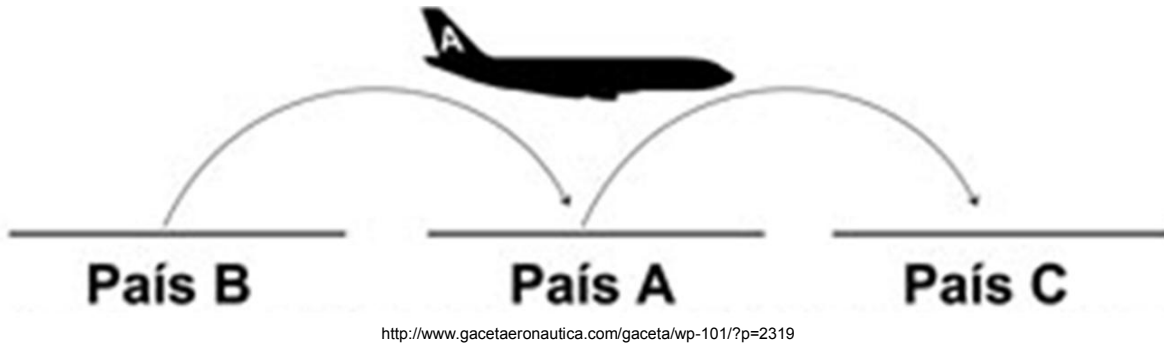
Después de estudiar brevemente las libertades comerciales y del mencionado fracaso del Acuerdo de Transporte debe quedar claro que el otorgamiento de cada una de ellas está sujeto a la voluntad de los Estados ya que no existe texto en el ámbito internacional que las reconozca a favor de las aeronaves que operan el servicio de transporte aéreo regular.

Las cinco libertades del aire surgieron al margen de la firma de los Acuerdos de Tránsito y de Transporte del Convenio de Chicago de 1944 pero en el desarrollo de la aviación comercial han sido los Estados mismos quienes han incluido otras cuatro libertades en virtud de las exigencias de sus relaciones comerciales. Por ello, a continuación les hablamos de la sexta, séptima, octava y novena libertad del aire.

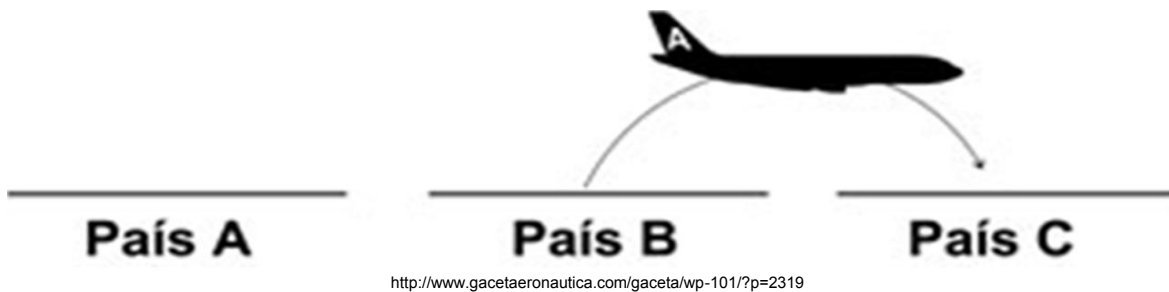
---

<sup>120</sup> *Ibíd.* 659 p.

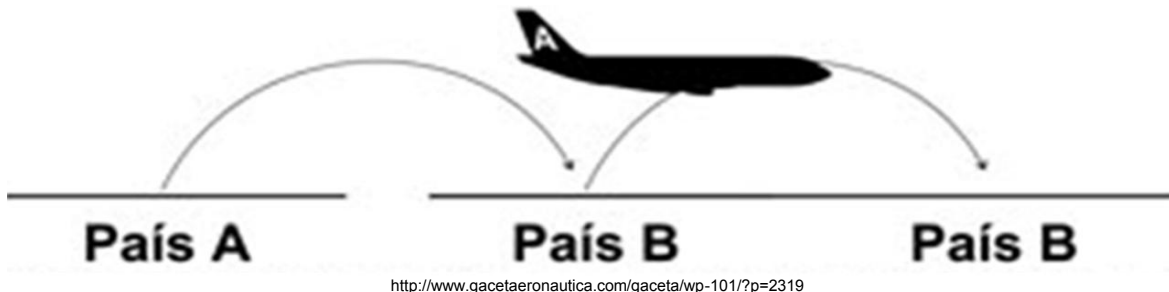
- **Sexta Libertad:** Consiste en embarcar pasajeros, correo y carga en un país y desembarcarlos en otro, a través de la realización de una escala en el Estado al que pertenece la línea aérea.



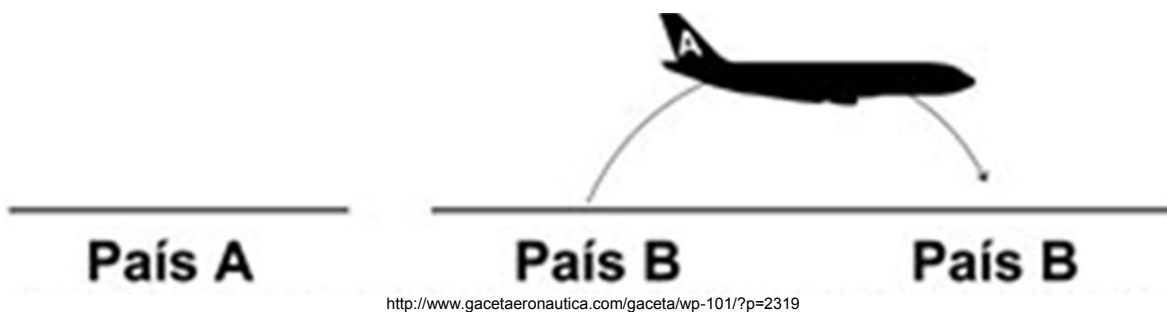
- **Séptima libertad:** Consiste en embarcar pasajeros, correo y carga y desembarcarlos sin que la ruta respectiva incluya una escala en el Estado al que pertenece la línea aérea.



- **Octava libertad:** consiste en el derecho que se concede a un Estado para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno) en otro Estado, partiendo del país al que pertenece la línea aérea.



- **Novena libertad:** Consiste en el derecho que se concede a un Estado para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje en otro Estado.



### 3.3. Acuerdos bilaterales<sup>121</sup>

Se sustentan principalmente en dos bases: el reconocimiento de la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo y la consideración del transporte aéreo como fenómeno económico y fundado sobre un verdadero acto de comercio. En cuanto a su definición, se deben entender como pactos destinados a establecer y regir las relaciones aerocomerciales entre dos Estados<sup>122</sup>.

La columna vertebral de los acuerdos bilaterales de Aviación Civil se integra fundamentalmente por las siguientes partes<sup>123</sup>:

1. Los derechos aerocomerciales que se otorgan recíprocamente los Estados partes.
2. Disposiciones generales concernientes a la navegación aérea (designación de aeropuertos, pagos de tasas por servicios aeroportuarios, régimen migratorio y aduanero, certificaciones de aeronavegabilidad de las aeronaves, etcétera)
3. Plan de rutas comerciales, generalmente incorporadas en los Anexos.

<sup>121</sup> Tras el fracaso del Acuerdo de Transporte del Convenio de Chicago de 1944 la regulación de los servicios regulares de transporte aéreo internacional quedó a cargo de la celebración de acuerdos bilaterales, práctica que sigue vigente en nuestros tiempos y constituye el fundamento normativo relativo a la operación y creación de los servicios.

<sup>122</sup> Videla Escalada, *op. cit.*, nota 97, 668 p.

<sup>123</sup> *Ibidem*.

4. Indicación de las compañías aéreas autorizadas por los Estados partes para explotar las rutas respectivas.
5. Reglamentación de la capacidad que debe ser ofrecida por las empresas designadas.
6. Tarifas aplicables en la explotación de las rutas
7. Disposiciones relativas a la cooperación administrativa entre los Estados partes para la realización de consultas frecuentes.
8. Método de solución de controversias, que en éste caso será arbitraje.

Los acuerdos bilaterales tienen como finalidad principal fijar el régimen jurídico y autorizar la instalación de servicios regulares de transporte internacional a través de la determinación de las condiciones a que debe ajustarse la explotación de los servicios, las cuales deben cumplir tres objetivos principales:

- Responder a las necesidades de los usuarios
- Cumplir con las exigencias de una sana gestión empresaria
- Repartir equitativamente el tráfico entre los transportistas de los países signatarios.

Se podría pensar que dado que los acuerdos bilaterales buscan la regulación de rutas y de los servicios regulares de tráfico internacional se podría generar un acuerdo multilateral entre varios Estados, sin embargo, lo que no ha sido posible.

Cada acuerdo bilateral reviste características especiales debido a la naturaleza de los Estados como entes soberanos que buscan obtener las mayores ventajas en la estructuración de la red de rutas internacionales y la organización de los servicios para sus transportistas y, por tanto dan lugar a un conjunto normativo muy amplio y extenso integrado por numerosos acuerdos bilaterales destinados a regular las situaciones particulares de los Estados signatarios y a tratar de conciliar los enfoques de los Estados que genere acuerdos ajustados en base a sus necesidades.

Derivado de lo anterior es imposible negar que la celebración de acuerdos bilaterales entre los Estados alrededor del mundo se haya visto reflejado en el desarrollo del transporte regular internacional pero sería deseable contar con un régimen fundado en principios aceptados de maneras generales y construidas sobre una base de equidad.

### **3.4. Los Acuerdos de Bermudas<sup>124</sup> de 1946 y de 1976**

Representó un compromiso entre los partidarios de una reglamentación detallada y, en realidad, los que se inclinaban a no reglamentar asuntos básicos, tales como la capacidad y las tarifas<sup>125</sup>. Constituyó asimismo una transacción entre las teorías sustentadas por ambos Estados poniendo fin a su enfrentamiento y se originó como resultado del problema que enfrentaban estos países después de la Segunda Guerra Mundial y que radicaba en la gran cantidad de aviones que poseía Estados Unidos ya que se había dedicado a su fabricación y a los numerosos aeropuertos con que contaba Gran Bretaña alrededor del mundo.

El texto aprobado en las Bermudas está integrado de conformidad con el esquema acostumbrado para acuerdos bilaterales de transporte aéreo: acta final, acuerdo y anexo, y cabe destacar que se tenía contemplada una duración más corta pero fue prorrogado posteriormente<sup>126</sup>.

Entre los principios básicos contenidos en el acta final del Acuerdo se encuentran<sup>127</sup>: 1) el transporte aéreo debe estar en estrecha relación con la demanda, es decir, con la necesidad de la ruta; 2) debe existir una franca, equitativa e igual oportunidad para que los transportistas de ambos países desarrollen sus actividades en las rutas contempladas entre los territorios de los Estados signatarios, especificadas en el Anexo del Acuerdo; 3) en la explotación

---

<sup>124</sup> El 11 de febrero de 1946 se celebra el Acuerdo de Bermudas entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña.

<sup>125</sup> "Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional", *op cit.*, nota 31, 2.2-1 p.

<sup>126</sup> Una nota importante sobre el Acuerdo de Bermudas es que en la redacción del texto, por primera vez, se procuraron frases que pusieron de manifiesto el interés de satisfacer las necesidades de la comunidad internacional que va de la mano con los lineamientos de la Conferencia de Chicago.

<sup>127</sup> Videla Escalada, *op. cit.*, nota 97, 658- 701 pp.



de los servicios serán debidamente considerados los intereses de los transportistas de ambos países, para no afectar indebidamente los servicios operados por ellos en las rutas establecidas en el Anexo; 4) los servicios previstos deben tener como objetivo principal la atención del transporte entre el punto de partida y el del último destino del tráfico, lo cual implica el reconocimiento de la tercera y cuarta libertad; y 5) previsión de consultas frecuentes entre los gobiernos con la finalidad de ajustar los detalles del funcionamiento del Acuerdo.

En virtud del Acuerdo, las tarifas serían negociadas por las líneas aéreas por intermedio de la Asociación de Transporte Aéreo internacional (IATA)<sup>128</sup> y tendrían que ser aprobadas por ambas partes. La capacidad, por su lado la decidirían las compañías aéreas con base en ciertos principios acordados y transcurrido un tiempo las partes, concretamente sus administraciones aeronáuticas harían una revisión concreta.

Después de que se celebró el Acuerdo de Bermudas diversos Estados lo adoptaron como un acuerdo modelo y entre las características que revisten éstos acuerdos destacan las siguientes:

- Acuerdan la ruta o rutas concretas de los servicios regulares que se conceden;
- Determinan y se reparten la capacidad ofertada en cada ruta;
- Establecen las condiciones técnicas y comerciales del tráfico a realizas (número de compañías designadas para prestarlo, requisitos que han de reunir, trámites aduaneros, aspectos tributarios ...), siendo habitual la remisión al contrato tipo o modelo de Chicago y el reconocimiento mutuo de la documentación técnica;
- Se reservan la aprobación de las tarifas que las compañías pueden acordar en el seno de la IATA;
- Suelen incluir algún procedimiento de arbitraje;

---

<sup>128</sup> Por sus siglas en inglés: International Air Transportation Association.

- Y se hacen reconocimiento mutuo de soberanía sometiendo a las respectivas leyes nacionales el tránsito y tráfico por su territorio<sup>129</sup>.

La celebración de éste tipo de acuerdos favoreció principalmente a los Estados que contaban con grandes compañías aéreas debido a que hicieron posible y frecuente el tráfico ordenado de tercera, cuarta y quinta libertas facilitando el acceso a nuevas rutas y mercados. La situación cambió una vez que los países Europeos salieron de la etapa de postguerra y su situación económica mejoraba, en consecuencia los países buscaron aumentar la protección comercial de sus mercados y compañías por lo que el Acuerdo de Bermudas les dejó de ser de utilidad y en 1976 Gran Bretaña denuncia el Acuerdo de Bermudas y lo sustituyó por el Acuerdo conocido como Bermudas II mucho más complejo y pormenorizado. La denuncia del Acuerdo de Bermudas marcó el final de su influencia sobre los tratados bilaterales de tráfico regular internacional, a pesar de que subsisten algunos, y de la uniformidad de ellos<sup>130</sup>.

Algunos países se muestran partidarios de ésta corriente, el caso europeo, otros no tanto (México). Actualmente subsisten acuerdos basados en Bermudas que han sido enmendados por protocolos de carácter restrictivo o liberal dependiendo de los países involucrados.

### 3.5. Política aérea

Se define a la política aérea como: el conjunto de principios y normas que regulan la orientación definida del Estado frente a los problemas que plantea el transporte

---

<sup>129</sup> Gómez Puente, Mario. La prestación de servicios de transporte aéreo. *Homenaje a Luis Rojo Ajuria*, Universidad de Cantabria, 2003, 881p., [http://books.google.com.mx/books?id=nJXvmm4rw6YC&pg=PA881&lpg=PA881&dq=acuerdo+de+bermudas+1946&source=bl&ots=HCyujzRhuS&sig=h78dne0MRSuSmCymXc05Tq-i\\_r1&hl=es-419&sa=X&eu=eySU7uIOeTc2AW6j4GgDQ&sqj=2&ved=0CC4Q6AEwAQ#v=onepage&q=acuerdo%20de%20bermudas%201946&f=false](http://books.google.com.mx/books?id=nJXvmm4rw6YC&pg=PA881&lpg=PA881&dq=acuerdo+de+bermudas+1946&source=bl&ots=HCyujzRhuS&sig=h78dne0MRSuSmCymXc05Tq-i_r1&hl=es-419&sa=X&eu=eySU7uIOeTc2AW6j4GgDQ&sqj=2&ved=0CC4Q6AEwAQ#v=onepage&q=acuerdo%20de%20bermudas%201946&f=false)

<sup>130</sup> En 1978 Estados Unidos en seguimiento a su postura de liberalización aprueba el *Air Transport Deregulation Act* con miras a recuperar y ampliar su mercado.

aéreo internacional<sup>131</sup>. El autor argentino Eduardo J. Bullrich<sup>132</sup> establece los tres elementos de la política aérea son:

- a) Debe fijarse en materia de aviación civil y comercial
- b) Dicha fijación debe hacerse mediante la ley y reglamentaciones
- c) La política debe ser aplicada por los organismos adecuados e idóneos

La política aérea forma parte de la política general de un país o de un grupo de países, por consiguiente es obligatorio para los Estados conocer los problemas y principios jurídicos concernientes al transporte aéreo internacional para proceder a formular su política.

De igual manera es innegable que la política aérea por su misma naturaleza que consiste en traspasar las fronteras de los Estados posee un aspecto internacional que será imprescindible para su formulación, esto no significa la sujeción de la política nacional de un Estado a intereses internacionales, sino una concientización del carácter internacional de la actividad y la necesidad de promover el mayor intercambio entre los países.

### **3.6. Aspecto político y económico**

La política de un país en lo relativo a su transporte aéreo repercute indudablemente en sus relaciones internacionales aerocomerciales, el transporte aéreo tiene una doble vertiente, una de carácter económico en la que se concibe el transporte aéreo como una empresa de la cual es preciso obtener beneficios y por el otro lado tienen un carácter político basado en la facultad de los Estados para que las aeronaves de su nacionalidad ostenten su bandera en todos los espacios aéreos mundiales por lo tanto predomina el sentido nacionalista sobre el transporte<sup>133</sup>.

---

<sup>131</sup> Folchi, Mario O y Eduardo T. Consentino, *"Derecho aeronáutico y transporte aéreo"*, Astrea, Buenos Aires Argentina, 1977, 189 p.

<sup>132</sup> *Idem.*

<sup>133</sup> Tapia Salinas, *op. cit.*, nota 102, 556-557 pp.

El aspecto económico está presente en la celebración de los Convenios Bilaterales Aéreos ya que el intercambio de rutas de un Estado para la explotación del espacio aéreo de otro Estado involucra actos de comercio, que son actos masivos, realizados con propósito del lucro y de intermediación en el cambio<sup>134</sup>, que buscan beneficios económicos a favor de las compañías aéreas de los Estados signantes.

El aspecto político se hace presente también en el servicio de transporte aéreo en tanto los Estados a través de instrumentos internacionales (convenios y acuerdos bilaterales) y vía diplomática otorgarán o no la autorización o permiso pertinente para la explotación de su espacio aéreo, la designación de la ruta o rutas en la que pretende prestar sus servicios aéreos. Por tanto, los acuerdos bilaterales y multilaterales se pueden considerar como expresiones concretas de la política del transporte aéreo internacional.

La política aérea entonces queda definida por el mayor o menor predominio de uno u otro aspecto y es en la búsqueda del equilibrio que los Estados podrán optar por regirse bajo un esquema de economía liberal en el que cada cual deberá buscar sus oportunidades económicas en un plan de igualdad, o bien, otros optarán por intervenir en las actividades de sus compañías aérea nacionales obligándolas a establecer una serie de servicios y rutas que, aun siendo deficitarios, intentarán mantener a toda costa y se traducirá en la necesidad de subsidios y ayudas económicas lo que implica a su vez un mayor intervencionismo de los Estados<sup>135</sup>.

---

<sup>134</sup> Dávalos Torres, María Susana, "*Manual de Introducción al Derecho Mercantil. Colección Cultura Jurídica*", Instituto de Investigaciones Jurídicas, Nostra Ediciones, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, México, 60 p. <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/7/3259/5.pdf>

<sup>135</sup> No obstante lo mencionado, los Estados suelen llevar a cabo un poco de ambas situaciones ya que independientemente de los liberal que un Estado presuma ser siempre velará por los intereses de sus compañías aéreas en el tráfico aéreo internacional aunque últimamente ante la necesidad los países más conservadores han cedido a que sus compañías celebren acuerdos de cooperación que hagan mucho más rentable la explotación económica de la aeronáutica comercial.

## **CAPÍTULO 4. Turismo y desarrollo económico.**

### **4.1. Desarrollo económico y crecimiento económico**

El concepto de desarrollo económico y crecimiento económico a pesar de que pueden parecer sinónimos, no lo son y por ello es necesario distinguirlos. El crecimiento económico se define como el aumento en la producción real de bienes y servicios *per cápita* de un país, es decir, que se producen más bienes y servicios para satisfacer los deseos materiales de la población.

Es un proceso sostenido a lo largo del tiempo en el que los niveles de la actividad económica aumentan constantemente<sup>136</sup>. Cada país presenta causas y características particulares para su crecimiento económico, sin embargo, se suele considerar que los determinantes básicos del crecimiento son: el aumento del capital físico, la mejora del capital humano, los avances tecnológicos y la mejora en las técnicas de gestión.

Se le asocian, además, una serie de ventajas que se reflejan en un nivel de vida elevado para la población tales como: aumento en el empleo, mejora de competitividad, mayores ingresos fiscales y servicios públicos. No obstante, también presenta desventajas; en primer lugar encontramos que toda inversión conlleva sacrificios, es decir, se debe reducir el consumo y por otro lado, el aumento de los efectos de rebosamiento de las economías industrializada se va a manifestar en la contaminación del medio ambiente y el agotamiento de ciertos recursos naturales afectando la calidad de vida de las poblaciones. Ésta situación se traduce en la imperiosa necesidad de tener una economía sustentable que tome en cuenta que el medio ambiente es un recurso escaso que puede sufrir males irreparables con consecuencias de alcance mundial y no sólo local, por lo

---

<sup>136</sup> Mochón, Francisco. *-Economía y Turismo-*, McGraw Hill, España, 2004, 381 p.

que el cuidado de los recursos naturales y del medio ambiente debe ser un tema de interés para todos los países<sup>137</sup>.

El crecimiento económico a su vez pertenece a otro proceso más general que es el desarrollo de una sociedad y en específico se refiere a la evolución de la producción y riqueza de un país. El desarrollo económico se va a entender como un indicador del crecimiento económico, es decir, va a analizar cómo el crecimiento económico ha impactado en los niveles de vida y el bienestar general de la sociedad de un país determinado. Una definición más amplia del desarrollo económico se refiere a la transformación de las estructuras demográficas, económicas y sociales que acompañan al crecimiento y permiten la mejora en las condiciones socioeconómicas del conjunto de la población (mejoras en la provisión de servicios de salud, educación, infraestructura y otros similares).<sup>138</sup>

Generalmente se mide a través de los indicadores del desarrollo humano que elabora y publica cada año la Organización de Naciones Unidas a través de su Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PUND) y del coeficiente de Gini que expone los desequilibrios en la distribución de los ingresos en una población. Por lo tanto si no hubiese crecimiento económico el desarrollo sólo podría presentarse con ayudas y contribuciones externas, consecuentemente es innegable que crecimiento y desarrollo económico están estrechamente relacionados por ser conceptos interdependientes.

El Turismo es una de las actividades económicas más importantes en el mundo, genera empleos y capta divisas, y también se le considera motor del desarrollo económico además de ser un medio de intercambio cultural y como fuente de divisas. En el capítulo primero hablamos que después de la Segunda Guerra Mundial el enorme avance de los transportes, en especial el transporte aéreo, impactó al turismo porque las distancias se acortaron en gran escala. En los años

---

<sup>137</sup> En el caso de países en vías de desarrollo, como México, una de las desventajas que se presentan es que a pesar de que el impacto del crecimiento puede ser intenso más la sociedad no se ve beneficiada en tanto la distribución de dichos beneficios está desequilibrada.

<sup>138</sup> Saéz Cata, Antonia. *op. cit.*, nota 16, 96 p.

50s aún se necesitaba un aproximado de 24 horas o más para viajar de México a Europa, hoy en día este tiempo se ha acortado considerablemente así como se ha reducido la distancia. Pero no sólo el transporte ha influido en la corriente migratoria, los medios masivos de comunicación (revistas, libros, televisión, cine, etc.) han hecho un gran trabajo publicitando lugares lejanos y desconocidos permitiendo a la población del mundo el acceso a imágenes de dichos lugares y despertando el interés por conocerlos y la posibilidad de llegar a ellos a quienes pueden pagarlo.

El turismo siendo un fenómeno moderno y colectivo no se limita únicamente al área económica, también incluye al área cultural y es debido a esto que las Naciones legislan sobre turismo y el por qué organismos internacionales y económicos han demostrado gran interés en ésta actividad.

La cultura se “globaliza” a través del turismo, se trae y se lleva entre los países visitados<sup>139</sup>. En cuanto al aspecto económico el turismo, entre otras cosas, genera divisas (especialmente de dólares) que son recursos extras a los que el Estado les puede dar diversos usos, se invierte en infraestructura turística que es creadora de empleos y también puede servir para la preservación de los recursos naturales siguiendo así el propósito mundial de desarrollo económico sustentable.

En Europa son España, Francia, Grecia, Inglaterra y Alemania los países con mayor fluencia de turismo, en el caso de Asia son India, Japón, China, Israel; en el continente africano Egipto, Marruecos y Sudáfrica; Oceanía tiene a Australia y Nueva Zelanda representando básicamente todo su continente y; por último en América Estados Unidos, Canadá, México y Brasil<sup>140</sup>.

Los gastos principales de un turista son destinados a alojamiento, comida, transportes y esparcimiento, sin embargo, invierten también en productos

---

<sup>139</sup> México ha sido influenciado en su modelo cultural sobre todo por la influencia del turismo norteamericano y viceversa.

<sup>140</sup> Cada uno de estos países tiene un arribo importante de turistas lo cual beneficia la economía de cada uno y por ello los gobiernos trabajan fuertemente en la promoción turística para atraer mayor cantidad de turistas de todas partes del mundo.

nacionales, por ejemplo México cuenta con una comunidad importante de grupos indígenas que producen artesanías distintivas de cada sector de la República Mexicana y el turista, ya sea nacional o extranjero, contribuye al desarrollo económico del país y de manera individual permite el florecimiento de éstas comunidades que se pueden considerar en sí como micro empresas o pequeñas empresas, sustento de múltiples familias y generadora de empleos en dónde el turismo representa su única fuente de ingresos.

La actividad turística se ha convertido en un capítulo importante dentro de la balanza de pagos de un país, ahora para que las divisas que ingresan al país a través de los movimientos turísticos tengan influencia, se necesita que la balanza de turismo sea favorable, ya que en caso contrario, es decir, si son mayores los gastos de los turistas nacionales en el extranjero, no hay significación económica favorable<sup>141</sup>. Las ventajas se producen siempre y cuando sean receptores de turismo y no emisores.

El país visitado, receptor de turismo, explota una riqueza que no se menoscaba nunca, pues el turista a cambio de su dinero recibe la oportunidad de conocer una urbe, admirar un sitio arqueológico o recrearse en un museo, bienes que no experimentan ningún desgaste económico directo, siendo éste otro de los beneficios asociados al turismo.

Las riquezas turísticas son patrimonio de un pueblo que habita en un territorio y la promoción de ellas debe, necesariamente, corresponder al Estado, el cual debe promover el impulso de las corrientes turísticas, ya sea con criterios sociales internos de integración nacional (turismo interno) o atrayendo a turistas extranjeros con campañas de publicidad y protegiendo una estancia tranquila y racional en los lugares de servicios turísticos.

---

<sup>141</sup> Witker Velásquez, Jorge, *Introducción al Derecho Económico*, HESS, México, 8va. Ed, 2011, 648 p.



Es obligación del Estado actuar como policía administrativa para controlar a los prestadores de los servicios turísticos; destacan entre sus funciones la fiscalización de hoteles, transportes y centros de diversión, la observancia de normas de higiene, salud y ecología, la conservación de los lugares turísticos<sup>142</sup>.

El Estado, además, tiene la tarea de ejecutar inversiones de infraestructura, atrayendo al sector público y privado para el desarrollo de sectores prioritarios<sup>143</sup>. La apertura al comercio y a la inversión ha sido fundamental para disminuir los costes de los productores internos (nacionales) teniendo la oportunidad de introducir nuevas tecnologías así como desarrollar productos nuevos y mejores. Desgraciadamente los países desarrollados imponen barreras a los países en vías de desarrollo retrasando el desarrollo económico de ellos, ejemplo de esto son la celebración de acuerdos bilaterales en materia de servicios regulares de transporte aéreo internacional donde la ironía radica en que los Estados imponen barreras en las operaciones de las líneas aéreas extranjeras son las mismas que combaten las restricciones impuestas por otros países en las operaciones de sus empresas nacionales en la explotación de rutas aérea internacionales.

Derivado de lo anterior podemos decir que el Turismo es una actividad con alto impacto tanto en el crecimiento como en el desarrollo económico de un país, principalmente en aquellos países que debidos a sus recursos naturales y a la infraestructura que poseen los convierten en destinos turísticos.

#### **4.2. El turismo en los países en desarrollo: Ventajas y desventajas.**

La elevación del nivel de vida en los países industrializados, el abaratamiento de los viajes de largo recorrido, la ampliación de los periodos vacacionales, los cambios demográficos y la fuerte demanda de viajes exóticos han traído como

---

<sup>142</sup> *Ibidem*, 193 p.

<sup>143</sup> Especialmente en el caso de los desarrollos hoteleros se debe tener cuidado en que su construcción sea siempre en armonía con el cuidado y preservación del medio ambiente, porque si construir lugares de alojamiento lujosos implica el deterioro de la riqueza natural o cultural de cualquier lugar, se está perdiendo más de lo que se gana.

resultado el crecimiento de turismo hacia países en desarrollo, siendo la principal fuente de divisas y de empleos.

De acuerdo con la Organización Mundial de Turismo, el turismo puede ser la principal vía para el desarrollo económico a escala local que beneficie a los grupos más desfavorecidos y sea una actividad de lucha contra la pobreza.

El turismo actúa en muchos países como el mecanismo de financiación para el crecimiento económico y en consecuencia se ha convertido en un sector estratégico para muchos países además de que es una herramienta fundamental para alcanzar un desarrollo sustentable. México pertenece a éste conjunto de países en los que el turismo representa un sector estratégico y la principal evidencia se encuentra en que sexenio tras sexenio cada administración del gobierno de México ha incluido en sus políticas gubernamentales el turismo como actividad prioritaria. Por ejemplo, el Plan de Desarrollo Nacional 2013-2018 del Presidente Enrique Peña Nieto contempla en su Meta 4 el Objetivo 4.11. Aprovechar el potencial turístico de México para generar una mayor derrama económica en el país, el cual a su vez contempla las siguientes estrategias, las cuales reflejan su importancia en la economía del país:

- Estrategia 4.11.2. Impulsar la innovación de la oferta y elevar la competitividad del sector turístico.
- Estrategia 4.11.3. Fomentar un mayor flujo de inversiones y financiamiento en el sector turismo y la promoción eficaz de los destinos turísticos.

Entre sus más destacables contribuciones para los países en vías de desarrollo está la balanza de pagos ya que éstos suelen tener escasez de divisas, a través de las cuales pueden financiar su desarrollo económico.

Otra de las aportaciones del turismo se encuentra por ejemplo en la mayor demanda de productos y por consiguiente puestos de trabajos e ingresos en los

diferentes sectores, ya que los productos y servicios consumidos por los turistas provienen de diferentes sectores, (entre ellos, los servicios de transporte aéreo).

El turismo contribuye al desarrollo y a la reducción de la pobreza, de conformidad con informaciones de la Organización Mundial de Turismo (2003)<sup>144</sup> las ventajas y desventajas para los países en desarrollo son las siguientes:

<b>Ventajas</b>	<b>Desventajas</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consumo en el lugar de producción</li> <li>• Inexistencia de las barreras arancelarias significativas contra las exportaciones turísticas de los países en desarrollo</li> <li>• Posibilidades especiales para países donde apenas existen otras exportaciones competitivas</li> <li>• Depende no sólo del capital financiero productivo y humano, sino también del capital natural y cultural</li> <li>• Es una actividad diversificada y puede aprovechar recursos muy variados</li> <li>• Requiere más mano de obra que otros sectores</li> <li>• Hay más puestos de trabajo ocupados por mujeres que otros sectores productivos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fugas y cuantiosas y escasas conexiones locales (intereses privados extranjeros los que mueven el turismo, propietarios extranjeros en gran medida).</li> <li>• Puede imponer costes no económicos sustanciales a los pobres por la pérdida de acceso a los recursos (por ejemplo playas), desplazamiento de las tierras agrícolas, alteraciones sociales y culturales y explotación.</li> <li>• Graves oscilaciones en la actividad turística de los destinos, debido a los cambios en las condiciones económica de los mercados emisores y a los conflictos civiles, a la delincuencia, a la inestabilidad política o a los desastres naturales de los destinos.</li> <li>• Necesita un marketing especialmente complejo.</li> </ul>

A pesar de que existen costes, una política económica dirigida hacia un desarrollo sostenible y que trate de disminuir los costes en la medida de lo posible puede ser idónea para los países en vías de desarrollo sobre todo a nivel local donde el alcance se reflejaría en la creación de empleos para personas con diferentes grados de estudio y la participación de pequeñas y medianas empresas en las iniciativas turísticas locales.

<sup>144</sup> Saéz Cata, Antonia. *op. cit.*, nota 16, 101 p.

#### **4.3. Efectos económicos del turismo<sup>145</sup>.**

El ámbito del turismo se refiere al marco espacial donde se desarrolla la actividad turística, es decir, la nación, región o municipio. El crecimiento económico tendrá un efecto totalmente distinto a nivel nacional que a nivel de las entidades federativas, ya que son producidos por factores distintos, por ejemplo, la aportación de divisas para el orden nacional será vital mientras que a nivel regional no tendrá ningún impacto directo. Los efectos del turismo a nivel de la economía nacional o regional se evalúan generalmente a partir de sus repercusiones en su contribución al crecimiento económico, la estabilidad de los precios, el equilibrio de la balanza de pagos, la distribución justa y equitativa de la renta nacional y el empleo.

A nivel nacional el turismo va a afectar al desarrollo sectorial ligado al consumo de bienes y servicios para satisfacer las necesidades de los turistas. Se entiende desarrollo sectorial como el crecimiento permanente, equilibrado y racional de los sectores productivos, motivado por la demanda de bienes y servicios para el consumo directo e inmediato de los turistas<sup>146</sup>.

El crecimiento no va a repercutir únicamente en las actividades propiamente del turismo - transporte, organización de viajes, hostelería - sino que va a afectar numerosas y diversas ramas debido a que la simple llegada de los turistas a su núcleo receptor impacta de manera inmediata la totalidad del sectores o ramas productoras del sistema, transformando al turismo en un factor para la dinamización del sistema económico global que permite diversificar la actividad económica mediante la variedad de relaciones intersectoriales, situación en la que los países en vías de desarrollo se verán altamente beneficiados porque podrán complementar su sistema productivo.

---

<sup>145</sup> El turismo no produce bienes materiales y tangibles en sí más bien presta servicios que son en esencialmente intangibles y por consiguiente difíciles de medir y valorar.

<sup>146</sup> Figuerola Palomo, Manuel. "*Teoría económica del turismo*", Alianza, Madrid, España, 1985, 168 p.

Los sectores que se ven impactados por el turismo se pueden clasificar en<sup>147</sup>:

<b>Directos</b>	<b>Indirectos</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Establecimientos de alojamiento (hoteles, hostales, posadas ...)</li><li>• Establecimientos de comida (restaurantes, fondas ...)</li><li>• Empresas dedicadas a la producción y venta de artículos de viaje</li><li>• Lugares de recreo y diversión</li><li>• Empresas de transporte</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Otras empresas de transporte (servicios de taxi, renta de autos ...)</li><li>• Determinados centros (escuelas, hospitales, consultorios médicos ...)</li><li>• Servicios de mensajería</li><li>• Comercios y bancos</li><li>• Profesiones liberales (venta de artesanías ...)</li></ul>

El incremento de la capacidad, la creación de establecimientos e instalaciones complementarias o la necesidad de atender la llegada masiva de turistas a un núcleo turístico va a impactar en la creación de empleos por la necesidad de ocuparse de la demanda de la actividad turística. En lo que respecta a la creación de empleos una de las características que se presentan los empleos derivados del turismo es que el personal no necesariamente cuenta con alto nivel educativo o incluso no cuenta con educación alguna, situación muy común en países en vías de desarrollo<sup>148</sup>.

El turismo tiene un impacto también sobre el sector público, representa una fuente valiosa de ingresos a través de la recaudación fiscal, lo que para países como México significa un incremento en la intervención pública. Dichos ingresos pueden ser el medio a través del cual los gobiernos de los Estados o Municipios puedan poner remedio a los problemas económicos que les aquejan, tales como los desequilibrios económicos de la zona o a la falta de recursos para obras de infraestructura.

Los precios son otro aspecto relevante dentro de los efectos económicos del turismo debido a que la actividad turística puede influir en el nivel general de los

---

<sup>147</sup> *Ibidem*, 168-169 pp.

<sup>148</sup> Este tipo de empleos son por lo general inestables, discontinuos y de escasa calidad pero representan para la población de las zonas turísticas su único ingreso y sustento de sus familias y para el turismo significa una ventaja competitiva en términos de costes laborales, agente sustancial en el coste final turístico.

precios y a su vez los precios afectaran la actividad turística<sup>149</sup>. Aunque también los destinos turísticos más solicitados también presentarán precios más elevados que aquellos que no lo sean. La mayor demanda de determinados destinos turísticos del mismo modo conllevará el crecimiento en los precios del suelo para construir y de ahí se generará una cadena de efectos en diversos sectores de producción.

De manera breve hemos enumerados diversos efectos del turismo y sobresale el alcance que tiene la actividad turística ya que a pesar de influir sobre sectores vinculados directamente con el turismo afectará otros sectores que pueden no estar indirectamente relacionados con la actividad, logrando que su desarrollo se vea acelerado a causa del consumo turístico lo que traerá la creación de riqueza y en general produce un efecto cadena. Para nuestro país el turismo tiene tal importancia que el Plan de Desarrollo Nacional 2013-2018 lo contempla en las metas 4 y 5 – México Próspero y México con Responsabilidad Global – las cuales tienen como objetivos: aprovechar el potencial turístico de México para generar una mayor derrama económica en el país y Ampliar y fortalecer la presencia de México en el mundo, respectivamente. Además dentro del mismo se contemplan estrategias y líneas de acción que nos permitan posicionarnos entre los primeros lugares como destino turístico competitivo y de calidad, debido a que ello generaría una derrama económica vital para México.

---

<sup>149</sup> Los movimientos al alza de los precios tienen el carácter de estacional, es decir, en turismo existe lo que se conoce como temporada alta que es cuando la llegada de turismo ya sea interno o externo es mayor y la temporada baja que por el contrario presenta una menor circulación de turistas.

## **CAPÍTULO 5. Turismo en México vía aérea.**

### **5.1. Rutas aéreas**

El mercado de transporte aéreo entre dos lugares consiste en el tráfico real o posible entre ambos lugares en servicios de transporte aéreo comercial de personas o mercancía. Esto quiere decir que el mercado de transporte aéreo está conformado por las diversas rutas aéreas - nacionales o internacionales - que operan en un país o en varios. Los mercados de transporte aéreo internacional, se pueden clasificar en cuatro categorías<sup>150</sup>:

- Mercado de par de ciudades. La ruta aérea que une dos ciudades, por ejemplo. Ciudad de México-Nueva York.
- Mercado de par de países. Las rutas aéreas de pares de ciudades que unen dos países, por ejemplo, México-Estados Unidos
- Mercado de región a región. Las rutas aéreas que unen dos regiones, por ejemplo, Norteamérica-Europa.
- Mercado mundial. Todas las rutas aéreas a las que prestan servicio las líneas aéreas en el mundo.

El acceso a los mercados de transporte aéreo consiste en el alcance y categoría de los derechos básicos que las autoridades de los Estados otorgan con las condiciones y limitaciones que operen conforme a sus intereses. El mercado nacional y el internacional tienen un abismo de diferencias en cuanto a su accesibilidad para el transportista aéreo ya que en materia nacional es relativamente sencillo el acceso debido a que bastan unas cuantas licencias para su operación, el problema real se encuentra en materia internacional donde existen más limitaciones por parte de los Estados para permitir el acceso de los transportistas foráneos en la explotación de sus servicios regulares de transporte aéreo.

---

<sup>150</sup> Cfr. Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional, Organización de Aviación Civil, segunda edición, 2004, 4.1-2 – 4.1-3.

Un derecho de acceso básico a los mercados es el derecho limitado o sujeto a condiciones que cada Estado otorga a otro para uso de las líneas aéreas designadas por éste último. Suelen otorgarse por medio de acuerdos o arreglos entre los países en los que suelen otorgarse derechos semejantes.

El derecho de ruta es un derecho de acceso a los mercados expresado como las especificaciones geográficas convenidas o una combinación de ellas, las rutas que se pueden ofrecer y explotar en servicios aéreos y el orden en que pueden prestarse los servicios a los lugares autorizados. Se define la explotación de una ruta como el ejercicio concreto de la capacidad garantizada por las normas del acuerdo que realizan los transportadores designados<sup>151</sup>.

El otorgamiento de un derecho de ruta, en su modo más simple, consiste en nombrar una ciudad en el territorio de un Estado y otra en el territorio del Estado otorgante y no está limitado a una sola ciudad en cada Estado.

Ejemplo:

De la Ciudad A1 a la Ciudad C1.

De la Ciudad A1 a la Ciudad C1/Ciudad C2.

De la Ciudad A1/Ciudad A2 a la Ciudad C1.

De la Ciudad A1/Ciudad A2 a la Ciudad C1/Ciudad C2.

Existen numerosas variaciones en el otorgamiento del derecho de ruta tales como<sup>152</sup>: 1) cuando se especifica o no la ciudad (“puntos”) desde donde va a partir la aeronave; 2) cuando el “punto” se encuentra fuera de los territorios de los Estados parte del acuerdo pero cuyo territorio se ubica en medio de éstos, es decir, un “punto intermedio”; 3) cuando se señala el “punto más alejado” donde

---

<sup>151</sup> Folchi, Mario O, *Op. Cit.*, nota 30, 221 p.

<sup>152</sup> “Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional”, *op cit.*, nota 31, 4.1-3 p.



como su nombre lo indica es un punto más distante del territorio del Estado receptor de una ruta pero que forma parte de la descripción de la ruta; y así pudiésemos seguir con múltiples variaciones más.

Ejemplo de estas variaciones son las siguientes:

De cualquier punto o puntos en el Estado A a la Ciudad C1.

De cualquier punto o puntos en el Estado A a cualquier punto o puntos en el Estado C.

De la Ciudad A1, a la Ciudad C1, pasando por la Ciudad B1.

En los acuerdos tradicionales, la ruta otorgada a un Estado suele empezar en su territorio siguiendo una dirección general única y puede explotarse como salida del Estado receptor y como entrada al mismo en el servicio de vuelta. Las rutas en los acuerdos bilaterales suelen estar especificadas en el cuerpo del mismo o en su anexo. Por ejemplo, el Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América<sup>153</sup> vigente en su parte final incluye el Cuadro de rutas y señala:

#### **“CUADRO DE RUTAS**

*1.—La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de Estados Unidos de América tendrán el derecho de operar servicios aéreos en cada una de las rutas aéreas que se especifican, vía puntos intermedios en ambas direcciones, y de hacer escalas regulares en México en los puntos que se especifican en este párrafo:*

*A. Nueva York, Washington-Ciudad de México.*

*B. Chicago, Dallas, Fort Worth-Ciudad de México, vía puntos intermedios en los Estados Unidos.*

*C. Los Ángeles-Ciudad de Nueva Orleans-Ciudad de México.*

*D. Nueva Orleans-Mérida y más allá a Guatemala y más allá.*

*F. Miami-Mérida y más allá a Guatemala y más allá.*

---

<sup>153</sup> Firmado en el año de 1960. Consultado en: <http://www.sct.gob.mx/JURE/doc/31-eua-transp-aereo.pdf>

*G. Houston-Ciudad de México y más allá Guatemala y más allá, vía puntos intermedios en los Estados Unidos.*

*H. San Antonio-Ciudad de México.*

*I. Miami, Tampa/St. Petersburg-Mérida y Cozumel y más allá (carga y correo solamente).*

*J. Miami, Tampa-Mérida, Ciudad de México.*

*2.—La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de México tendrán el derecho de operar servicios aéreos en cada una de las rutas aéreas que se especifican, vía puntos intermedios, en ambas direcciones y de hacer escalas regulares en los Estados Unidos de América en los puntos que se especifican en este párrafo:*

*A. Ciudad de México-Washington, Nueva York y más allá de Nueva York a Europa.*

*B. Ciudad de México-Dallas, Fort Worth, Chicago, vía puntos intermedios en México.*

*C. Ciudad de México-Los Ángeles, vía puntos intermedios en México.*

*D. Mazatlán, Torreón, Monterrey-San Antonio, vía puntos intermedios en México.*

*E. Ciudad de México-Miami y más allá.*

*F. La Paz, Baja California-Los Ángeles. vía puntos intermedios en México.*

*G. Ciudad de México, Monterrey-San Antonio.*

*H. Hermosillo-Tucson, vía puntos intermedios en México.*

*I. (Pendiente).*

*3.—Las escalas en las rutas especificadas se podrán omitir en alguno o en todos los vuelos, a opción de las líneas aéreas designadas con la excepción de la ruta J de los Estados Unidos de América, en la cual la línea aérea designada está obligada a hacer una escala intermedia en Mérida, Yucatán.”*

De acuerdo a la Dirección de Aeronáutica Civil las principales rutas origen-destino en servicios de transporte regular **nacional** son: México-Cancún, Monterrey-México, México-Guadalajara, Tijuana-México, México-Mérida, Tijuana-Guadalajara, Villahermosa-México, Monterrey-Cancún, Tuxtla Gutiérrez- México,

México-Hermosillo, México-Chihuahua, Puerto Vallarta- México, Veracruz- México, Monterrey-Guadalajara, San José del Cabo- México, México-Culiacán, Tampico-México, México-Bahías de Huatulco, México-Ciudad Juárez, Tijuana-Culiacán, Oaxaca- México, Guadalajara-Cancún, Torreón- México, México-Acapulco, México-Mexicali, México-Ciudad del Carmen, México-Del Bajío, México-Mazatlán, Reynosa-México, Zihuatanejo-México, México-La Paz, Toluca-Cancún, México-Aguascalientes, Hermosillo-Guadalajara, San José del Cabo-Guadalajara, Mexicali-Guadalajara, Toluca-Monterrey, México-Durango, Tapachula- México, Tijuana-Del Bajío, San Luis Potosí- México, México-Chetumal, Tijuana-Morelia y Guadalajara-Culiacán, las cuales transportaron conforme a cifras del 2012 la cantidad de 28,084 millones de pasajeros.

Las principales rutas orígenes-destinos en servicio regular de transporte aéreo internacional son: México, Los Ángeles, Miami- México, Los Ángeles-Guadalajara, Cancún-Atlanta, New York- México, México-Houston, New York-Cancún, Houston-Cancún, Dallas-Cancún, Miami-Cancún, México-Madrid, Toronto-Cancún, Paris-México, México-Dallas, México-Bogotá, México-Chicago, San José del Cabo-Los Ángeles, Panamá-Cancún, Charlotte-Cancún, México-Atlanta, Panamá-México, San Antonio-México, Montreal-Cancún, México-Lima, Monterrey-Houston, México-Las Vegas, San José del Cabo-Phoenix, Chicago-Cancún, Sao Paulo-México, Madrid-Cancún, Monterrey-Dallas, Philadelphia-Cancún, San José del Cabo-San Francisco, San Francisco-Puerto Vallarta, México-Guatemala, México-La Habana, Houston-Guadalajara, San Francisco- México, México-Frankfurt, San José, Costa Rica- México, Santiago de Chile-México, Denver-Cancún, San José del Cabo-Dallas, Puerto Vallarta-Phoenix, México-Ámsterdam, Phoenix-Guadalajara, Ft. Lauderdale-Cancún, Houston-Del Bajío, Cancún-Calgary, San José, Calif.,-Guadalajara, México-Buenos Aires, Phoenix- México, Minneapolis-Cancún, San José del Cabo-Houston, Puerto Vallarta-Los Ángeles, Guadalajara-Dallas, Puerto Vallarta-Dallas, Orlando- México, Phoenix-Cancún, Los Ángeles-Cancún, Toronto-México, Detroit-Cancún, Londres-Cancún, Oakland-Guadalajara, Puerto Vallarta-Houston, Las Vegas-Guadalajara, San José del Cabo-San Diego, Cancún-Baltimore, México-Londres, Guadalajara-Fresno, San Francisco-Cancún,

Guadalajara-Chicago, San Salvador-México, La Habana-Cancún, Guadalajara-Atlanta, Dallas-Cozumel, Washington- México, Vancouver-Cancún, Puerto Vallarta-Calgary, Los Ángeles-Del Bajío, París-Cancún, México-Caracas, Orlando-Cancún, Sacramento-Guadalajara, Lima-Cancún, Edmonton-Cancún, San Francisco-Guadalajara, Vancouver-Puerto Vallarta, Houston-Cozumel y Phoenix-Mazatlán con un total de 27,069 millones pasajeros transportados en 2012<sup>154</sup>.

De acuerdo al cuadro de rutas se puede observar cuál es el mercado de transporte aéreo entre México y Estados Unidos, es decir, se especifican las rutas aéreas sobre las cuales ambos estados pueden ejercer los derechos y obligaciones que acordaron en el convenio.

## **5.2. Convenios firmados por México en materia de transporte aéreo.**

El documento “Aviación Mexicana en Cifras 1989-2012<sup>155</sup>” publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes expone en su Capítulo VI de los Mercados atendidos 1991-2012 que México en el año 2012 tenía 19 convenios firmados con países del continente americano, 15 con países europeos y 10 con países asiáticos y 2 con países del continente de Oceanía, dando un total de 46 convenios suscritos casi duplicando los 24 convenios iniciales que tenía en 1991. El Acuerdo sobre Determinados Aspectos de los Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la Unión Europea celebrado en 2010, aprobado y publicado en el Diario Oficial de la Federación en 2012 modifica los tratados sobre transportes aéreos celebrados entre México y los siguientes países: Austria, Bélgica, Rep. Checa, Francia, Alemania, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Portugal, España, Reino Unido.

---

<sup>154</sup> Se observa que en el servicio regular de transporte aéreo internacional existen una concentración importante principalmente en las rutas de la Ciudad de México y Cancún a pesar que contamos con muchos más destinos turísticos con alto potencial de explotación, asimismo es indiscutible que nuestro principal mercado de turismo internacional proviene de nuestros dos Estados vecinos del Norte por lo que estamos dejando sin atender otros mercados fuertes como el asiático que pudiesen ser fuente importante de ingresos vía actividad turística.

<sup>155</sup> “Aviación Mexicana en cifras 1989-2012”, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, 2012, [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/AMC\\_2012.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/AMC_2012.pdf)

Región	País	Región	País
<b>América</b>	Canadá	<b>Europa</b>	Alemania
	Estados Unidos de América		Austria
	Costa Rica		Bélgica
	Cuba		República Checa y la República Eslovaca
	El Salvador		España
	Jamaica		Francia
	Guatemala		Italia
	Panamá		Luxemburgo
	República Dominicana		Países Bajos
	Argentina		Polonia
	Bolivia		Portugal
	Brasil		Reino Unido
	Chile		Rusia
	Colombia		Suiza
	Ecuador		Unión Europea*
	Paraguay		
	Perú		
	Uruguay		
	Venezuela		

Región	País	Región	País
<b>Asia</b>	China	<b>Oceanía</b>	Australia
	Corea		Nueva Zelanda
	Emiratos Árabes Unidos		
	Filipinas		
	Hong Kong		
	India		
	Japón		
	Malasia		
	Singapur		
	Tailandia		

### 5.3. Aeropuertos en México<sup>156</sup>

Un aeropuerto es todo aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuado para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular, del no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial acorde al texto

<sup>156</sup> De acuerdo a cifras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los aeropuertos con mayor flujo de pasajeros en el año 2012 fueron el Aeropuerto de la Ciudad de México, Cancún, Guadalajara, Monterrey y Tijuana.

vigente de la Ley de Aeropuertos. Además menciona que sólo los aeródromos civiles que tengan el carácter de aeropuerto podrán prestar el servicio a las aeronaves de transporte aéreo regular.

En México existen 76 aeropuertos, de los cuales 58 son internacionales y 18 nacionales divididos en seis comandancias regionales a través de las cuales la Dirección General de Aeronáutica Civil ejercerá sus funciones. Las comandancias regionales que operan en el territorio mexicano son: Comandancia Regional (Aeropuerto Internacional de la Cd. De México “Benito Juárez”), Comandancia Regional I (Mazatlán), Comandancia Regional II (Monterrey), Comandancia Regional III (Guadalajara), Comandancia Regional IV (Tuxtla Gutiérrez) Comandancia Regional V (Veracruz) y Comandancia Regional VI (Toluca) y están integradas conforme al siguiente cuadro.



Asimismo existen Grupos Aeroportuarios que se encargan de administrar uno o más aeropuertos, estos son: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, Sociedad Operadora del Aeropuerto Internacional Ángel Albino Corzo, Aeropuerto Internacional de Querétaro, Aeropuerto de Cuernavaca, Grupo Aeroportuario Centro Norte, Grupo Aeroportuario del Pacífico y Aeropuertos del Sureste.

#### **5.4. Turismo aéreo**

En el año de 1921 se inicia el servicio de aerolíneas en nuestro país con la creación de la empresa denominada Compañía de Transportación Aérea, posteriormente conocida como Mexicana de Aviación o Mexicana. Como aerolínea pionera en la transportación aérea en México inauguro también la primera ruta internacional hacia los Estados Unidos de América (Ciudad de México-Tuxpan-Tampico-Brownsville (Texas) a bordo del avión Ford Trimotor. Fue la cuarta aerolínea más antigua del mundo con una flota de 48 aeronaves, vuelos a 30 ciudades en la República Mexicana, 8 americanas, 1 a Canadá, 3 a Centroamérica y el Caribe 5 a Sudamérica. Mexicana de Aviación dejó de volar el 28 de agosto de 2010 dejando su lugar como la aerolínea de mayor importancia a Aerovías de México fundada en 1934 y mejor conocida como Aeroméxico, la cual opera rutas nacionales e internacionales abarcando aproximadamente el 40% de vuelos en México y casi el 80% de vuelos internacionales desde México<sup>157</sup>.

Adicionalmente las aerolíneas Interjet (2005) y Volaris (2006) consideradas como *Low Cost Carriers* o Aerolíneas de bajo costo comparten el mercado aéreo siendo que la primera tiene el 23 por ciento de vuelos nacionales y el 3.5 por ciento de vuelos internacionales y; la segunda posee el 22.3 por ciento de vuelos nacionales mientras que internacionales únicamente el 5 por ciento.

---

<sup>157</sup> Cfr. "Aerolíneas mexicanas", México, 2014. Consultado en: <http://aerolineasmexicanas.mx/>

Ambas aerolíneas han buscado estimular la demanda de pasajeros en especial de aquellos que recorren rutas largas por transporte terrestre y así en el año de 2011 se transportaron 52 millones de pasajeros (30 nacionales y 22 extranjeros) además de que rutas que presentaban poca oferta han crecido considerablemente<sup>158</sup>.

En base a los datos de la Secretaría de Turismo en enero del presente año se presentó un aumento del 11.8% en relación a enero 2013 en la llegada de turistas internacionales a México siendo Estados Unidos el mercado más importante con 575 mil visitantes. También se presentó un incremento del 1.8% del mercado canadiense y 2.3% del mercado británico, destaca igualmente el crecimiento el mercado de países como Venezuela(52.75), China(35.5), que anteriormente no habían presentado aumento en el arribo de turistas vía aérea.

El número de pasajeros transportados por aerolíneas nacionales en servicios regulares domésticos de los años 1991 a 2012 se expone en la Tabla 1.

Se desprende entonces que en el año 2012 las cuatro aerolíneas mexicanas en operación transportaron 26,409 millones de pasajeros. Cabe señalar que el número de las aerolíneas mexicanas ha disminuido considerablemente dejando en operaciones básicamente solo a Aeroméxico, Interjet, Volaris y Viva Aerobus prestadoras del servicio regular de transporte aéreo en comparación con las doce existentes anteriormente, lo cual es un tema a tomar en cuenta por diversas razones, entre ellas, sus beneficios y costes para el turismo tanto nacional como internacional.

---

<sup>158</sup> Destacan las rutas de Ciudad de México-Mérida, Villahermosa-Ciudad de México, Chihuahua-Ciudad de México, Culiacán- Ciudad de México, entre otras. Consultado en: <http://www.eluniversal.com.mx/finanzas/95159.html>

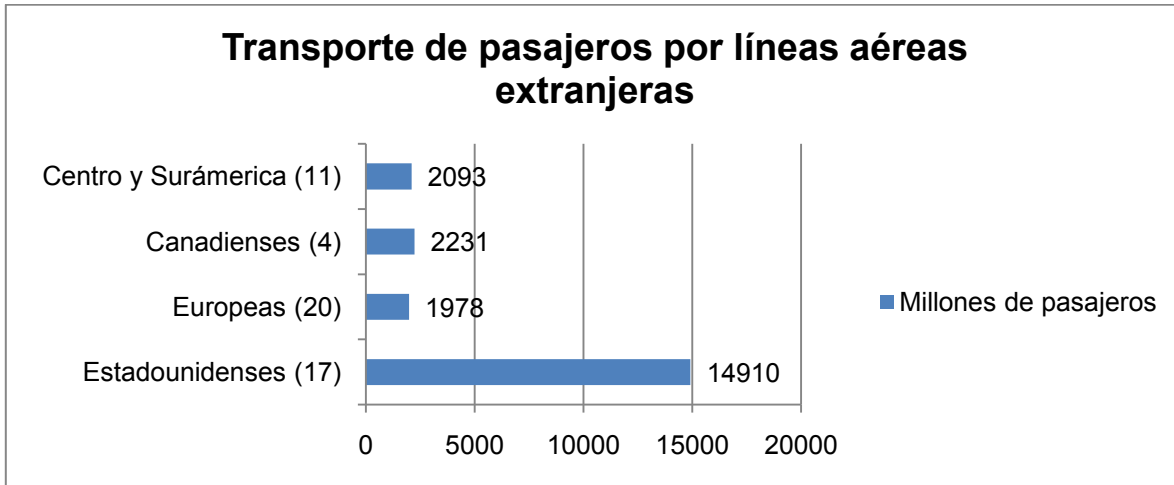


TABLA 1

TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR EMPRESAS NACIONALES EN SERVICIO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL  
EN OPERACIÓN REGULAR Y DE FLETAMENTO  
- MILES -

LÍNEAS AÉREAS	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
<b>TRONCALES</b>	<b>16,514</b>	<b>18,333</b>	<b>18,316</b>	<b>21,117</b>	<b>17,300</b>	<b>16,881</b>	<b>18,808</b>	<b>20,389</b>	<b>21,896</b>	<b>22,026</b>	<b>21,400</b>	<b>20,427</b>	<b>21,169</b>	<b>23,294</b>	<b>24,416</b>	<b>25,396</b>	<b>29,096</b>	<b>28,012</b>	<b>21,853</b>	<b>21,351</b>	<b>23,388</b>	<b>26,409</b>	
<sup>2</sup> ABC Aerolíneas (Interjet)															39	1,253	1,936	3,022	3,113	4,012	6,418	7,250	
Aerocalifornia <sup>1A</sup>	822	883	911	944	1,024	1,223	1,434	1,954	1,947	1,698	1,743	1,679	1,518	1,996	2,056	608	1,338	549					
<sup>4</sup> Aerolíneas (Viva Aerobus)																67	1,216	1,397	1,453	2,220	3,017	3,650	
Aerolíneas Mesoamericanas (Alma) <sup>B</sup>																208	883	865					
<sup>1</sup> Aerovías de México (Aeroméxico)	6,251	7,177	7,629	8,536	6,855	7,020	7,710	7,941	8,709	9,948	9,404	8,795	8,574	8,970	8,857	8,560	8,183	7,266	5,933	6,429	8,309	8,472	
Airaca <sup>2</sup>	203	347	424	494	617	622	584	942	1,141	1,460	1,621	1,816	2,465	3,243	3,598	3,292	3,345	2,720	1,160				
Avala <sup>2</sup>																22	428	951	494				
Lineas Aéreas Azteca										89	337	611	740	978	1,124	114							
Mexicana de Aviación <sup>B</sup>	8,756	8,176	7,050	7,395	6,854	6,668	7,762	7,806	8,063	8,920	8,543	7,800	7,992	8,345	8,866	8,960	8,953	8,327	6,861	4,487			
Saro	76	302	517	797	42																		
Taesa	406	1,448	1,785	2,951	1,908	1,349	1,318	1,726	2,036														
<sup>3</sup> Vuela (Volaris)																896	2,177	3,372	3,333	4,203	5,644	7,037	
<b>REGIONALES</b>	<b>1,143</b>	<b>1,636</b>	<b>1,694</b>	<b>1,896</b>	<b>1,976</b>	<b>2,225</b>	<b>2,416</b>	<b>2,364</b>	<b>2,501</b>	<b>2,387</b>	<b>2,706</b>	<b>2,751</b>	<b>2,932</b>	<b>3,088</b>	<b>3,334</b>	<b>4,249</b>	<b>5,788</b>	<b>7,681</b>	<b>9,772</b>	<b>9,582</b>	<b>7,123</b>	<b>7,719</b>	
Aero Cuhonté						4	45	40	39	34	26	11	5	2									
Aerocozumel	97	152	167	172	151	140	133	121	156	114	82	55	19										
Aerojetefino				66	214	261	278	116	61	18													
Aerolíneas Internacionales				113	158	188	233	329	332	400	401	450	255										
<sup>1</sup> Aeroitoral (Aeroméxico Connect)	89	171	243	264	524	635	751	768	820	797	852	830	851	1,012	949	1,284	2,430	3,232	4,197	4,891	5,604	6,210	
<sup>3</sup> Aeromar	202	223	280	337	307	376	373	387	405	501	429	440	602	559	587	653	518	461	528	580	601	567	
Aeroméxico Travel																		72	211	250	127		
Aeromonterey	39	42	6																				
Aeromorelos	21	20	26	23	23	23	5																
Aeronáutica de Cancún	321	457	234	91	131	120	54	18															
Aerosudpacífico	26	26	29	31	26	14																	
Aerovías Caribe (Click) <sup>A</sup>	166	242	235	325	394	452	544	585	688	522	522	580	719	845	1,059	1,485	2,126	3,280	3,846	2,612			
Aerovías de Poniente		81	226	309																			
Aerovías Oaxaqueñas	1																						
Aviación del Noroeste	164	197	220	96	43	12																	
<sup>2</sup> Grupo Aéreo Monterrey (Magnicharters)										394	384	481	670	739	827	714	656	585	719	791	942		
Mexicana Link <sup>B</sup>																			406	530			
Omni Flys												1											
Pal Aerolíneas			3	46	2																		
Servicios Aéreos Leo López	15	18	22	20	1																		
Transportadores Aéreos Gane	2	7	3	3	1																		

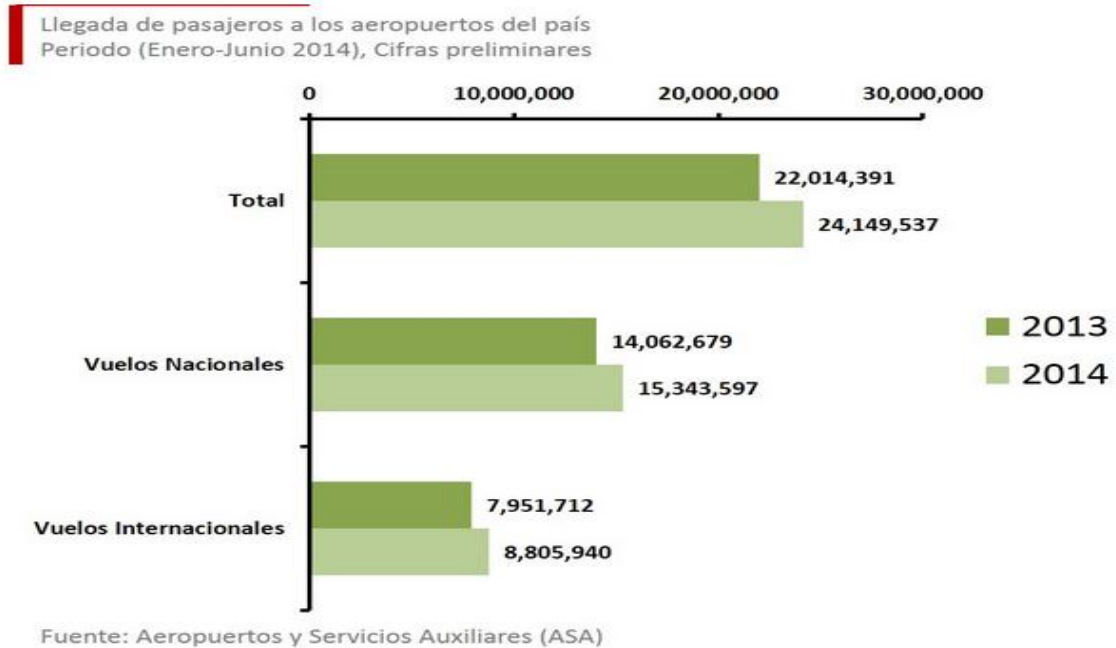
Ahora en lo que respecta a líneas aéreas extranjeras que transportan pasajeros por servicios regulares la Dirección General de Aeronáutica Civil arroja las siguientes cifras del año 2012<sup>159</sup>:



De lo anterior, se puede observar que se transporta una cantidad significativa de pasajeros, lo cual se traduce en el desarrollo de la actividad turística en alguna de sus variaciones y por lo tanto será importante que el gobierno mexicano revise su política aérea en el sentido de que el turismo vía aérea en México presenta gran movimiento y va a desencadenar una serie de efectos diversos que serán benéficos para el desarrollo económico, entre ellos, destaca la creación de empleos y la misma Secretaría señala con cifras del año 2012 que el personal de las líneas aéreas nacionales contando personal administrativo, técnico y de vuelo estuvo integrado por 17,199 personas, demostrando que la actividad aeronáutica de la mano con el turismo son motores para el desarrollo económico del país.

En cifras preliminares de enero a junio del 2014, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) reporta la llegada de pasajeros a aeropuertos de país en comparación con cifras del año 2013 en la siguiente gráfica:

<sup>159</sup> -*Aviación Mexicana en cifras 1989-2012*”, op. cit., nota 155, 43 p.



6. Fuente: <http://www.datatur.beta.sectur.gob.mx/SitePages/TrasnAerea.aspx>

7.

- Llegada total de pasajeros aéreos: **24, 149,537 (+7.3%)**
- Llegada de pasajeros en vuelos nacionales: **15,343,597(+5.6%)**
- Llegada de pasajeros en vuelos internacionales: **8,805,940 (+10.6%)<sup>160</sup>**

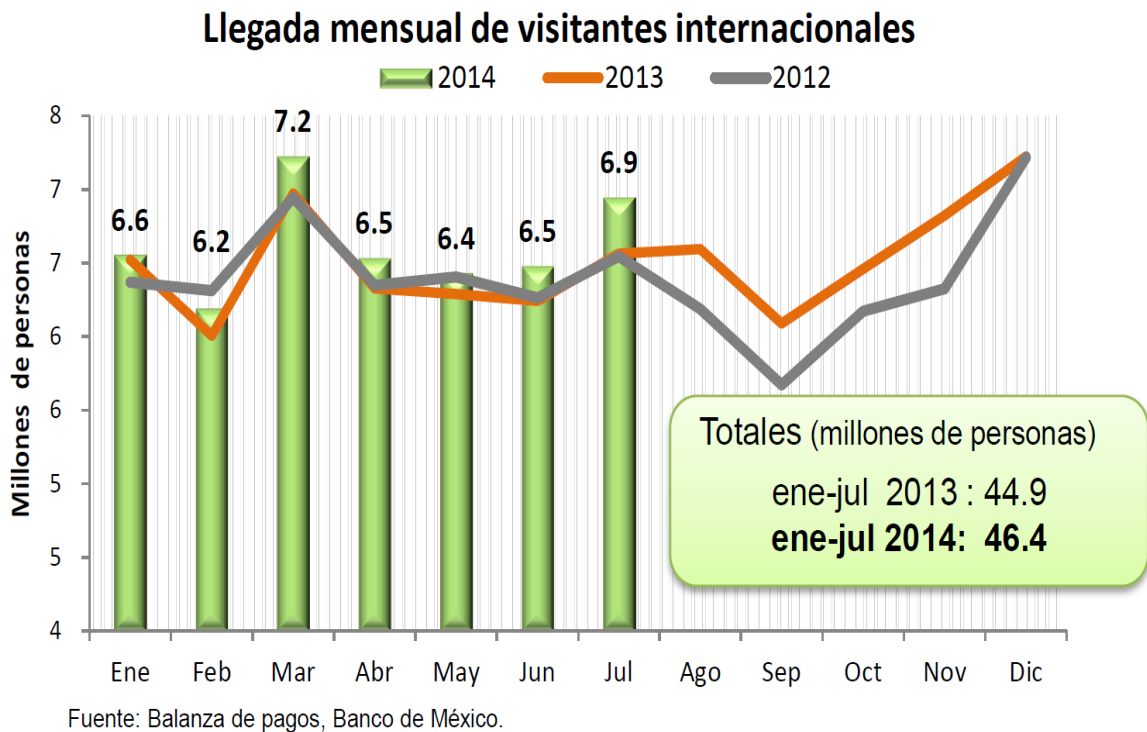
México tiene su principal mercado de turistas extranjeros en nuestro vecino del norte, tal y como se observa en la siguiente gráfica<sup>161</sup>:



<sup>160</sup> "Actividades aeroportuarias", Sistema Nacional De La Información Estadística Del Sector Turismo De México - DATATUR (Beta), Secretaría de Turismo, <http://www.datatur.beta.sectur.gob.mx/SitePages/TrasnAerea.aspx>

<sup>161</sup> "Resultados de la Actividad Turística enero-diciembre 2013", DATATUR, Secretaría de Turismo SECTUR, México, 203, 9 p., [http://consulmex.sre.gob.mx/montreal/images/Consulado/Comunicado/rat2013\\_18feb14.pdf](http://consulmex.sre.gob.mx/montreal/images/Consulado/Comunicado/rat2013_18feb14.pdf)

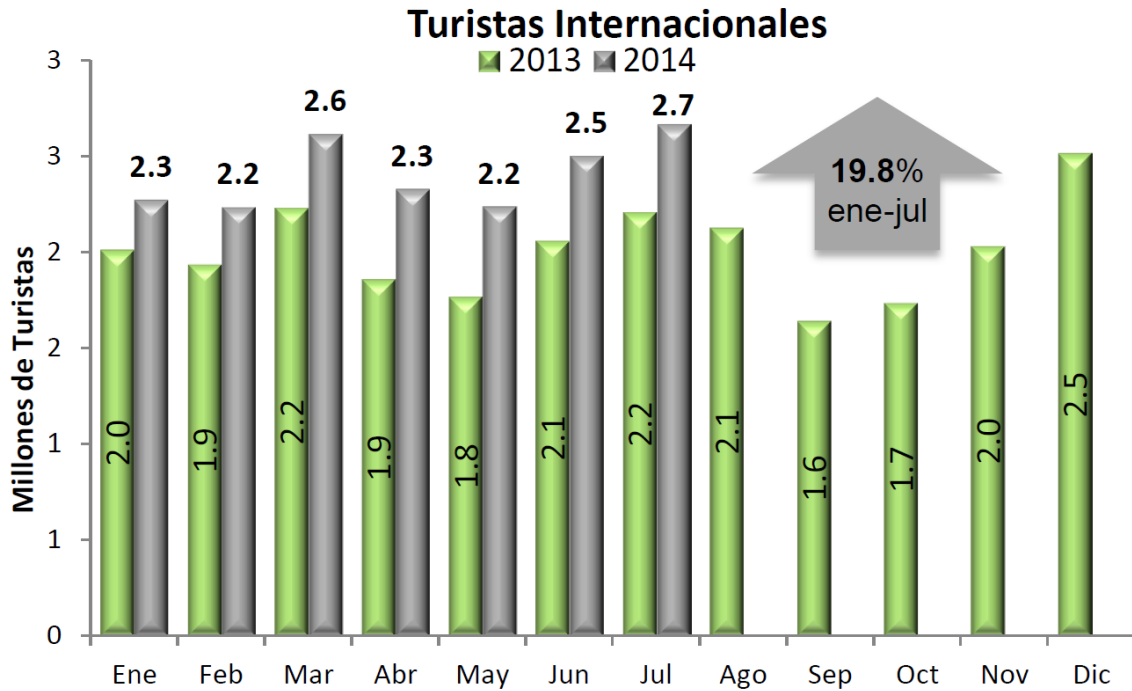
De las estadísticas más importantes en materia de turismo la Secretaría de Turismo a través de DATATUR<sup>162</sup> – Análisis Integral de Turismo, presentó el documento “Resultados de la Actividad Turística<sup>163</sup>” hasta julio del presente año de donde he extraído las siguientes gráficas que considero son prueba de la trascendencia para nuestro país de la actividad turística en el desarrollo económico.



En la primera mitad de 2014 de acuerdo con el Banco de México se observó un incremento del 3.3 % en la llegada de visitantes internacionales, destacando los meses de marzo y julio como los de mayor llegada lo cual coincide con los períodos vacacionales. Para la segunda mitad de año seguramente será el mes de diciembre el cual presente la mayor actividad en llegadas de turistas internacionales.

<sup>162</sup> Es el Sistema Nacional de la Información Estadística del Sector Turismo de México.

<sup>163</sup> “Resultados de la Actividad Turística. Julio, 2014”, DATATUR, Secretaría de Turismo SECTUR, México, 2014, <http://www.datatur.beta.sectur.gob.mx/SitePages/RAT.aspx>



Fuente: Balanza de pagos, Banco de México.

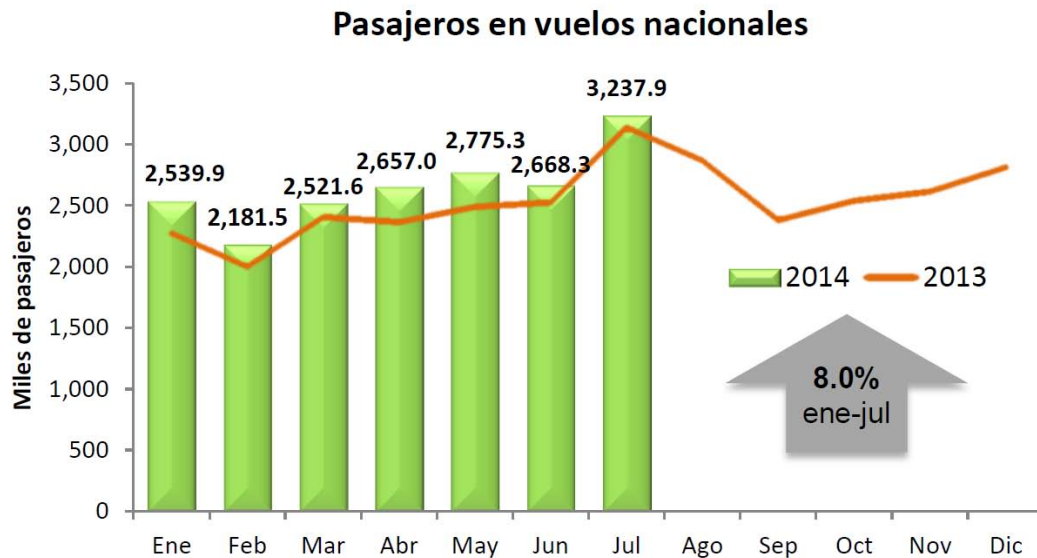
La llegada de turistas aumentó en un 19.8 % en relación al año 2013, superando los 16.8 millones de turistas.



\* Solamente contabiliza los primeros siete meses del año  
Fuente: Balanza de pagos, Banco de México.

Por otra parte en materia de divisas, tema de suma relevancia para el ámbito económico, se registró un aumento de 18.2 % en los ingresos de divisas por visitantes internacionales en la primer mitad de 2014. La balanza turística mostró un saldo a favor por 4,702.4 millones de dólares (ingresos por 9,907.3 millones de dólares y egresos por 5,204.9 millones de dólares) significando un 32.5% de incremento respecto a 2013.

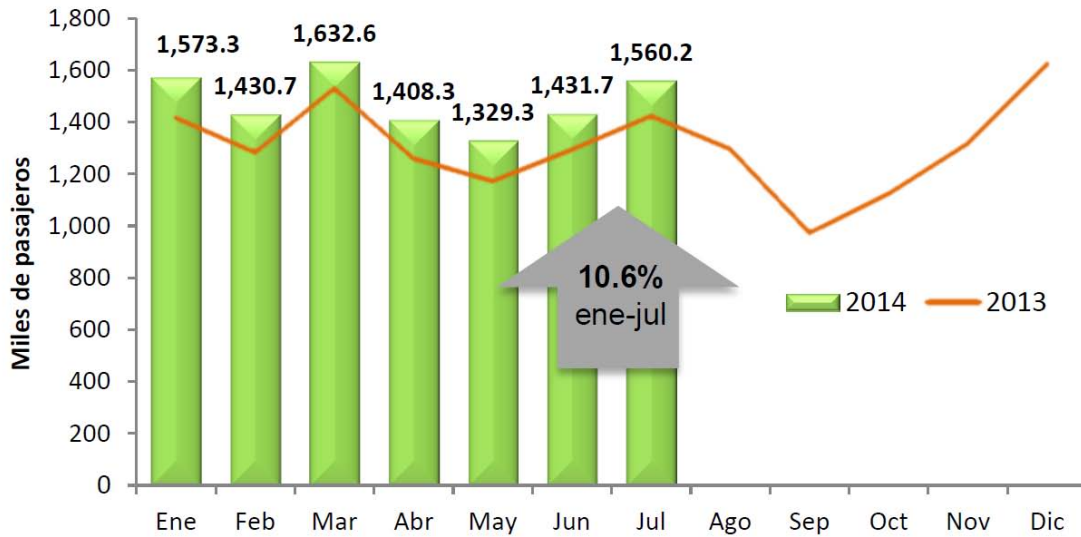
No hay que dejar de lado tampoco a nuestro turismo doméstico, el cual hasta julio 2014 aporto 18,581,501 pasajeros en vuelos nacionales reportando un incremento de 8%, es decir, 1,379,898 pasajeros más que en 2013.



Cifras Preliminares.  
Fuente: Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Ahora en cuanto a los pasajeros en vuelos internacionales aumentó un 10.6% superando los 10.3 millones de pasajeros. Llegar a mercados distintos a los que ya son clientes frecuentes para nuestro país es vital para el crecimiento económico del país y para reubicarnos dentro de los primeros 10 países con mayor turismo en el mundo.

### Pasajeros en vuelos internacionales



Cifras Preliminares.  
Fuente: Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

### 5.5. Principales destinos turísticos

México es un país bondadoso en clima, recursos naturales, zonas arqueológicas, cultura y gastronomía, ofrece una variedad de destinos turísticos entre los cuales los destinos de playa son los más concurridos. De acuerdo a datos presentados por Presidencia en octubre de 2013<sup>164</sup>, se desprenden los siguientes datos:

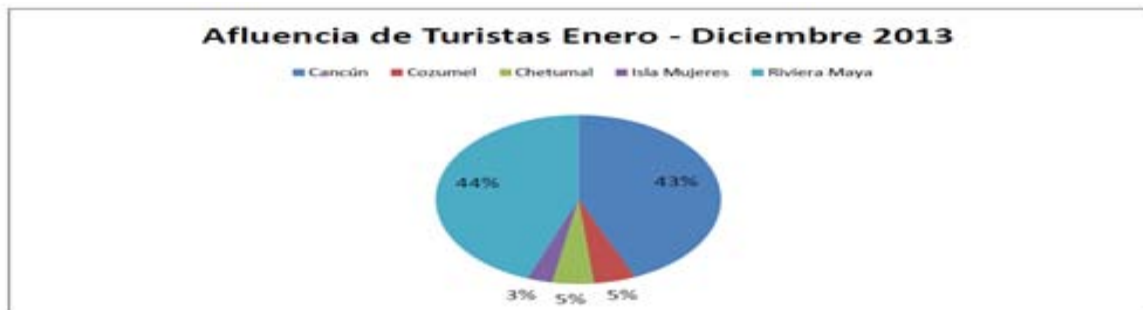
- México es el sexto país con más sitios declarados “Patrimonio de la Humanidad” en el mundo.
- Posee 32 destinos declarados como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.
- Tiene más de 45 mil sitios arqueológicos.
- Los mitos e historia del Mundo Maya poseen una gran riqueza étnica e histórica.
- 3 mil años de historia que preservan la memoria de 65 grupos étnicos.

<sup>164</sup> “Cifras y datos del Turismo en México”, Equipo de contenido de la Presidencia de la República, Presidencia de la República, 20 de octubre de 2013, <http://www.presidencia.gob.mx/cifras-y-datos-del-turismo-en-mexico/>

- La gastronomía mexicana es una de las tres cocinas en el mundo declaradas como Patrimonio Cultural Intangible de la Humanidad por UNESCO.
- México es el hogar del 10% de la diversidad global de especies.
- Más de 176 áreas naturales protegidas.
- Tiene el segundo arrecife de coral más grande del mundo
- México organiza la segunda feria internacional del libro más importante del mundo, la FIL de Guadalajara
- México es uno de los mejores lugares para el retiro a nivel mundial
- Según la Organización Mundial de Turismo, México se encuentra dentro de los principales destinos turísticos del mundo.
- La industria turística es una importante fuente de ingresos en México. Equivale al 8.4% del PIB.
- Genera 2.5 millones de empleos directos y más de 5 millones de empleos indirectos.
- Es el principal destino turístico para viajeros de Estados Unidos.

Destinos como Cancún, Los Cabos, Acapulco, Puerto Vallarta, Zihuatanejo, Bahías de Huatulco, Playa del Carmen y Cozumel presentan la mayor actividad en turismo de recreo o vacacional tanto nacional como internacional.

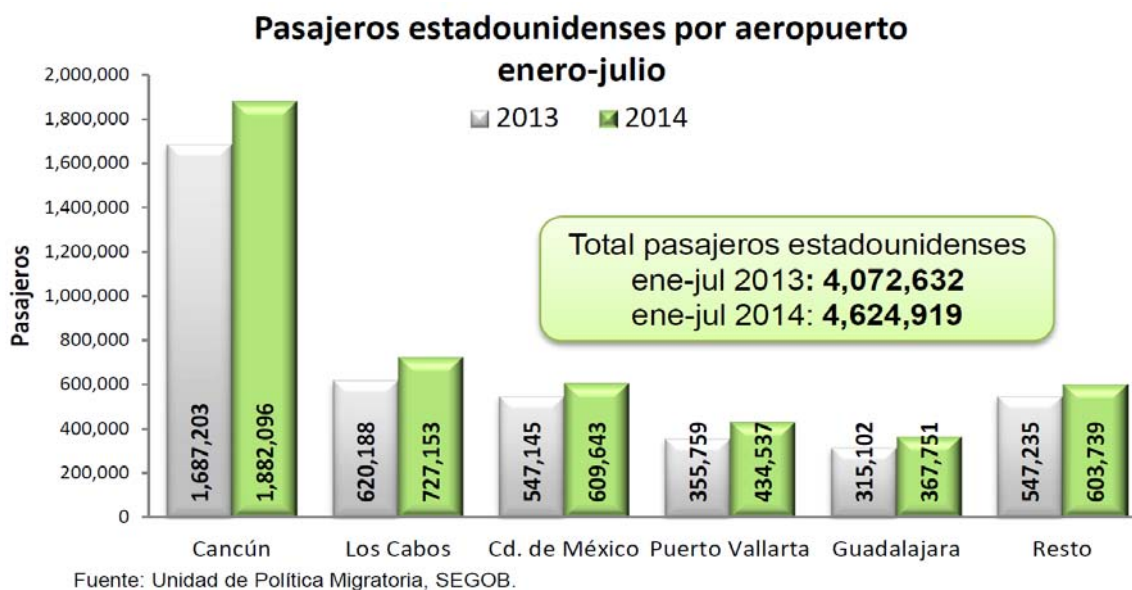
El Caribe Mexicano representa para México su más importante destino turístico, principalmente en llegadas de turistas extranjeros. El Gobierno de Quintana Roo en colaboración con la SEDETUR revela los siguientes porcentajes del año 2013 en los destinos que integran el Caribe mexicano respecto a la afluencia de turistas:



<http://sedetur.qroo.gob.mx/estadisticas/indicadores/indicadores%20Turismo%202013.pdf>



El estado de Quintana Roo en el año 2012 captó el 38.9% del total de divisas que ingresaron al país por concepto de turismo<sup>165</sup>. En 2013 logró alcanzar el 40% en la captación total de divisas<sup>166</sup>.



Como hemos mencionado con frecuencia a lo largo de este documento, nuestro país vecino representa una fuente importante de turistas internacionales. La llegada de pasajeros estadounidenses por aeropuerto representó el 57.5% de pasajeros vía aérea; Cancún, es definitivamente su destino turístico favorito seguido por Los Cabos, el cual a pesar de ser más cercano a su territorio no ha logrado superar al destino caribeño.

Como vimos en el capítulo primero del presente trabajo existen diversos tipos de turismo y el gobierno mexicano se debe dar a la tarea de promover con mayor énfasis el turismo de aventura, turismo de negocios, turismo congresual, ferial, gastronómico, enológico y cultural procurando las condiciones idóneas para atraer turistas tanto nacionales como extranjeros a nuestra gama de destinos turísticos y

<sup>165</sup> \$4,954.36 millones de dólares.

<sup>166</sup> \$5,678.71 millones de dólares.

dejar de sobreexplotar Cancún, ya que la alta demanda de este lugar está provocando su deterioro.

Un tema clave para ello es proveer los medios adecuados de transporte, por ejemplo, en el caso del transporte aéreo se debe buscar establecer una política aérea que mejore las condiciones del servicio en cuanto a frecuencia, capacidad y precios competitivos a rutas de los destinos más visitados así como de otros destinos no tan frecuentados como las ciudades coloniales, pueblos mágicos, etcétera y por otra parte debe trabajar en la mejora de la infraestructura de sus aeropuertos para permitir el acceso de mayor cantidad de aeronaves, todo siempre en un marco de sustentabilidad que preserven los recursos naturales y culturales que nos hacen fuerte competidor en el mercado turístico.

Sin embargo, para alcanzar nuestros objetivos debemos trabajar en la creación de entornos seguros para los turistas, desgraciadamente México tiene fama de lugar violento, corrupto e inseguro, esa imagen no nos hacen ningún bien para atraer turismo extranjero siendo que ni siquiera el turismo nacional logramos aventurarnos a ciertos destinos de nuestro país.

Nuestra oferta turística requiere un trabajo integral para ofrecer destinos seguros, limpios y con medios de transporte adecuados; ello sólo se consigue con la participación y coordinación del sector público y privado. Es la única forma en la que alcanzaremos un desarrollo nacional que nos proporcione las ventajas económicas deseadas.

## CONCLUSIONES

México atraviesa tiempos de cambios y ha llevado a cabo diversas reformas a su esquema jurídico con la expectativa de que el impacto económico que generen sea favorable al país. Por ello, frente a este panorama es fundamental contar con actividades económicas sólidas alternativas al petróleo, tradicionalmente, base de nuestra economía.

El objetivo de la presente investigación fue el análisis de la situación actual de una de las actividades primordiales de la economía nacional: el turismo, así como su relación con la aviación civil, siendo que ambos sectores en su convivencia diaria son factores vitales para el desarrollo nacional por su gran impacto económico. Como resultado de la investigación realizada a través de los cinco capítulos integrantes del presente trabajo, concluyo lo siguiente:

**PRIMERA.-** Se entiende por turismo aquel fenómeno económico, social y cultural de carácter temporal en el que las personas hacen desplazamientos voluntarios fuera de su entorno habitual, con fines de recreo, esparcimiento, descanso y cultura que a pesar de ser sin fines de lucro impacta económicamente el lugar visitado. Asimismo es un servicio público, el cual satisface una necesidad de forma directa o indirecta a través de la prestación de servicios turísticos.

**SEGUNDA.-** El turismo es una de las actividades más antiguas realizadas por el hombre, al abordar los antecedentes históricos del turismo descubrimos que siendo una acción natural y habitual al ser humano, la participación de la ciencia jurídica en su regulación fue inminente. La actividad turística exigió además una normatividad por los efectos económicos que representa para el territorio donde se desenvuelve.

**TERCERA.-** El servicio de transporte aéreo, actividad de interés general, es complementario en la actividad turística debido a que el desplazamiento es

esencial para la misma actividad, los países de todo el mundo deben buscar proporcionar a sus habitantes los mejores medios de transporte, aunado a esto conveniente recordar que la aviación civil facilita al espacio aéreo como vía general de comunicación y, por lo tanto, el acercamiento entre los pueblos.

**CUARTA.-** La incorporación de la aviación civil en el turismo indudablemente marcó la diferencia en materia de transportación de pasajeros. La industria aérea es el medio idóneo de transporte para el público que desee transportarse de un lugar a otro, especialmente aquellos destinos más lejanos, por la reducción de tiempos, comodidad y seguridad que brinda.

**QUINTA.-** El turismo es, en la actualidad, una de las actividades económicas más importantes para los países, principalmente, aquellos en vías de desarrollo. Numerosas naciones reconocen su constante crecimiento así como sus beneficios en la economía y el desarrollo; por ello, se constituye como un tema esencial en las agendas de gobierno, no sólo de México, sino de todos los países alrededor del mundo.

**SEXTA.-** El gobierno mexicano reconoce como una prioridad en el Plan Nacional de Desarrollo, contribuir al desarrollo del sector turístico por ser una actividad generadora de empleos, que incrementa los mercados de la pequeña y mediana empresa, y que además contribuye a la preservación de la riqueza natural y cultural del país.

**SÉPTIMA.-** La Ley de Aviación Civil requiere con urgencia de análisis, ésta ley se encarga de regular una industria que por su naturaleza está en constante evolución tecnológica por lo que su estudio y actualización son necesarios. Las últimas reformas, fueron realizadas en 2013 (concernientes a la inclusión de disposiciones sobre materia ambiental) y en 2015 se reformó el tema relativo a la seguridad operacional, que si bien es un tema relevante, no considero que sean las únicas reformas que necesita ésta ley. Es imperante la actualización de la

legislación aérea, recordando que el transporte aéreo debe estar armonizado con el derecho internacional principalmente cuando se superan fronteras.

**OCTAVA.-** El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 concede al sector turismo un alcance elevadísimo para lograr la mayor derrama económica en el país en base a la evidencia que año tras año se ha reflejado en los lugares donde la actividad ha tenido su auge, en nuestro caso, los destinos de sol y playa son los más favorecidos. No obstante lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 considero que tratar por cuenta separada el sector turismo del de transportes es equivocado en el sentido de que dentro de las metas del gobierno se encuentra expandir sus relaciones a otros mercados, tales como el asiático, siendo el medio idóneo para cerrar distancias el transporte aéreo debido a que la mayor afluencia de turistas internacionales es percibida vía aérea.

**NOVENA.-** La colaboración de la aviación con el turismo es indispensable, porque si bien cada entidad federativa posee sus propios objetivos, estrategias y líneas de acción, se requiere coordinación entre las mismas así como entre los tres niveles de gobierno para lograr las metas establecidas, recordando que las políticas y estrategias sectoriales se concretan a nivel local. La participación conjunta de ambos sectores es sumamente valiosa para alcanzar los objetivos en materia de desarrollo económico.

**DÉCIMA.-** Diversos son los factores que aportan en el desarrollo de la actividad turística, y en un contexto de una creciente integración económica de los Estados, posibilitar el movimiento de la población mundial entre los diversos puntos del globo terráqueo a través de un transporte que reduce tiempos de traslado y, que además es considerado uno de los más seguros del mundo, reviste una enorme importancia e implica para nuestro país la urgente necesidad de establecer una política aérea firme, actualizada y encaminada a contribuir en el desarrollo económico mediante la explotación del sector turístico.

**DÉCIMA PRIMERA.-** La aviación civil y la política aérea, sin duda, deben ser vías para la expansión y desarrollo del turismo, ya que extender nuestro mercado hacia otros territorios conlleva ganancias enormes para nuestro desarrollo económico. Sin embargo, hoy en día la política aérea que nos rige no ha funcionado, la industria aérea en los últimos años se ha visto decrecida por lo que actualmente operamos en el mercado con solamente cuatro aerolíneas de las cuales tres son de bajo costo.

**DÉCIMA SEGUNDA.-** La eliminación de barreras y la desregulación del transporte aéreo a través de la liberalización del espacio aéreo con políticas como la de cielos abiertos, es un tema que ha estado en tela de juicio en México por diversas cuestiones, la principal es que la industria aérea nacional está temerosa que ante la entrada de las aerolíneas extranjeras y de permitir una quinta libertad, ellas se verían disueltas. Pero, en mi punto de vista, liberalizar el espacio aéreo se puede hacer siempre y cuando exista un proceso a través del cual se fortalezca y garantice el crecimiento de nuestra industria aérea y turística para establecer condiciones de reciprocidad y competencia equitativa.

**DÉCIMA TERCERA.-** De manera específica en el tema de transporte aéreo, los países no deben negar la oportunidad a sus poblaciones de acceder a servicios de calidad y tarifas menores. Aspectos como la estabilidad financiera, seguridad en la operación de los servicios, regularidad y continuidad deben ser alcanzados bajo el esquema de apertura de mercados

**DÉCIMA CUARTA.-** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil en conjunto con la Secretaria de Turismo, tienen la importante tarea de estudiar la política aérea vigente en el país para realizar los cambios y actualizaciones necesarios en la legislación así como en la estructura, profesionalización y capacitación de los órganos de gobierno encargados de esta misión.

**DÉCIMA QUINTA.-** La participación de trabajadores, académicos, gobierno, legisladores y especialistas en la materia no debe dejarse de lado, el éxito de implementar una política aeronáutica integral depende de ello.

**DÉCIMA SEXTA.-** Los procesos de integración económica son vitales para el crecimiento y desarrollo económico de los Estados, por lo que ellos mismo han aceptado que es necesario ceder ciertas potestades a cambio de la oportunidad de competir en el mercado global. El papel de los acuerdos y convenios internacionales, en este contexto, adquiere singular importancia dado que la celebración de estos o la renovación de los ya existentes es punto focal en la regulación del espacio aéreo y en la ampliación del mercado turístico, así también en el desarrollo integral de los sectores.

**DÉCIMA SÉPTIMA.-** En el marco de las recientes negociaciones con Estados Unidos de América, México rechazó la política de cielos abiertos. Postura que considero adecuada debido a que nuestro país no se encuentra en el mejor escenario para celebrar ésta política con Estados Unidos de América, pionera de la industria aérea, pero dar un no definitivo a los cielos abiertos estimo es drástico. La celebración de cielos abiertos con países en vías de desarrollo o con flotas aéreas similares a la nuestra, que no impacten de forma negativa la industria doméstica podría ser el instrumento para colocarnos en el campo de juego y tal vez, competir en ligas mayores. Ejemplo de esto, es la celebración de cielos abiertos con Canadá, uno de nuestros principales clientes en materia turística, a inicios de 2015.

**DÉCIMA OCTAVA.-** Solicitar la inmunidad antimonopolio fue otro de los temas abordados en las negociaciones México-Estados Unidos, la cual es una buena área de oportunidad para nuestro país con el fin dar mayor difusión a sus servicios de transporte aéreo mediante la operación de una misma red, de la coordinación de horarios, venta conjunta de servicios e incluso publicidad para las aerolíneas nacionales, esto mediante alianzas entre las empresas aéreas. La red de

acuerdos bilaterales celebrados limita a máximo tres aerolíneas las rutas aéreas hacia destinos de sol y playa y de dos aerolíneas en el caso de ciudades, por lo que permitir las alianzas y la operación de más aerolíneas en las rutas aéreas, ofrece mejores condiciones de mercado y favorece al desarrollo del turismo.

**DÉCIMA NOVENA.-** Debemos crear las circunstancias que hagan que las aerolíneas extranjeras vengan al país y las nuestras vayan a ganar mercados con el fin de multiplicar el número de visitantes a nuestro país, pero no existe una política que incentive esta actividad ni contamos con la capacidad hotelera suficiente o los servicios turísticos de alta calidad que se requieren para hacerle frente a una demanda creciente. Es apremiante la inyección de capital en infraestructura turística, ya que contar con el transporte pero no ser capaces de hospedar a los turistas sería catastrófico. Por ello, el sector privado cuenta con un papel protagónico en el desarrollo turístico y de la industria aérea, ya que atraer inversiones de capital en la infraestructura es primordial para complementar el transporte aéreo, contando con las instalaciones adecuadas para recibir aeronaves de gran escala así como a los pasajeros en ellas bajo un esquema de calidad y ante todo, seguridad.

**VIGÉSIMA.-** La construcción del nuevo aeropuerto va encaminado a mejorar las condiciones aeroportuarias de la nación, pero necesitamos descentralizar el transporte aéreo. México cuenta con 76 aeropuertos, sin embargo, el Aeropuerto de la Ciudad de México (AICM), el de Guadalajara, Monterrey y Cancún están al máximo de su capacidad mientras que otros aeropuertos requieren seriamente la inyección de recursos para renovar, ampliar y brindar servicios adecuados para incrementar su capacidad y dar el acceso a más destinos tanto de playa como ciudades y pueblos mágicos.

**VIGÉSIMA PRIMERA.-** El turismo es el instrumento idóneo para la lucha contra la pobreza y marginación a través de la generación de riqueza que mejorarán las condiciones socioeconómicas, siendo el sustento de miles de familias y pudiendo



acercar servicios a los sectores de la población en situación desfavorable. La apertura a otros mercados es primordial en el desarrollo integral del sector, por lo que coordinar el trabajo del sector turístico con el del transporte aéreo es clave.

**VIGÉSIMA SEGUNDA.-** El turismo vía aérea precisa la atención del Estado, concretar las estrategias en acciones representa un arduo trabajo de coordinación y constante capacitación en ambas materias para que personal especializado lleve a su ejecución los objetivos planteados encaminados a la mejora de las condiciones económicas de nuestro país y de sus ciudadanos.

**VIGÉSIMA TERCERA.-** México no puede ignorar que el turismo vía aérea es pieza clave en el cumplimiento de metas orientadas al desarrollo económico del país, principalmente, en tiempos de cambio como el que estamos enfrentando. La política aérea debe incluirse en la agenda de manera inmediata, no se puede postergar más su estudio y renovación porque el turismo internacional, con todas sus contribuciones económicas, se ve limitado en su evolución.

## BIBLIOGRAFÍA.

- Aurioles Martín, Adolfo, *“Introducción al Derecho Turístico. Derecho Privado del Turismo”*, Ed. Tecnos, Madrid, España, 2002.
- Burgoa Orihuela, Ignacio, —*Derecho Administrativo. (Servicios Públicos)*”, Porrúa, México, 2010.
- Fernández Ruíz, Jorge, —*Derecho Administrativo. (Servicios Públicos)*”, Porrúa, México, 1995.
- Figuerola Paloma, Manuel, *“Teoría económica del turismo”*, Alianza, Madrid, España, 1985.
- Folchi, Mario O y Eduardo T. Consentino, —*Derecho aeronáutico y transporte aéreo*”, Astrea, Buenos Aires Argentina, 1977.
- Gómez Granillo, Moisés y Rosa Ma. Gutiérrez Rosas, —*Introducción al Derecho Económico*”, Esfinge, Estado de México, México, 2009.
- León Gómez, Dania, —*Introducción al Derecho Turístico*”, Instituto Politécnico Nacional, México, 2002.
- Macías Bárcenas, Héctor. *“Marco jurídico de la seguridad aeronáutica”*, Ed. Gráfico diseño, México, 2005.
- Mochón, Francisco. —*Economía y Turismo*”, Mcgraw Hill, España, 2004.
- Sáez Cata, Antonia. —*Estructura económica del Turismo*”, Síntesis, Madrid, España, 2006.
- Tapia Salinas, Luis. *“Derecho aeronáutico”*, Ed. Bosch Casa Editorial, España, 1993.
- Torres Ulloa, Héctor S. —*Perspectivas en el servicio público mexicano*”, Porrúa, México, 2013.
- Videla Escalada, Federico N. —*Derecho aeronáutico*”, Tomo III, Ed. Fiduter, Buenos Aires, Argentina, 1973.
- Videla Escalada, Federico N. —*Manual de Derecho Aeronáutico*”, 2da. Ed., Zavalia, Buenos Aires, Argentina, 1996.
- Witker Velásquez, Jorge, *“Introducción al Derecho económico”*, Grupo Editorial Hess: UNAM, 8va ed. México, 2011.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en  
<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/htm/1.htm>

Ley General de Turismo en  
[http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGT\\_101114.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGT_101114.pdf)

Ley General de Población en <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/140.pdf>

Ley de Migración en [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LMigra\\_301014.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LMigra_301014.pdf)

Convenio de Aviación Civil Internacional en  
[http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/Marco%20Jur%ED  
dico%20y%20Regulatorio%20Normativo/Juridico/Convenios/Convenio%20de  
%20Chicago.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/Marco%20Jur%ED<br/>dico%20y%20Regulatorio%20Normativo/Juridico/Convenios/Convenio%20de<br/>%20Chicago.pdf)

Ley de Aviación Civil en <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/25.pdf>

Ley de Aeropuertos en <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/15.pdf>

Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional, Organización de  
Aviación Civil, segunda edición, 2004 en  
[http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626\\_es.pdf](http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf)

Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018: Llevar a México a su máximo potencial en  
<http://pnd.gob.mx/>

Reglamento de la Ley de Aviación Civil  
[http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LAC.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LAC.pdf)

-----, “Actividades aeroportuarias”, Sistema Nacional De La Información  
Estadística Del Sector Turismo De México - DATATUR (Beta), Secretaría de  
Turismo, <http://www.datatur.beta.sectur.gob.mx/SitePages/TrasnAerea.aspx>

-----, —*Aviación Mexicana en cifras 1989-2012*”, Secretaría de  
Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil,  
2012, [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/AMC\\_2012.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/AMC_2012.pdf)

Dávalos Torres, María Susana. —*Manual de Introducción al Derecho Mercantil*”.  
*Colección Cultura Jurídica*”. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Nostra

Ediciones, universidad Nacional Autónoma de México, 2010. México, 60 p.  
<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/7/3259/5.pdf>

-----, —*El Turismo en México 2012*”, Secretaría de Turismo (SECTUR),  
Dirección General de Información y Análisis, 2012,  
[http://datatur.sectur.gob.mx/work/sites/datatur/resources/LocalContent/310/53/BolerinFina\\_Turismo\\_Mex\\_2012.pdf](http://datatur.sectur.gob.mx/work/sites/datatur/resources/LocalContent/310/53/BolerinFina_Turismo_Mex_2012.pdf).

Francoiz Rigalt, Antonio. —*La Conferencia de Chicago y los Convenios Bilaterales de Derecho Aéreo*”, Jurídica. Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana, México, num. 19, 1988-1989,  
[www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/19/pr/pr7.pdf](http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/19/pr/pr7.pdf)

Gómez Puente, Mario. La prestación de servicios de transporte aéreo. —*Mensaje a Luis Rojo Ajuria*”. Universidad de Cantabria, 2003, 881 p,  
[http://books.google.com.mx/books?id=nJXvmm4rw6YC&pg=PA881&lpg=PA881&dq=acuerdo+de+bermudas+1946&source=bl&ots=HCyujzRhuS&sig=h78dne0MRSuSmCymXc05Tq-i\\_rl&hl=es-419&sa=X&eu=eysuU7ulOeTc2AW6j4GgDQ&sqi=2&ved=0CC4Q6AEwAQ#v=onepage&q=acuerdo%20de%20bermudas%201946&f=false](http://books.google.com.mx/books?id=nJXvmm4rw6YC&pg=PA881&lpg=PA881&dq=acuerdo+de+bermudas+1946&source=bl&ots=HCyujzRhuS&sig=h78dne0MRSuSmCymXc05Tq-i_rl&hl=es-419&sa=X&eu=eysuU7ulOeTc2AW6j4GgDQ&sqi=2&ved=0CC4Q6AEwAQ#v=onepage&q=acuerdo%20de%20bermudas%201946&f=false)

-----, “*Introducción a Reglamentación Bilateral*”, Aviación Civil, Venezuela, 2010, [www.aviacioncivil.com.ve/?p=1741](http://www.aviacioncivil.com.ve/?p=1741).

Káiser, Stefan A., “El Ejercicio de la Soberanía de los Estados”, en Becerra Ramírez, Manuel (comp.), *Soberanía y Juridificación en las Relaciones Internacionales*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Biblioteca Jurídica, <http://www.bibliojuridica.org/libros/6/2790/6.pdf>.

Karlo Terán, —*La industria de la aviación en México*”, El Universal, 22 de mayo 2012, <http://www.eluniversal.com.mx/finanzas/95159.html>.

-----, “*Llegadas aéreas por Nacionalidad*”, Secretaría de Turismo (SECTUR), México, 2013,  
[http://datatur.sectur.gob.mx/work/docs/estadistica\\_nuevo/semana\\_pdf/04.pdf](http://datatur.sectur.gob.mx/work/docs/estadistica_nuevo/semana_pdf/04.pdf)

Moreno Cruz, Maricela. —*Marco jurídico del turismo en México*”, Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM,  
<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2722/25.pdf>

- Moreno Cruz, Maricela. “*Congreso Internacional de Derecho Turístico*”, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 2007, <http://www.juridicas.unam.mx/vjv/video.htm?e=217&m=1498&p=489&par=4>
- , “*Programa Sectorial de Turismo 2013-2018*”, Diario Oficial de la Federación, 13 de diciembre de 2013. [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5326572&fecha=13/12/2013](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5326572&fecha=13/12/2013)
- , —*¿Qué es el Acuerdo Nacional de Turismo?*” SECTUR Secretaría de Turismo, 2011, México, [http://www.sectur.gob.mx/es/sectur/Que\\_es\\_el\\_Acuerdo\\_Nacional\\_por\\_el\\_Turismo](http://www.sectur.gob.mx/es/sectur/Que_es_el_Acuerdo_Nacional_por_el_Turismo)
- , —*Resultados de la Actividad Turística. Julio, 2014*”, DATATUR, Secretaría de Turismo SECTUR, México, 2014, <http://www.datatur.beta.sectur.gob.mx/SitePages/RAT.aspx>
- , “*Resultados de la Actividad Turística enero-diciembre 2013*”, DATATUR, Secretaría de Turismo SECTUR, 9 p., [http://consulmex.sre.gob.mx/montreal/images/Consulado/Comunicado/rat2013\\_18feb14.pdf](http://consulmex.sre.gob.mx/montreal/images/Consulado/Comunicado/rat2013_18feb14.pdf)
- Sancho Amparo, “*Introducción al Turismo*”, OMT Organización Mundial de Turismo, 2008, [http://snap3.uas.mx/RECURSO1/LibrosElectrónicos/turismo/Introducción\\_al\\_turismo.pdf](http://snap3.uas.mx/RECURSO1/LibrosElectrónicos/turismo/Introducción_al_turismo.pdf).
- Umaña, Mario, “*Cielos Abiertos para la Competitividad de Centroamérica*, INCAE Business School 1998, <http://www.incae.edu/es/clacds/publicaciones/pdf/cen202.pdf>.

# Anexo 1

## CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL FIRMADO EN CHICAGO EL 7 DE DICIEMBRE DE 1944

<b>Fecha de entrada en vigor:</b>	El Convenio entró en vigor el 4 de abril de 1947.
<b>Situación:</b>	191 partes.
Esta lista está basada en la información recibida del depositario, el Gobierno de los Estados Unidos.	

<b>Estado</b>	<b>Fecha de depósito del instrumento de ratificación o adhesión (A)</b>
Afganistán	4 de abril de 1947
Albania	28 de marzo de 1991 (A)
Alemania (1)	9 de mayo de 1956 (A)
Andorra	26 de enero de 2001 (A)
Angola	11 de marzo de 1977 (A)
Antigua y Barbuda	10 de noviembre de 1981 (A)
Arabia Saudita	19 de febrero de 1962 (A)
Argelia	7 de mayo de 1963 (A)
Argentina	4 de junio de 1946 (A)
Armenia	18 de junio de 1992 (A)
Australia	1 de marzo de 1947
Austria	27 de agosto de 1948 (A)
Azerbaiyán	9 de octubre de 1992 (A)
Bahamas	27 de mayo de 1975 (A)
Bahrein	20 de agosto de 1971 (A)
Bangladesh	22 de diciembre de 1972 (A)
Barbados	21 de marzo de 1967 (A)
Belarús	4 de junio de 1993 (A)
Bélgica	5 de mayo de 1947
Belice	7 de diciembre de 1990 (A)
Benin	29 de mayo de 1961 (A)
Bhután	17 de mayo de 1989 (A)
Bolivia (Estado Plurinacional de)	4 de abril de 1947
Bosnia y Herzegovina	13 de enero de 1993 (A)
Botswana	28 de diciembre de 1978 (A)
Brasil	8 de julio de 1946
Brunei Darussalam	4 de diciembre de 1984 (A)
Bulgaria	8 de junio de 1967 (A)
Burkina Faso	21 de marzo de 1962 (A)
Burundi	19 de enero de 1968 (A)
Cabo Verde	19 de agosto de 1976 (A)
Camboya	16 de enero de 1956 (A)
Camerún	15 de enero de 1960 (A)
Canadá	13 de febrero de 1946
Colombia	31 de octubre de 1947
Comoras	15 de enero de 1985 (A)
Congo	26 de abril de 1962 (A)
Costa Rica	1 de mayo de 1958
Côte d'Ivoire	31 de octubre de 1960 (A)
Croacia	9 de abril de 1992 (A)
Cuba	11 de mayo de 1949
Chad	3 de julio de 1962 (A)
Chile	11 de marzo de 1947
China (2)	20 de febrero de 1946
Chipre	17 de enero de 1961 (A)
Dinamarca	28 de febrero de 1947
Djibouti	30 de junio de 1978 (A)
Ecuador	20 de agosto de 1954

<b>Estado</b>	<b>Fecha de depósito del instrumento de ratificación o adhesión (A)</b>
Egipto	13 de marzo de 1947
El Salvador	11 de junio de 1947
Emiratos Árabes Unidos	25 de abril de 1972 (A)
Eritrea	17 de septiembre de 1993 (A)
Eslovaquia	15 de marzo de 1993 (A)
Eslovenia	13 de mayo de 1992 (A)
España	5 de marzo de 1947
Estados Unidos	9 de agosto de 1946
Estonia	24 de enero de 1992 (A)
Etiopía	1 de marzo de 1947
Federación de Rusia	15 de octubre de 1970 (A)
Fiji	5 de marzo de 1973 (A)
Filipinas	1 de marzo de 1947
Finlandia	30 de marzo de 1949 (A)
Francia	25 de marzo de 1947
Gabón	18 de enero de 1962 (A)
Gambia	13 de mayo de 1977 (A)
Georgia	21 de enero de 1994 (A)
Ghana	9 de mayo de 1957 (A)
Granada	31 de agosto de 1981 (A)
Grecia	13 de marzo de 1947
Guatemala	28 de abril de 1947
Guinea	27 de marzo de 1959 (A)
Guinea-Bissau	15 de diciembre de 1977 (A)
Guinea Ecuatorial	22 de febrero de 1972 (A)
Guyana	3 de febrero de 1967 (A)
Haití	25 de marzo de 1948
Honduras	7 de mayo de 1953
Hungría	30 de septiembre de 1969 (A)
India	1 de marzo de 1947
Indonesia	27 de abril de 1950 (A)
Irán (República Islámica del)	19 de abril de 1950
Iraq	2 de junio de 1947
Irlanda	31 de octubre de 1946
Islandia	21 de marzo de 1947
Islas Cook	20 de agosto de 1986 (A)
Islas Marshall	18 de marzo de 1988 (A)
Islas Salomón	11 de abril de 1985 (A)
Israel	24 de mayo de 1949 (A)
Italia	31 de octubre de 1947 (A)
Jamaica	26 de marzo de 1963 (A)
Japón	8 de septiembre de 1953 (A)
Jordania	18 de marzo de 1947 (A)
Kazajstán	21 de agosto de 1992 (A)
Kenya	1 de mayo de 1964 (A)
Kirguistán	25 de febrero de 1993 (A)
Kiribati	14 de abril de 1981 (A)
Kuwait	18 de mayo de 1960 (A)
La ex República Yugoslava de Macedonia	10 de diciembre de 1992 (A)
Lesotho	19 de mayo de 1975 (A)
Letonia	13 de julio de 1992 (A)
Líbano	19 de septiembre de 1949
Liberia	11 de febrero de 1947
Libia	29 de enero de 1953 (A)

<b>Estado</b>	<b>Fecha de depósito del instrumento de ratificación o adhesión (A)</b>
Lituania	8 de enero de 1992 (A)
Luxemburgo	28 de abril de 1948
Madagascar	14 de abril de 1962 (A)
Malasia	7 de abril de 1958 (A)
Malawi	11 de septiembre de 1964 (A)
Maldivas	12 de marzo de 1974 (A)
Malí	8 de noviembre de 1960 (A)
Malta	5 de enero de 1965 (A)
Marruecos	13 de noviembre de 1956 (A)
Mauricio	30 de enero de 1970 (A)
Mauritania	13 de enero de 1962 (A)
México	25 de junio de 1946
Micronesia (Estados Federados de)	27 de septiembre de 1988 (A)
Mónaco	4 de enero de 1980 (A)
Mongolia	7 de septiembre de 1989 (A)
Montenegro	12 de febrero de 2007 (A)
Mozambique	5 de enero de 1977 (A)
Myanmar	8 de julio de 1948 (A)
Namibia	30 de abril de 1991 (A)
Nauru	25 de agosto de 1975 (A)
Nepal	29 de junio de 1960 (A)
Nicaragua	28 de diciembre de 1945
Níger	29 de mayo de 1961 (A)
Nigeria	14 de noviembre de 1960 (A)
Noruega	5 de mayo de 1947
Nueva Zelanda	7 de marzo de 1947
Omán	24 de enero de 1973 (A)
Países Bajos (3)	26 de marzo de 1947
Pakistán	6 de noviembre de 1947 (A)
Palau	4 de octubre de 1995 (A)
Panamá (4)	18 de enero de 1960 (A)
Papua Nueva Guinea	15 de diciembre de 1975 (A)
Paraguay	21 de enero de 1946
Perú	8 de abril de 1946
Polonia	6 de abril de 1945
Portugal	27 de febrero de 1947
Qatar	5 de septiembre de 1971 (A)
Reino Unido	1 de marzo de 1947
República Árabe Siria	21 de diciembre de 1949
República Centroafricana	28 de junio de 1961 (A)
República Checa	4 de marzo de 1993 (A)
República de Corea	11 de noviembre de 1952 (A)
República de Moldova	1 de junio de 1992 (A)
República Democrática del Congo	27 de julio de 1961 (A)
República Democrática Popular Lao	13 de junio de 1955 (A)
República Dominicana	25 de enero de 1946
República Popular Democrática de Corea	16 de agosto de 1977 (A)
República Unida de Tanzania	23 de abril de 1962 (A)
Rumania	30 de abril de 1965 (A)
Rwanda	3 de febrero de 1964 (A)
Saint Kitts y Nevis	23 de mayo de 2002 (A)
Samoa	21 de noviembre de 1996 (A)
San Marino	13 de mayo de 1988 (A)
Santa Lucía	20 de noviembre de 1979 (A)



<b>Estado</b>	<b>Fecha de depósito del instrumento de ratificación o adhesión (A)</b>
Santo Tomé y Príncipe	28 de febrero de 1977 (A)
San Vicente y las Granadinas	15 de noviembre de 1983 (A)
Senegal	11 de noviembre de 1960 (A)
Serbia (7)	14 de diciembre de 2000 (A)
Seychelles	25 de abril de 1977 (A)
Sierra Leona	22 de noviembre de 1961 (A)
Singapur	20 de mayo de 1966 (A)
Somalia	2 de marzo de 1964 (A)
Sri Lanka	1 de junio de 1948 (A)
Sudáfrica	1 de marzo de 1947
Sudán	29 de junio de 1956 (A)
Sudán del Sur	11 de octubre de 2011 (A)
Suecia	7 de noviembre de 1946
Suiza (5)	6 de febrero de 1947
Suriname	5 de marzo de 1976 (A)
Swazilandia	14 de febrero de 1973 (A)
Tailandia	4 de abril de 1947
Tayikistán	3 de septiembre de 1993 (A)
Timor-Leste	4 de agosto de 2005 (A)
Togo	18 de mayo de 1965 (A)
Tonga	2 de noviembre de 1984 (A)
Trinidad y Tabago	14 de marzo de 1963 (A)
Túnez	18 de noviembre de 1957 (A)
Turkmenistán	15 de marzo de 1993 (A)
Turquía	20 de diciembre de 1945
Ucrania	10 de agosto de 1992 (A)
Uganda	10 de abril de 1967 (A)
Uruguay	14 de enero de 1954
Uzbekistán	13 de octubre de 1992 (A)
Vanuatu	17 de agosto de 1983 (A)
Venezuela (República Bolivariana de)	1 de abril de 1947 (A)
Viet Nam	13 de marzo de 1980 (A)
Yemen (6)	17 de abril de 1964 (A)
Zambia	30 de octubre de 1964 (A)
Zimbabwe	11 de febrero de 1981 (A)

- (1) La República Democrática Alemana, que se adhirió al Convenio el 2 de abril de 1990, se adhirió a la República Federal de Alemania el 3 de octubre de 1990.
- (2) El Gobierno de la República Popular de China mediante comunicación del 15 de febrero de 1974 informó a la OACI de que “el Gobierno de la República Popular de China había decidido reconocer el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que el entonces Gobierno de China firmó en Chicago el 9 de diciembre de 1944 y cuyo instrumento de ratificación lo depositó el 20 de febrero de 1946”.
- (3) Por nota del 9 de enero de 1986, el Gobierno del Reino de los Países Bajos notificó al Gobierno de los Estados Unidos de América que a partir del 1° de enero de 1986 el Convenio se aplicaría a las Antillas Neerlandesas (sin Aruba) y a Aruba.
- (4) La adhesión de Panamá contiene la siguiente declaración, designada como “reserva”: “La República de Panamá se adhiere a dicha CONVENCION con la reserva de que la República de Panamá no da su asentimiento a la palabra *jurisdicción*, que aparece en el Artículo 2 de la versión española de la Convención, como equivalente del término *suzerainty* que aparece en el texto inglés”.

- (5) El Ministro de Suiza hizo la siguiente declaración en la nota en que transmitía el instrumento suizo de ratificación: “Mi Gobierno me ha encargado notificar a usted, que las autoridades suizas han acordado con las autoridades del Principado de Liechtenstein, que este Convenio se aplicara al territorio del Principado así como a la Confederación Suiza, mientras el Tratado del 29 de marzo de 1923, que integra todo el territorio de Liechtenstein con el territorio aduanero suizo, continúe en vigor”.
- (6) La República Democrática Popular del Yemen, que se adhirió al Convenio el 28 de enero de 1970, se unió con la República Árabe del Yemen el 22 de mayo de 1990.
- (7) El 4 de febrero de 2003, el nombre del Estado conocido como República Federativa de Yugoslavia pasó a ser Serbia y Montenegro.  
Tras la Declaración de Independencia adoptada por la Asamblea Nacional de Montenegro el 3 de junio de 2006, Serbia anunció a la OACI, mediante una nota de fecha 7 de junio de 2006, que la República de Serbia sucedería a la unión de Estados de Serbia y Montenegro como Estado miembro de la OACI. Serbia anunció luego a la OACI, mediante una nota de fecha 13 de julio de 2006, que la República de Serbia continuaría ejerciendo sus derechos y cumpliendo con los compromisos dimanantes de los tratados internacionales concertados por Serbia y Montenegro, y pidió que la República de Serbia fuera considerada parte en todos los acuerdos internacionales en vigor, en reemplazo de Serbia y Montenegro.