



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN

**RETOS DE LA AVIACION CIVIL EN MÉXICO Y
LA IMPORTANCIA DE LAS AEROLINEAS DE
BAJO COSTO**

TESIS

Que para obtener el título de
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

JAVIER ALEJANDRO AVILA RIVERA

DIRECTOR DE TESIS

Prof. ANTONIO REYES CORTES



Ciudad Nezahualcóyotl, Estado de México, 2020



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS

En esta oportunidad, quiero aprovechar para expresar el gran orgullo que me causa poder realizar este trabajo último el cual representa la culminación de 5 años de esfuerzo, así mismo representa el reto así como el logro de concluir la carrera por demás honorable de Licenciado en Derecho. Quiero aprovechar la enorme oportunidad de agradecer a las personas que hicieron posible este gran paso, y las cuales, en un sin fin de momentos y por un sin fin de razones me apoyaron incondicionalmente, es por ellos quienes creyeron en mí que me encuentro escribiendo estas líneas, el último paso para convertirme en Licenciado.

Antes quiero agradecer a Dios y a la virgen de Guadalupe por darme tantas cosas buenas en mi vida, por darme las herramientas necesarias para construir este gran proyecto, agradezco también a mi abuelo Juan Avila Arciga quien me apoyó de niño y me enseñó el valor del honor, la sencillez y el respeto, las cuales hoy son cualidades que procuro practicar día a día.

Agradezco a mi madre Olga Lidia Rivera Villagómez, quien en palabras de mi padre ha sido el pilar del hogar y de nuestras vidas, su fuerza, su disciplina y trabajo fueron sin lugar a dudas la base que me permitió todos los días tener los medios para ir sin faltar un solo día a clases, mi madre ha sido mi ejemplo de la responsabilidad y honestidad, madre, por todo muchas gracias, te estaré eternamente agradecido.

También agradezco a mi padre Javier Ávila Avilés quien ha sido mi maestro y mi ejemplo a seguir, tu papá me has demostrado que no hay límite alguno el cual no sea capaz de superar, me enseñaste los sueños y propósitos y que estos son inquebrantables, mientras el espíritu sea invencible no hay nada que no se pueda lograr. Gracias por ser mi maestro, mi mejor amigo y mi compañero en este gran viaje que he tenido el honor de compartir a tu lado el cual llamamos vida.

Por último, pero no menos importante quiero agradecer a mi novia Aylin Areysi Bautista Solís, quien ha estado conmigo por estos más de cinco años apoyándome,

amándome y procurándome, ha sido y es parte vital de mi vida y le debo muchísimas cosas, las cuales, sin lugar a dudas me han permitido alcanzar este logro, gracias por todo.

Quizá no tenga la forma de pagarles todo esto brindado por años y que va más allá de lo material, es el tiempo y el esfuerzo dado por mí, quizá no haya algo con lo cual pueda pagarlo, pero dedicaré mi vida en compensar al menos una pequeña parte de lo mucho que han hecho por mí, por ahora, espero se sientan tan orgullosos de mí como yo me siento de ustedes, y de esto que logramos juntos.

Gracias.

“RETOS DE LA AVIACIÓN CIVIL EN MÉXICO Y LA IMPORTANCIA DE LAS AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO”

INDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO 1. MARCO HISTÓRICO DE LA AVIACIÓN CIVIL	
1.1. SURGIMIENTO DE LA AVIACIÓN	6
1.2. LOS INICIOS DE LA AVIACIÓN CIVIL EN EL MUNDO	11
1.3. LOS INICIOS DE LA AVIACIÓN CIVIL EN MÉXICO	18
1.4. SURGIMIENTO DE AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO	28
CAPÍTULO 2. ANÁLISIS NACIONAL E INTERNACIONAL DE LOS MODELOS DE AVIACIÓN CIVIL LOW COST	
2.1. NECESIDAD DE AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO	31
2.2. IDEOLOGÍAS DE LAS AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO	36
2.3. CASO RYANAIR	42
2.4. AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO EN EUROPA	46
2.5. AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO EN ESTADOS UNIDOS	50
2.6. AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO EN MÉXICO	55
2.7. CASO VOLARIS.....	61
2.8. ALIANZAS SKYTEAM, ONEWORLD, Y STAR ALLIANCE	64
CAPÍTULO 3. MARCO JURÍDICO NACIONAL E INTERNACIONAL	
3.1. CONCEPTO Y NATURALEZA JURÍDICA DEL DERECHO DE LA AVIACIÓN	69
3.2. MARCO JURÍDICO NACIONAL	73
3.2.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	73
3.2.2. LEY DE AVIACIÓN CIVIL.....	78
3.2.3. LEY DE AEROPUERTOS	80
3.2.4. LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL.....	83
3.2.5. LEY SOBRE LA CELEBRACIÓN DE TRATADOS.....	84
3.2.6. REGLAMENTO DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL	86

3.3. MARCO JURÍDICO INTERNACIONAL	89
3.3.1. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)	90
3.3.2 LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA)	93
3.3.3. CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL.....	96
3.3.4. ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO (ALTA).....	97
CAPÍTULO 4: PERSPECTIVA DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LAS PROXIMAS DÉCADAS Y SUS RETOS	
4.1 ACUERDOS INTERNACIONALES EN MATERIA AÉREA.....	101
4.2. LA POLÍTICA COMO FACTOR DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA	104
4.3. AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EUROPA.....	107
4.4. AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE MÉXICO (CASO NAICDMX)	111
4.5. CASO FLY EMIRATES EN MÉXICO.....	120
4.6. LA AVIACIÓN EN UNA PERSPECTIVA ECOLÓGICA.....	124
4.7. AVIACIÓN CIVIL EN NUESTROS DÍAS	128
4.8. AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO EN EL FUTURO	131
CONCLUSIONES	133
FUENTES DE INVESTIGACIÓN.....	138

INTRODUCCIÓN

La realización de este trabajo radica en la observancia de la transformación de la aviación civil en el mundo, es evidente el avance tecnológico de las comunicaciones, negocios e intercambios de todo tipo pues han generado un crecimiento altamente significativo en los vuelos de las personas de todo el mundo realizan día a día y dichos vuelos se ven reflejados en sectores sumamente importantes, no solo en el desarrollo económico, como lo puede ser el intercambio laboral o turístico por mencionar algunos, sino también en otros aspectos de igual manera importantes como lo son el intercambio cultural, académico y/o de investigación.

En la última década hemos podido observar un crecimiento exponencial en la cantidad de personas viajeras y es evidente el crecimiento de esta tendencia año con año, en un mundo cada vez más comunicado, lamentablemente, si bien es cierto hay un crecimiento significativo alrededor del mundo de la utilización del avión como medio de transporte sencillo, fácil y eficaz, también lo es que en nuestra región del mundo, Latinoamérica, existe un atraso y hasta cierto punto un abandono de las figuras jurídicas relacionadas a la aviación, además de ello, existen factores políticos y técnicos que han impedido alcanzar objetivos para dar la pauta de estar a la par de la industria aeronáutica de Asia pero particularmente de Europa, este continente ha sido en estos últimos años el pionero en el desarrollo gigantesco de dicha industria trayendo al mundo nuevas corrientes, nuevas formas de pensar, de utilizar y negociar en este creciente mundo de la aviación. En Europa se han dictado los parámetros donde se establecen las tendencias y filosofía observadas en la aviación civil de las siguientes décadas.

Sin embargo, Latinoamérica no se ha desarrollado a la par de estas nuevas tendencias de vital importancia para un crecimiento social e integral de un país y México no ha sido la excepción, nosotros compartimos esas áreas de oportunidad con los demás países latinoamericanos, es a través de un derecho comparado con países desarrollados en este tema donde podremos actualizarnos, así como de adecuar todas estas disposiciones a las exigencias particulares de nuestra región, pero también estar

a la vanguardia de las tendencias y flujos actuales donde se están presentando en el mundo, por otra parte, tener estos avances traerá consigo un incremento en los beneficios que puede traer el crecimiento en el flujo y tránsito de personas por vía aérea. Inspirado por la enorme afición adquirida por la aviación, los viajes, el derecho entre otras cosas afines es la razón por cual me ha surgido el interés por escribir al respecto.

En el análisis desarrollado al respecto de este tema, tome en consideración estadísticas de diferentes artículos científicos, técnicos y políticos, nacionales e internacionales, así como diferentes legislaciones y entrevistas dirigidas a personas protagónicas de este medio, todo ello para esclarecer la problemática constante en torno a la aviación civil de nuestro país de manera particular y es la razón de generar efectos que con el paso del tiempo se irán acentuando cada día más.

Dicha problemática se refleja en la aviación civil y a título personal en mis experiencias al viajar a algunos destinos europeos he podido percatarme de lo impresionante del desarrollo de estos países en materia aérea y la cultura social generada en torno a este medio de transporte, así mismo, se pueden observar en estas regiones proyectos portuarios cada vez más ambiciosos en los cuales se tienen grandes capacidades de operación y en general, un funcionamiento muy orgánico y natural para todos los usuarios, vemos una gran cantidad de aerolíneas, algunas de ellas de reciente creación donde procuran ofrecer costos bastante accesibles y eso ha dado como resultado a las personas de cualquier país, en cualquier condición económica en esta región europea se puedan permitir viajes a otros países de manera más sencilla.

Esta situación no solo es derivado de organismos tan desarrollados como lo puede ser la Unión Europea y la influencia que por sí misma genera, sino además de ello, estas regiones del mundo han apostado en los últimos años a un crecimiento exponencial de la industria aérea, así como todas las políticas causantes de dicho desarrollo, se ha observado el gran potencial de esta industria en los siguientes años, mismos que traen consigo derramas económicas sin precedentes, además de grandes y bastos intercambios culturales.

La observancia planteada, además de las diferentes estadísticas y datos, es que puedo observar de manera particular en Latinoamérica no se está llevando esa explosión en el crecimiento de dicha industria, en nuestra región compartimos únicamente el rezago en la creación de proyectos aeroportuarios y los que existen están bajo el resguardo estatal, existen pocos servicios de aerolíneas internacionales en nuestro país y no existe ninguna donde se ofrezca transporte aéreo internacional de bajo costo propiamente dicho, no existe un desarrollo en la competitividad de las aerolíneas en nuestra región y todas estas problemáticas están separadas e identificadas en cuatro grandes ejes.

Estos cuatro grandes ejes o diferencias en relación a la región europea son las desarrolladas en este trabajo, se realizará una autocrítica alusiva al cuestionarse ¿Que se viene realizando en nuestro país en esta materia?, ¿Qué se está implementando en esta región (Europa)?, con base en ello ¿cuáles son nuestras ausencias? y en consecuencia ¿cuáles son los mecanismos que se pueden llevar a cabo para estar en un esquema más competitivo? entendiendo el nicho de oportunidad más grande es basado en la economía, intercambio académico, profesional, cultural y humano que de forma general, dado que nuestra región es la denominada en vías de desarrollo de diferentes áreas e industrias, somos nosotros la región con mayores oportunidades de desarrollo en el mundo.

Al no ser México la excepción de esta situación, me interesa particularmente el análisis de nuestro país pues en Latinoamérica y el mundo ocupa un lugar privilegiado y en caso de generarse las condiciones propicias podremos seguir escalando un posicionamiento cada vez más relevante en el escenario internacional y la aviación al ser literalmente el transporte a través del cual se permite visitar nuestro país, (nuestra casa) y los aeropuertos son literalmente la puerta de entrada, entre mejores y más fáciles condiciones ofrezcamos para con ello más personas vendrán, por ende, seremos un lugar más atractivo e interesante para un mayor número de personas, más de lo que ya es de por sí nuestro país por su clima, nuestra historia, gastronomía, cultura y tradiciones.

No perdamos de vista que México hoy por hoy es el séptimo país más visitado del mundo, uno de los principales en recibir inversión extranjera, de los países más pacifistas en el contexto internacional y desde luego de los más hospitalarios, si bien es cierto tenemos aún retos significativos los cuales deben de ir acompañados de trabajo constante, de una mayor y mejor economía que deberá de estar sustentada en las nuevas tendencias, el intercambio de capital humano y desde luego el tan socorrido ingreso del turismo, es a través de ello donde podremos encontrar nuevas herramientas las cuales cada día nos permitirán también tener un crecimiento en las demás áreas de oportunidad para nuestro país. Todo esto relativo a las nuevas tendencias y formas de concebir la aviación civil en los siguientes años y por ende, las medidas de los protagonistas del gremio que deben asumir para no perecer en esta tendencia mundial.

“RETOS DE LA AVIACIÓN CIVIL EN MÉXICO Y LA IMPORTANCIA DE LAS AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO”

CAPÍTULO 1. MARCO HISTÓRICO DE LA AVIACIÓN CIVIL

Este capítulo representa un reto significativo para la realización de la tesis porque simboliza dar inicio al trabajo más importante realizado hasta ahora por el suscrito, al inicio no sabía cuál camino tomar, el sentido que debía darle a las palabras y sobre todo como ir llevando la historia, o sea, los elementos a considerar, sus matices propios y sobre todo como ir llevando la ilación de ideas de algo bastante extenso y como puede entenderse, llega a ser un reto llevar una secuencia por tiempo, modo y lugar de la manera más clara y sencilla de entender.

A pesar de estos factores el documentarme de diversas fuentes y el entender el contexto, el cual es que este capítulo estaría ligado principalmente a una visión histórica y no jurídica eso me ayudó a entender con claridad cuál era la tarea a realizar, mi directriz de investigación se basó absolutamente en la aeronave como innovación tecnológica. Por ello doy inicio con el descubrimiento de los hermanos Wright y es a partir de ir plasmando la información más relevante y adicionalmente a bordo de elementos importantes para la aviación en cuestión de avances tecnológicos, avances técnicos, implementaciones jurídicas, conflictos armados, aspectos empresariales y demás, pero sin alejarme del punto nuclear el cual fue el avión y desde luego como fue interactuando el ser humano con este.

Teniendo estos elementos muy claros, la redacción fue fluyendo de manera sencilla, al ser este el capítulo de antecedentes avanzaba con base en una línea cronológica y procuré avanzar todos los días para no perder la secuencia de ideas. Este capítulo me resultó sumamente enriquecedor e interesante, por la íntima relación guardada de la aviación con los aspectos más significativos de la historia moderna de toda la humanidad., además de ello, considero es un capítulo muy importante, más de lo que podría pensarse pues nos dará el contexto y perspectiva de la aviación en el mundo, como se ha utilizado, cuál ha sido su

trascendencia y desde luego, aquello que podemos esperar de esta creciente industria en los siguientes años.

1.1. SURGIMIENTO DE LA AVIACIÓN

Sin duda el referirse a la aviación implica lo que en su momento y aun actualmente, es la revolución de la ingeniería provocando un cambio no solo por la forma de transporte sino también la forma de vivir para siempre.

El ser humano tomó la inspiración por volar a partir de observar a las aves, siempre fue un anhelo del hombre para conquistar el cielo y en un inicio muchas personas pretendieron desarrollar sus propios artefactos de vuelo pero carecían de los conocimientos esenciales relacionados a los aspectos técnicos, como cualquier otra disciplina los inicios de ésta comenzaron con ensayos y errores del vuelo, no fue sino hasta lograrse recabar los conocimientos mínimos relativos al aire, a la propulsión y este objetivo se logró años más tarde.

Podemos establecer dentro de la historia de la industria de la aviación el momento cuando cambió la vida permanentemente, dicho momento por fin se logró materializar, se realizó el sueño de volar, este gran suceso se logró por los famosos hermanos Wilbur y Orville,¹ ambos de apellido Wright, dos sujetos normales dedicados a la fabricación y diseño de bicicletas, sin embargo, esta actividad les resultaba insuficiente aunado a ello, eran personas curiosas e inquietas en un sentido científico.

En el año de 1898 en Dayton Ohio, Estados Unidos, si bien es cierto algunos científicos europeos habían logrado volar por algunos segundos hacía falta un elemento sumamente necesario para la existencia de un avión y eso era el

¹ Glines, C. (Mayo, 1997). "St. Petersburg Tampa Airboat Line: La primera aerolínea programada del mundo que usa aviones alados". 11 de Octubre de 2019, de Aviation History Sitio web: <https://www.historynet.com/st-petersburgtampa-airboat-line-worlds-first-scheduled-airline-using-winged-aircraft.htm>

control. Los hermanos Wright le aportaron a la aviación los conocimientos necesarios para entender los principios básicos de navegación en vuelo, pues tras el estudio de diferentes técnicas de vuelo, así como el diseño de modelos aerodinámicos, llevaron a cabo el primer prototipo y fue probado en la playa de Kitty Hawk Carolina del Norte en 1902,² ahí fue el lugar idóneo para sus pruebas dado que este sitio era un lugar arenoso y abierto, lo primero era importante porque en caso de fracasar la prueba no sufrirían tantos daños por el impacto y lo segundo para tener viento, pues esto contribuye al vuelo, sin embargo, el resultado no fue el esperado.

No es sino hasta el 17 de Diciembre de 1903, cuando se revoluciona el mundo como se conocía hasta ese momento, al realizar de manera exitosa su primer vuelo en una aeronave, el primer vuelo tripulado, controlado y a motor. La primera aeronave en contar con estas características de vuelo fue el Wright Flyer, el cual, fue probado de igual manera en la playa de Kitty Hawk, este nuevo avión tenía mejoras en su sistema de timón y además, contaba con un motor de 4 cilindros y 12 caballos de fuerza, con estas cifras en el cuarto intento del día de pruebas lograron establecer un vuelo récord de 250 metros y se mantuvo en el aire durante 59 segundos.

Los hermanos Wright consiguieron una patente donde se les dio derechos exclusivos en la generalidad de la creación de una aeronave, con los diseños de su invención, no podía ninguna persona utilizar su modelo para adaptaciones o punto de referencia para la creación de una aeronave en los Estados Unidos³.

Sin embargo, es importante mencionar que no eran los únicos en esa época en trabajar dentro de esta revolución de la ingeniería, pues Alberto Santos Dumont de nacionalidad brasileña, también es considerado uno de los pioneros y algunos historiadores lo denominan “el padre de la aviación”, pues es la primer persona en despegar a bordo de un avión con un motor aeronáutico, desde su adolescencia viaja a Francia para la realización de sus estudios, especializándose en física y

² Ibídem

³ Ibídem

aeronáutica durante más de 25 años, sus avances se vieron impulsados por “El Premio Deutsch de la Meurthe” consistía en un circuito desde Parc Saint Cloud a la Torre Eiffel y regresar al mismo punto de partida en un tiempo de 30 minutos, tras varios intentos en la realización del circuito fue hasta 1901, cuando en un dirigible logró el circuito en 29 minutos y 30 segundos⁴.

Posteriormente con su invento los hermanos Wright abordo de el “Avión 14 BIS”, despegó el 23 de Octubre de 1906 y así cumplió el primer circuito ante la Comisión Oficial de Aeroclub de Francia, donde consigue volar 60 metros en siete segundos sobre Parc Bagatelle en París, ganando la Copa Archdeacon, por otro lado, Alberto Santos Dumont fue el primero en realizarlo bajo una supervisión oficial, es decir, ante la Comisión Oficial de Aeroclub de Francia, y los hermanos Wright lo realizaron sin esta supervisión, por ello Santos Dumont decía ser de manera oficial el primero en realizar estas pruebas ante un público, así mismo, historiadores establecen⁵ la atribución de los hermanos Wright dentro de la industria solo por los métodos de control para lograr volar.

Mientras este tipo de cosas se suscitaban en Europa también en los Estados Unidos seguía habiendo avances como lo era en Hammondsport , Nueva York, en donde el ingeniero de motores Glenn Curtiss quien construía motores altamente potentes y reconocidos para motocicletas y del cual, cabe señalar, había propuesto a los hermanos Wright equipar a sus aviones con los motores de nueva generación los cuales él fabricaba pero fue rechazado por los hermanos, por lo cual, Curtiss se reclutó como un ingeniero del equipo liderado por el inventor reconocido con fama mundial Alexander Graham Bell cuyo fin era diseñar su propia aeronave⁶.

⁴ History. (2019). "Santos Dumont es declarado ganador del Premio Deutsch". 11 de Octubre de 2019, de History Sitio web: <https://br.historyplay.tv/hoje-na-historia/santos-dumont-e-declarado-vencedor-do-premio-deutsch>

⁵ Ibídem

⁶ Glines, C. (Mayo, 1997). "St. PetersburgTampa Airboat Line: la primera aerolínea programada del mundo QUE usa aviones alados". 11 de Octubre de 2019, de Aviation History Sitio web: <https://www.historynet.com/st-petersburgtampa-airboat-line-worlds-first-scheduled-airline-using-winged-aircraft.htm>

Para llegar a ello tuvieron el reto de desarrollar un diseño completamente distinto, en lugar de utilizar la torsión del ala, lo cual era una invención y patente de los Wright, este equipo de trabajo se centró en una forma distinta para la estabilización de la aeronave y esto fue posible con la implementación de alerones, de lo cual cabe decir, aún se utilizan hoy en día.

El equipo de Graham Bell logra construir su propio prototipo de aeronave, equipado de un motor de Curtiss, el cual producía 40 caballos de fuerza, y fue el mismo mostrado en una competencia de aviación organizada en los Estados Unidos el 4 de julio de 1908 en Nueva York, su diseño y construcción había superado a la aeronave de los hermanos Wright, los cuales, inclusive habían declinado aceptar competir en dicha prueba con su propio avión, esta superioridad quedó constatada cuando Curtiss quien pilotaba su aeronave consiguió volar 1.5 kilómetros y duró poco menos de 2 minutos.⁷

Posteriormente el 9 de Septiembre de 1908 los hermanos Wright se presentaron en el fuerte Myer, en el estado de Virginia, Estados Unidos con la intención de ofrecer su aeronave al gobierno, durante una semana estuvieron realizando demostraciones las cuales fueron exitosas, sin embargo, a punto de concluir las demostraciones el 17 de Septiembre de 1908 perdió la vida, en el primer accidente aéreo, el teniente Thomas Selfridge y Orville Wright resultó seriamente herido.

Luego de un año, en 1909 hubo un festival en Nueva York en donde tendría lugar una exhibición de vuelo, a la cual, se presentaron los hermanos Wright y lograron realizar una exhibición de vuelo completamente satisfactoria. No obstante de ese logro les resultó incomoda la existencia de la aeronave producida por el equipo de Graham, por esta razón los hermanos Wright interpusieron una demanda de patentes argumentando que básicamente cualquier aeronave existente les debía su método de estabilización, ergo consideraban se les debía dinero en concepto de regalías. Esta demanda logró el efecto deseado, pues se enfocaba en dilapidar los recursos, tiempo y energía de Curtiss y su equipo, sin

⁷ Ibídem

embargo, Henry Ford ofreció a Curtiss el apoyo de su equipo de abogados para combatir la demanda de los hermanos Wright, ello para participar en el desarrollo de aeronaves⁸.

La estrategia jurídica implementada se basó en hacer cambios ligeros a los diseños de la aeronave constantemente, lo cual provocaba se tuviera que volver a entablar la demanda y al final de cuentas, lo más posible era la perdida de demanda pero bajo este esquema de cambios reiterados en los diseños de los aviones, se mantenía la problemática en este Estado en forma permanente. Tiempo después cae víctima de fiebre tifoidea Wilbur Wright, falleciendo el 30 de Mayo de 1912 a los 45 años de edad inmerso en demandas de patentes a lo cual se le asocia el detrimento de su salud.

Al final la corte de apelaciones de Estados Unidos dio un fallo a favor de Orville Wright el 13 de Enero de 1914, declarándolos pioneros en el arte práctico de volar, lo cual significó que cada avión fabricado en Estados Unidos debía de otorgar una regalía consistente en el 20%, sin embargo, Orville se rehusó principalmente a otorgar la concesión para la fabricación de aeronaves a Glenn Curtiss a quien culpó de ser causante de la muerte de su hermano. A pesar de las grandes innovaciones de Curtiss, que hasta hoy día están presentes en los aviones modernos no podía comercializarlas ante el acaparamiento monopólico de Orville. Posteriormente el 28 de Julio de 1914 inició la primera guerra mundial, el conflicto militar más grande hasta ese momento en la historia de la humanidad y por primera vez la guerra no solo se desarrolló en tierra.

Entre 1914 y 1918 el Deutsches Reich (Imperio Alemán) construyó más de 50,000 aviones, pero en el país pionero de la aviación Estados Unidos tenía a esta industria paralizada provocado por el monopolio existente por la patente concedida a los Wright, este monopolio provocó un estancamiento en las innovaciones y solo se desarrollaron cambios superficiales al avión original pues para entonces tenía elementos obsoletos y de esta manera no podían competir con los nuevos aviones de la época.

⁸ Ibídem

Para cuando Estados Unidos entró a la guerra en 1917 se decidió modificar la resolución de patentes rebajando las regalías al 1% para la empresa Wright y concediendo acceso al mercado a Glenn Curtiss, así como a otros fabricantes, los avances e investigaciones de Curtiss fueron de suma importancia para el desarrollo de su avión de nombre CURTISS JN4 JENNY de los cuales vendió 7,000 aviones al gobierno estadounidense con fines bélicos. Si bien es cierto, los Wright inventaron el avión, Glenn Curtiss convirtió al avión en una industria.⁹

1.2. LOS INICIOS DE LA AVIACIÓN CIVIL EN EL MUNDO

Como pudimos observar en el tema anterior los Estados Unidos tuvieron un papel de gran importancia en el desarrollo de la aeronave, sin embargo, es en Europa donde se desarrollaron igualmente muchas otras invenciones relacionadas, así como mejoras en los prototipos las cuales día a día fueron más desarrolladas, por otro lado, la guerra tomó un papel sumamente relevante en la rápida evolución de los aviones, es innegable afirmar que muchos de los avances científicos desarrollados por la humanidad a lo largo de su historia son fruto de la exigencia establecida por las condiciones impuestas por los conflictos bélicos.

Durante sus primeros años de existencia la aeronave fue una herramienta de enfoque militar, para cuando la tecnología había desarrollado estos artefactos con las características necesarias de maniobrabilidad, autonomía y practicidad, coincidieron estos desarrollos con la primera guerra mundial, misma suscitada de 1914 a 1918.

Pero también, no todo giró en torno a la guerra y desde el inicio el avión no solo fue de uso exclusivo de los ejércitos, pues en todo momento fue acompañado

⁹ Flores, D. (Junio, 2019). "Los hermanos Wright, Glenn Curtiss y la guerra de las patentes voladoras". 11 de Diciembre de 2019, de Clarke Modet Sitio web: <https://www.clarkemodet.com/news-posts/los-hermanos-wright-glenn-curtiss-y-la-guerra-de-las-patentes-voladoras/>

este invento por las personas que pretendieron hacer hazañas o mejoras a este gran invento, estas situaciones también fueron de suma importancia para el rápido crecimiento evolutivo del avión y desde luego comprender los alcances y diversos usos que se les podría dar, durante este tiempo de la primera guerra mundial y años anteriores se habían roto constantemente records y realizado actividades nunca antes pensadas como lo fueron, carreras aéreas, vuelos de costa a costa, primer transporte comercial por avión, acrobacias aéreas, récords de altura, récords de velocidad entre otros.

Con todos estos usos y por qué no decirlo, inclusive experimentos con la aviación era inherente el acompañamiento en algún momento al transporte de personas y esta idea se fue madurando con el paso de los años.

Antes de la gran popularidad del avión existía el Zeppelin, lo cual, era un aerostato con motores, de forma ovalada, con aletas cruciformes. El zeppelin es constituido por un armazón metálico cubierto de una envoltura aerodinámica y, con varios depósitos de un gas más ligero en comparación con el aire. Los zeppelins llevan el nombre de su constructor, el militar y aeronáutico alemán Ferdinand conde de Zeppelin (1838-1917).

Estos artefactos aéreos transportaron aproximadamente 34,000 personas de 1910 a 1914, en 1500 vuelos la mayor parte de estas personas únicamente participaron en demostraciones, pero con base en los registros de la empresa 10,197 de estas personas si fueron clientes, pues pagaron por el uso de este servicio de transporte suministrado por la empresa DELAG Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (Corporación Alemana de Transporte en Dirigible), a la cual se le atribuye ser la primera aerolínea del mundo en cobrar por sus vuelos.¹⁰

Durante la primera guerra mundial la empresa DELAG cerró sus operaciones y los Zeppelin pasaron a manos del imperio alemán para actividades bélicas, sin embargo, al término de esta, DELAG pudo por fin empezar a ofrecer un servicio regular de pasajeros entre Friedrichshafen y Berlín, con escala en

¹⁰ Significados. (Marzo, 2015). "Significado de Zeppelin". 12 de Octubre de 2019, de Significados Sitio web: <https://www.significados.com/zepelin/>

Múnich, inaugurando la línea el 20 de agosto de 1919. Lo llevaba a cabo con el LZ-120, bautizado como Bodensee, el primer Zeppelin civil construido tras el final de las hostilidades.¹¹

Por su parte en los Estados Unidos se llevaría a cabo el 1 de enero de 1914, en el Estado de Florida, sobre la bahía de Tampa conocido como St. Petersburg el primer vuelo comercial a cargo de la Compañía St. Petersburg-Tampa Airboat Line, fundada en 1913, a bordo de un hidroavión Benoist Type XIV, Antony Janus como piloto y Abram C. Phell, quien en ese momento era ex alcalde de San Petersburg, ganó en una subasta el viaje en la aeronave con una oferta de \$400 dólares, esta misma aerolínea realizó un recorrido entre San Petersburg a Tampa a través de la bahía de Tampa, haciendo dos vuelos por día con este mismo recorrido, de hecho la aerolínea mantuvo actividades durante tres meses, durante este tiempo se realizaron 172 viajes de los cuales, se lograron transportar 1205 pasajeros, esta cifra es en razón de poder mover uno o dos pasajeros a la vez, sin embargo, rápidamente fue bajando el interés de las personas por volar y es así como cuatro meses posteriores a su primer vuelo culmina con sus operaciones, concretamente el día 5 de mayo de 1914.¹²

La aviación militar como ya se comentó se fue desarrollando durante la primera guerra mundial, sin embargo, en temas de la aviación civil, esta no sería la misma sin las aportaciones de John William E. Boeing. La empresa Boeing existe hasta nuestros días y es la mayor empresa fabricante de aviones de pasajeros en el mundo, anualmente fabrican aproximadamente 400 aviones y estos reflejan una derrama económica de aproximadamente 200 millones de euros anualmente.

¹¹ Pedreira, J. (Agosto, 2010). "DELAG, La primera aerolínea del mundo". 12 de Diciembre de 2019, de Me gusta volar Sitio web: <http://megustavolar.iberia.com/2010/08/delag-la-primera-aerolinea-del-mundo/>

¹² Wikipedia. (Septiembre, 2019). "Historia de la Aeronáutica". 12 de Octubre de 2019, de Wikipedia Sitio web: http://enciclopedia.us.es/index.php/Historia_de_la_Aeron%C3%A1utica#targetText=En%20este%20sentido%20se%20puede,la%20Mancha%20en%2037%20minutos.

William Boeing fue hijo de inmigrantes alemanes en los Estados Unidos, nació el 01 de Octubre de 1881, tuvo una infancia complicada por la muerte prematura de su padre, fue enviado a Suiza a un internado y años después regresó a Estados Unidos, en donde cursó sus estudios superiores en la Universidad de Yale; sin embargo, no los terminó. En lugar de eso decidió embarcarse al oeste del país a probar suerte en la industria maderera, ahí fundó la empresa Boeing pero esta se dedicaba a la madera, igual al negocio de su padre el cual le brindo una posición económica muy alta en Michigan años atrás.

Años más tarde Boeing asistió a una exhibición aérea en Los Ángeles California, concretamente en 1910, para ese momento la aviación había tenido grandes avances desde el primer vuelo de los hermanos Wright en 1903 y es a través de esta exhibición cuando Boeing queda fascinado con la aviación.¹³

A su regreso a Seattle Washington donde vivía, Boeing conoce a Conrad Westervelt, ingeniero de la marina de los Estados Unidos, con el cual, pudo conversar todos los temas relacionados a la aviación, este resultaba ser un tema sumamente interesante para ambos, es así como ambos fundan la compañía Pacific Aero Products y es en 1916, cuando tenía terminado el primer avión fabricado por esta empresa, la prueba del primer vuelo del avión nuevo fue hecha por el propio William Boeing y fue todo un éxito.

Por motivo de la primera guerra mundial Conrad Westervelt es llamado a que preste servicio en activo al ejército, por su parte Boeing consiguió un contrato el cual constaba de entregar 50 aviones de prueba para la marina, lo cual, significó un impulso anímico muy alto para Boeing y desde luego, ingresos y prestigio altamente necesarios para la empresa pues sirvieron para poner a la compañía en el mapa, este contrato fue formalmente el comienzo de este proyecto.¹⁴

¹³ Wikipedia. (Septiembre, 2019). "Historia de la Aviación". 14 de Octubre de 2019, de Wikipedia Sitio web: https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_la_aviaci%C3%B3n

¹⁴ Instituto Nicaragüense de Aviación Civil. (Octubre, 2016). "HISTORIA: William Boeing y su legado a la industria aérea-Aniversario de Nacimiento". 14 de Octubre de 2019, de Instituto Nicaragüense de Aviación Civil Sitio web:

A pesar de lo anterior al término de la guerra en 1918 dejó de haber contratos militares, lo cual sumió a la empresa Boeing en percances económicos severos al grado de que el propio William realizaba pagos de su bolsa para completar los gastos necesarios para mantener viva la empresa, dada la situación tan precaria la empresa fabricó por un tiempo barcos, pero Boeing encuentra un nicho de oportunidad en la entrega de correo aéreo y ello lo remonta nuevamente con su empresa, fabricó aviones cuyas características fueran idóneas para ganar la licitación y esto le permitiera enviar correo desde San Francisco a Chicago, con ello ganó este contrato en la década de los años 20's Boeing, así se consolidó como el gran fabricante de aviones, pues revolucionó el ofrecer un medio de transporte aéreo conjuntando pasajeros y carga de carácter civil de manera habitual.

Años más tarde fue acusado de prácticas monopólicas por parte del gobierno de los Estados Unidos, razón por la cual, se vio obligado a dividir la compañía en tres, las cuales fueron United Aircraft Company, Boeing Airplane Company y United Airlines¹⁵, después de ello, William Boeing se retiró del negocio de la aviación.

Es innegable la importancia de la década de los años 10's en el desarrollo de la aviación, y más allá del desarrollo en el surgimiento de esta industria, es increíble los grandes avances y hazañas realizadas durante esta década, considero que el avión es de las primeras cosas en el mundo en donde su crecimiento fue más rápido en comparación a la comprensión generalizada de la sociedad y del derecho, es de los primeros ejemplos en el cual el avance técnico rebasó a estas dos y la respuesta donde las personas conviviesen de forma normal con los aviones y así mismo considero el derecho realizó las regulaciones mínimas sobre las aeronaves.

<http://www.inac.gob.ni/2016/10/historia-william-boeing-y-su-legado-a-la-industria-aerea-aniversario-de-nacimiento/>

¹⁵ Rae, JB (1965). Problemas financieros de la industria aeronáutica estadounidense, 1906-1940. *Business History Review*, 39 (1), 99-114.

Si bien es cierto, esta década dejó esta aportación, también la década de los años 20's marcó completamente la consolidación de la existencia del avión y la concepción de usar los aviones como medios de transporte, esto comenzó a evolucionar en todo sentido, se reemplazó la madera por cuerpos completamente de metal, los motores tuvieron un avance gigantesco en la potencia, se buscó que la aviación poco a poco formará parte de la vida del mundo.

Hoy día nos damos cuenta del crecimiento de la aviación, pues ha llegado a un punto tal donde es innegable la inserción de la aviación en todo el mundo, independientemente a que no viajemos todos los días observamos aviones en el cielo y nos resulta algo de lo más normal al ver, todos estos aviones la mayor parte del tiempo son aeronaves de alguna aerolínea donde se están transportando pasajeros a algún destino nacional o del extranjero, ya se ha comentado en relación al primer vuelo controlado a manos de los hermanos Wright, se comentó en relación al primer vuelo, por el cual, se cobró para transportar a personas, se refirió también del primer vuelo comercial en avión, pero ¿Qué hay de las aerolíneas? ¿Cuáles son las aerolíneas más antiguas existentes en el mundo en operaciones en la actualidad?

Una aerolínea es una empresa o compañía dedicada a comerciar con el transporte aéreo y bajo esta definición muchas personas estuvieron interesadas en lucrar a través de los aviones con el transporte de pasajeros y la más antigua existente hasta nuestros días es KLM.

KLM es una de las primeras aerolíneas de las cuales continúan ofreciendo servicios de transporte exitosamente hasta nuestros días, el nombre oficial es Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, (Royal Dutch Airlines) pero es mejor conocida comercialmente como KLM.

La compañía KLM es una empresa de aviación holandesa con base en el Aeropuerto Internacional Schiphol en Ámsterdam, Países Bajos, y no solo es una de las primeras aerolíneas KLM al haber sido fundada el 7 de Octubre de 1919, sino además es aquella que conserva su nombre original desde su fecha de

fundación. Actualmente KLM es una de las empresas más importantes de aviación con presencia en 73 países, con 164 destinos y una flota de 204 aviones.¹⁶

Por otra parte, otra de las pioneras de la aviación en el mundo y la primera en América Latina es "Avianca", la cual, fue fundada el 5 de Diciembre de 1919 con el nombre en aquél momento de Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo (Scadta), esto en Barranquilla Colombia, los aviones utilizados en un inicio por esta empresa eran los Junker F-13, los cuales contaban con 850 km de autonomía, lograba alojar hasta cuatro pasajeros y dos tripulantes y fue el primer monoplano hecho enteramente de metal y destinado al servicio comercial. Las primeras operaciones de esta compañía fueron destinadas a transporte postal.

Durante los primeros años de la década de los 20's se regularizó el servicio de transporte de personas y es precisamente a mediados de esta década cuando se realizaron los primeros servicios comerciales de transporte internacional, siendo las primeras rutas Venezuela y Estados Unidos. Sin embargo, años más tarde y por razón de la segunda guerra mundial los accionistas alemanes se ven obligados a salir del país y a vender su participación en Scadta a la empresa estadounidense Pan American. Los nuevos accionistas decidieron darle un nuevo rumbo a la empresa con lo cual fusionaron Scadta con el Servicio Aéreo Colombiano (Saco) la cual, era otra aerolínea de Colombia, dicha fusión dio como resultado el surgimiento de Aerovías Nacionales de Colombia, (Avianca) esto sucedió el 14 de junio de 1940¹⁷.

Actualmente Avianca tiene su base en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá Colombia, tiene presencia en 26 países, cuenta con 108 destinos y tiene una flota de 189 aeronaves,

¹⁶ SkyTeam. (2019). "KLM Royal Dutch Airlines". 14 de Octubre de 2019, de SkyTeam Sitio web: <https://www.skyteam.com/es-MX/about/KLM-Royal-Dutch-Airlines>

¹⁷ Ospina, H. (Noviembre, 2015). "LA EVOLUCIÓN DE LA AEROLÍNEA AVIANCA EN FUNCIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE SU CONTEXTO". 14 de Octubre de 2019, de Universidad de Costa Rica Sitio web: <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/dialogos/article/view/19631/22342>

Por último, tenemos el caso de la aerolínea Qantas Airways Limited, mejor conocida simplemente como Qantas, la cual, es una aerolínea australiana con sede en el Aeropuerto Internacional Kings Ford Smith en Sídney, Qantas es un acrónimo de Queensland and Northern Territory Aerial Service y además de ser una de las primeras empresas aéreas por haber sido fundada el 16 de Noviembre de 1920, es la empresa más antigua con operaciones ininterrumpidas desde su creación.¹⁸

1.3. LOS INICIOS DE LA AVIACIÓN CIVIL EN MÉXICO

México ha mantenido desde siempre una relación muy cercana con la aviación desde sus inicios, se podría hacer mención de algunas anécdotas y datos relativos al vuelo en nuestro país cuando aún era llamado la Nueva España, es decir durante el siglo XVIII, siglo XIX, pero lo cierto es que estos elementos no son trascendentales para nuestro enfoque de estudio.

No es sino en las primeras dos décadas del siglo XX cuando México despierta al igual que en muchos países un gran interés por la aviación, y es con el presidente Porfirio Díaz cuando el 17 de Diciembre de 1909 envió al teniente del cuerpo de ingenieros constructores Federico Cervantes Muñoz-Cano a Francia para realizar estudios relativos a la Aerostación Militar.

En años posteriores continuó teniendo presencia en nuestro país la aviación con fines más enfocados a exhibiciones que con enfoques militares o comerciales y es hasta la presidencia de Francisco I. Madero cuando el 30 de Noviembre de 1911, es invitado a participar en un vuelo de exhibición en un avión de marca Deperdussin, convirtiéndose Madero así en ser el primer presidente en funciones en volar en un avión, este vuelo contribuyó a la decisión de Madero para autorizar

¹⁸ *Ibíd*em

la compra de cinco aviones y mandará a cinco mexicanos a New York, a la escuela Moisant Aviation School.¹⁹

Después de la creciente popularidad y relevancia cobrada día a día por los aviones, en 1915 se crea en México la Escuela Nacional de Aviación (ENA) y los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (TNCA), esto en respuesta a la necesidad de tener suministros aéreos propios, a pesar de las diversas problemáticas existentes nacionales e internacionales en la década de los años 10's y 20's se considera a ésta como la época dorada de la aviación mexicana, pues la aviación militar era autosuficiente ya que se construyeron aeronaves desde cero y refacciones para el mantenimiento de la flota pues para ese entonces contaba con 58 aeronaves.²⁰

Por su parte en el gobierno mexicano se iba tomando cada día más importancia a la aviación y por ello la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, al mando en aquel momento, Pascual Ortiz Rubio, crea la Mesa de Navegación Aérea el 20 de Septiembre de 1920, y tiempo después se convertiría en la Dirección General de Aeronáutica Civil.²¹

Por lo que respecta a la aviación civil, la primera empresa en hacer operaciones en nuestro país es la extinta Mexicana de Aviación S. A. de C. V., fundada el 12 de Julio de 1921 en la Ciudad de México, tomando en consideración la fecha observamos esta pertenece al grupo de las primeras aerolíneas creadas.

¹⁹ Maldonado, I.. (2019). "PRIMER VUELO DE UN PRESIDENTE EN EL MUNDO". 14 de Octubre de 2019, de SMEAL Sitio web: <http://smeal.com.mx/articulos/articulo/?ld=24>

²⁰ Wikipedia. (Septiembre, 2019). "Historia de la Aviación". 14 de Octubre de 2019, de Wikipedia Sitio web:

https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_la_aviaci%C3%B3n

²¹ Staff de la Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos. (Marzo, 2017). "Un breve vuelo por la historia de la aviación en México (parte 3)".

15 de Octubre de 2019, de Transponder 1200 Sitio web:

<https://www.transponder1200.com/un-breve-vuelo-por-la-historia-de-la-aviacion-en-mexico-parte-3/>

Los fundadores de esta línea aérea fueron los estadounidenses Lloyd A. Winship, Harry J. Lawson y Elmer C. Hammond siendo la primera ruta la operada entre México-Tampico, es importante señalar que en un inicio dicha empresa se llamaba Compañía Mexicana de Transportación Aérea S. A. y es tres años posteriores cuando esta empresa es adquirida por la Compañía Mexicana de Aviación, dando como resultado ahora si Mexicana de Aviación.

Ante la incipiente necesidad de tener instalaciones relacionadas a la aviación como lo son hangares y pistas de aterrizaje de manera principal, es cuando en el año de 1928 se iniciaron las construcciones de la primera terminal para la aviación civil en nuestro país, es así como nace el Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México comenzando sus operaciones en el mes de Febrero de 1929.

Simultáneamente con este año 1929, los directivos de Mexicana de Aviación venden sus acciones a la empresa Pan American Airways, logrando una apertura de mercado con rutas internacionales a los Estados Unidos, es así como la empresa comenzó a crecer de una forma importante durante los años 30's siendo por ejemplo la primera compañía extranjera en volar a Los Ángeles California el 3 de Enero de 1936.

Durante el transcurso de la década de los años 30's los aviones habían alcanzado un nivel de desarrollo sumamente importante pues se construían aviones más grandes, con más capacidad de carga y pasajeros, estos volaban más rápido y por más tiempo, los diseños de las aeronaves tenían una aerodinámica más eficiente, tecnologías implementadas como el piloto automático, la radiocomunicación e instrumentales de cabina más complejos todo esto produjo a la navegación ser más precisa.

Gracias a todos estos cambios de la aviación es el 15 de Septiembre de 1934, cuando surgió la mayor competencia de Mexicana de Aviación, me refiero a Aeronaves de México, hoy conocida como Aeroméxico. El primer vuelo se realizó en un avión modelo Stinson SR 5-A el cual era un monoplano de ala alta, cabina cerrada, con capacidad para cuatro plazas y tren fijo, equipado con un motor

Lycoming radial R-680, de 215 caballos de fuerza, con la ruta México-Acapulco²². Y es así como comienza la competencia entre estas dos aerolíneas en nuestro país, claramente tenía más experiencia, capital, aviones y rutas Mexicana de Aviación, sin embargo, ya no era la única aerolínea en nuestro país para ese entonces.

Durante toda la década de los años 30's y hasta finales de la segunda guerra mundial la industria aeronáutica en México era bastante próspera, para ese entonces ya se habían fabricado más de 100 aviones en nuestro país siendo los modelos más emblemáticos Sesquiplanos Azcárate, los biplanos Ares o los monoplanos Teziutlán entre algunos otros. Lamentablemente este buen ritmo no pudo ser sostenible para nuestro país permanentemente debido a diversas problemáticas internas, falta de presupuesto y en honor a la verdad, los avances continuaron dándose en el mundo pero no estaban a la par del desarrollo de ese momento en nuestro país.

Desde inicios de la década de los 40's se comenzó a trabajar con los motores a reacción²³, de hecho a finales de esta década ya se habían diseñado varios aviones con esta propulsión y se había roto la barrera del sonido, estos mismos motores son los que en la actualidad seguimos utilizando. También debido a las velocidades y altitudes ya alcanzadas para ese momento, por otro lado se comenzaron a implementar las primeras cabinas presurizadas.

Después de la segunda guerra mundial, ya en la década de los 50's los fabricantes de aviones se desmarcaron completamente de la visión militar buscando ofrecer en sus nuevos diseños los aspectos relevantes de las siguientes décadas para transportar a personas en el área civil, se buscó adecuar sus aeronaves de confort y seguridad, cuyos elementos no habían estado presentes

²² Aeroméxico. (2019). "El regreso de una leyenda". 15 de Octubre de 2019, de Aeroméxico Sitio web: <https://aeromexico.com/es-mx/acerca-de-aeromexico/nuestra-historia/stinson>

²³ Díez, V. S. (2007). El motor de reacción y sus sistemas auxiliares. Editorial Paraninfo.

hasta este momento, la utilización de motores a reacción fueron más comunes, inclusive introduciéndose en los aviones comerciales. Si bien es cierto, existieron otros aviones comerciales con esta motorización, el avión que lo instauró como normal estas motorizaciones fue el Boeing 707.

En nuestro país esta década fue de desarrollo, de igual manera, como ejemplo de ello el 19 de Noviembre de 1952, el presidente Miguel Alemán inauguró el nuevo edificio terminal, la ahora llamada Terminal 1 del entonces aeropuerto central, por esas mismas fechas se publica el primer Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles. Ese mismo año se hace necesario el cambio del Departamento de Aeronáutica Civil a la Dirección de Aeronáutica Civil, ello para dotar a este órgano de más funciones ajustadas a las circunstancias de la época en cuanto aviación se refería.

El joven mercado de la aviación civil trajo consigo el utilizar estos servicios inicialmente en todo el mundo de manera extremadamente elitista y solo reservado para las personas de mayor poder adquisitivo, en esta década es donde se introduce el concepto todo incluido, en el cual se relacionaba, el hospedaje premium, alimentos, traslados terrestres y visitas de interés turístico, con este tipo de complementos se buscó potenciar los servicios aéreos, en México los primeros lugares en contar con este tipo de servicios fueron Oaxaca, Mérida y Puerto Vallarta²⁴.

Las aerolíneas comenzaron a hacer más frecuentes los viajes internacionales como el caso de Aeroméxico, la cual, tocó por primera vez tierras extranjeras a bordo de un avión Bristol Britannia 302, concretamente aterrizando en California, Estado Unidos, el 29 de Noviembre de 1957 y nueve días después, aterriza Aeroméxico también en New York.²⁵

²⁴ Aeroméxico. (Septiembre, 2016). "Surcando cielos internacionales". 15 de Octubre de 2019, de Aeroméxico Sitio web: <https://aeromexico.com/es-mx/blog-de-viajes-inspirate/surcando-cielos-internacionales>

²⁵ Ibídem

Para la década de los 60's la aviación había dado pasos agigantados en todo sentido, producto de la llamada guerra fría entre la extinta Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y los Estados Unidos, producto de ello se implementaron avances fuera de serie que hoy día, resultan de lo más extraordinario, solo por mencionar un par Yuri Gagarin el 12 de Abril de 1961 a bordo de la nave Vostok 1 orbitó alrededor de la tierra en 108 minutos u otro ejemplo de lo extraordinario fueron los vuelos tan inconcebibles como los más de 6,000 km/h alcanzando el avión X-15A-2 el 26 de junio de 1964.²⁶

Por otro lado, la aviación civil creó el Boeing 747, el primer avión jumbo de la historia con capacidad hasta para 500 personas, fue presentado en 1968. Por su parte en nuestro país, el 2 de diciembre de 1963 El Aeropuerto Central cambió su nombre a Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, también el 10 de junio de 1965 el gobierno de la República creó "Aeropuertos y Servicios Auxiliares" (ASA) para coordinar la operación de todos los aeropuertos del país. Por su parte aerolíneas como Aeroméxico tiene sus primeros vuelos transatlánticos a bordo de aviones Douglas DC-8 en 1963.²⁷

En los años 70's cobra gran popularidad el primer avión comercial supersónico de la historia, el Concorde, este avión prestó servicios de 1976 a 2003 el cual alcanzaba una velocidad de 2,179 km/h, lo cual representa ser 1,200 km/h más en comparación a un avión comercial, que actualmente vuela a velocidad promedio.

Por otro lado, las aerolíneas más importantes de México tuvieron una serie de avances significativos, Mexicana de Aviación logró un crecimiento muy

²⁶ López, A... (Abril, 2011). "12 de abril de 1961: Yuri Gagarin, el primer hombre en el espacio". 17 de Octubre de 2019, de 20 Minutos Editora, S.L. Sitio web: <https://blogs.20minutos.es/yaestaellistoQUEtodolosabe/12-de-abril-de-1961-yuri-gagarin-el-primer-hombre-en-el-espacio/>

²⁷ Aeroméxico. (Septiembre, 2016). "Surcando cielos internacionales". 15 de Octubre de 2019, de Aeroméxico Sitio web: <https://aeromexico.com/es-mx/blog-de-viajes-inspirate/surcando-cielos-internacionales>

considerable en esta década, para ese momento esta aerolínea posee la flota más grande de toda América Latina y a su vez poseía la flota más grande de Boeing 727 fuera de los Estados Unidos, de los aviones más avanzados de su época. Y en cuanto a Aeroméxico es precisamente en esta década cuando cambia su denominación de Aeronaves de México y se acorta el nombre a Aeroméxico, en el año de 1972²⁸.

Para la década de los 80's la industria nacional sufrió bastantes percances provocadas por la previa nacionalización de la aviación en la década anterior y el acarreamiento de malas administraciones, por su parte Mexicana de Aviación de igual manera presenta la problemática económica de la época y obliga a la empresa a vender el 54% de las acciones al gobierno federal convirtiéndola en una empresa de participación mixta.

Los años 90's de igual manera fue una década sumamente complicada para la aviación en México marcados principalmente por dificultades económicas del país, la famosa devaluación y de igual manera, se suscitaron diversos cambios, como parte del programa de reestructuración de la red aeroportuaria nacional, consideró el concesionar a la iniciativa privada 35 de las 60 terminales del país, el 1º de noviembre de 1998 el AICM se desincorpora de la red ASA para conformar el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, consistente en tres empresas: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S. A. de C. V., Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S. A. de C. V. y Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S. A. de C. V., cada una de ellas operaba como empresas de participación estatal mayoritaria, y en un inicio operaban el aeropuerto en espera de su privatización.²⁹

²⁸ Aerolíneas Mexicanas. (Octubre, 2016). "Aeroméxico". 15 de Octubre de 2019, de Aerolíneas Mexicanas Sitio web: <https://aerolineasmexicanas.mx/lista-de-aerolineas-mexicanas/aeromexico-historia-y-datos>

²⁹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (Diciembre, 2015). Acerca del AICM. 16 de Octubre de 2019, de Secretaría de Comunicaciones y Transportes Sitio web: <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/breve-historia>

Al alejarse cada vez más de la posibilidad de la privatización se tomó la decisión de ampliar la terminal aérea en lugar de construir un nuevo aeropuerto. Este programa estaba previsto no solo en su ampliación sino también en su remodelación para incrementar su capacidad de atender pasajeros y pasar de 24 a 32 millones de pasajeros nacionales e internacionales.

Esta década fue compleja también para las aerolíneas, el aumento del costo del combustible y el aumento de la competencia doméstica, mismos elementos complicaron el desarrollo de las 2 mayores aerolíneas. Por parte de Aeroméxico en 1991 se inició el reemplazo de aviones con nuevos Boeing 767-200ER, utilizados en vuelos a Europa, Nueva York y Tijuana. Se agregaron vuelos a Frankfurt, París y Roma vía Madrid. En 1992 Aeroméxico adquiere la ya quebrada aerolínea Aeroperú del Gobierno de Perú³⁰.

En 1993 el Grupo Aeroméxico toma control de mexicana, la segunda aerolínea Mexicana más grande, bajo una misma administración. En 1994 el Presidente Carlos Salinas de Gortari deja su cargo y sigue una serie de devaluaciones a lo largo de 18 meses, llevando al país a una severa crisis, así mismo, se cancelaron las rutas a Frankfurt y Roma.³¹

En 1996 se crea CINTRA (Corporación Internacional de Aviación) para evitar llevar a las dos aerolíneas más importantes de México a la quiebra, algunos de los Boeing 757 del plan de renovación de Aeroméxico terminaron en mexicana y en Aeroperú. El mercado Mexicano y la aerolínea se recuperaron para el año 1998.

Las cosas para Mexicana de Aviación en esta década fueron de mal en peor, tras diversos cambios de administración, problemas financieros, cambio de estrategias de mercados, conflictos de intereses públicos y privados provocaron el detrimento en esta década de la línea aérea.

³⁰ Aeroméxico. (Septiembre, 2016). "Surcando cielos internacionales". 15 de Octubre de 2019, de Aeroméxico Sitio web: <https://aeromexico.com/es-mx/blog-de-viajes-inspirate/surcando-cielos-internacionales>

³¹ Ibídem

En los inicios de la primera década del siglo XXI un ataque terrorista por la red yihadista Al Qaeda el 11 de Septiembre de 2001 conmocionó al mundo tras estrellar 2 aviones comerciales secuestrados en las torres gemelas (World Trade Center) en New York, así mismo, un ataque perpetrado al Departamento de Defensa de Estados Unidos, mejor conocido como El Pentágono, esto dio como resultado más de 3,000 muertes y un parte aguas en la aviación civil, pues a partir de ese momento se redefinió la seguridad y control en los aeropuertos a nivel internacional.

Además de ello, hubo bajas considerables en el uso del avión por parte de los usuarios, existieron constantes amenazas terroristas en diferentes partes del mundo, muchas si se han llevado a cabo, no necesariamente por motivo de un avión, sin embargo, existe mucho cuidado y atención en quién entra y sale de los diferentes países para evitar en la medida de lo posible este tipo de ataques.

Así mismo, se logró aliviar las finanzas de las aerolíneas a nivel global por la incorporación de venta de boletos a través de internet, con esto se fue eliminando en gran medida las grandes comisiones de agencias de viajes y se hizo más práctico y cómodo la compra de los boletos de avión a los diferentes consumidores, Aeroméxico comenzó su venta por internet a partir del año 2000.

En el periodo del 2000 al 2005, Aeroméxico operó un promedio de 60 aviones y 20 aviones en Aero-litoral. En 2003 inició un ambicioso programa de renovación adquiriendo Boeing 737-700 como reemplazos para sus DC-9's. En 2006 se inician vuelos a Japón vía Tijuana con sus aviones Boeing 777-200ER³².

Durante el año 2006, la compañía dueña de Aeroméxico, Consorcio Aeroméxico S.A. de C.V., sufría de grandes deudas y no podía generar suficientes ganancias para pagarlas en 2007 pusieron Aeroméxico a la venta. Se realizó una subasta cuya duración fue de una semana, Grupo Financiero Banamex compitió

³² Aerolíneas Mexicanas. (Octubre, 2016). "Aeroméxico". 15 de Octubre de 2019, de Aerolíneas Mexicanas Sitio web: <https://aerolineasmexicanas.mx/lista-de-aerolineas-mexicanas/aeromexico-historia-y-datos>

contra la familia Saba. Finalmente, el 17 de Febrero del 2007, Banamex impuso la mejor oferta y se le vendió por 249.1 millones de dólares.³³

Por otro lado la historia de Mexicana de Aviación fue muy diferente, el Gobierno vende Mexicana de Aviación y otros activos en un paquete como Grupo Mexicana por 165.5 millones de dólares a la firma hotelera local Grupo Posadas, en el 2005, pero lamentablemente en años posteriores la situación se tornó complicada de forma general para toda la industria producto de la recesión económica y el brote de influenza H1N1 en México a finales de abril en el año 2010, Mexicana anunció en mayo planes para emitir un bono en el mercado global en busca de mejorar su balance tras dos años de pérdidas. Pide al Gobierno mexicano respaldar el bono pero no lo consigue.

Tras unos meses cada vez más complicados, por diversos problemas incluyendo los propios sindicatos, es el 6 de Septiembre de 2010 entra a concurso la empresa y tras ser infructuosas las negociaciones en todo es el 4 de abril del 2014 cuando es declarada en bancarrota.

En la actualidad la aviación en México y en general en el mundo ha tenido un repunte considerable en esta última década, cada vez son más las personas que tienen la necesidad de salir a otras partes, el avión se ha vuelto un elemento más natural y cotidiano en la sociedad, esta tendencia día a día va a la alza y la competitividad de diversas aerolíneas, los avances de tecnología en aviación han hecho posible el poder viajar casi a cualquier punto del planeta. En México no ha sido la excepción y ha habido un crecimiento considerable en el flujo de pasajeros que utilizan el avión. La aerolínea más importante de nuestro país tras el cierre de Mexicana de Aviación es Aeroméxico, la cual ha tenido un crecimiento significativo en sus números, siendo actualmente una aerolínea de prestigio pese a sus deudas motivo por el cual fue vendida en 2007 al grupo BANAMEX.

Son evidentes los retos del país en este tema tan importante para el desarrollo de cualquier economía, tenemos grandes puntos a tratar con relación a

³³ Ibídem

las controversias suscitadas recientemente con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y lo relativo al aeropuerto de Santa Lucía, tenemos también como punto de análisis la problemática reciente entre Aeroméxico y Fly Emirates respecto a la ruta comercial Ciudad de México, Barcelona, Dubái pero estos son temas a desarrollar en capítulos posteriores.

1.4. SURGIMIENTO DE AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO

Las compañías aéreas que comenzaron a realizar trayectos con costos económicos surgieron hace ya varias décadas, así como las aerolíneas comerciales conocidas de manera más difundida actualmente, sin embargo, el surgimiento de éstas generó demasiadas polémicas y así mismo, propició estudios pronosticando su fracaso, pues en un mercado tan estandarizado pocas personas pudieron ser visionarias de esta nueva tendencia y que esta aun actualmente vigente.

El término Low Cost o Bajo Costo, surge en Estados Unidos, para referirse a aquellas aerolíneas que ofrecen costos de operación bajos o menores respecto a la competencia dentro de este mercado y fueron logrando estos bajos costos a partir de la eliminación de muchos de los servicios ofrecidos de manera tradicional a los pasajeros. Tras la Segunda Guerra Mundial, durante la década de los años 50's, muchos de los aviones sobrantes se utilizaron de manera comercial, una de las principales aerolíneas pioneras dentro de este mercado fue Pacific Southwest Airlines "PSA" precursora de Southwest Airlines, cuando entra en operaciones por su fundador Kenny Friedkin en el año de 1949 con un Douglas DC-3, esta aerolínea de Estados Unidos, con sede en San Diego, California, tuvo como su principal eslogan "The World's Friendliest Airline" (La aerolínea más amistosa del mundo).

Corriendo el año de 1955, PSA adquirió dos Douglas DC-4, posteriormente renueva su flota con los Boeing 727-114, Boeing 727-214 y Boeing 737-214 en 1970.³⁴

Es hasta el año de 1988 cuando esta aerolínea (PSA) se fusiona con US Airways, la cual fue fundada en 1939, esta aerolínea también de origen estadounidense y de manera específica con sede en Tempe, Arizona y controlada por American Airlines Group, donde realizaba vuelos a diferentes destinos como lo eran: Norteamérica, América Central, el Caribe, Hawái y Europa.

Es esta fusión la causante de reducir costes innecesarios en su servicio para ofrecer costos más competitivos y así fueran del agrado y posibilidades de más posibles pasajeros, a partir de esta experiencia y nueva ideología de mercado es como se comenzó a tomar mayor relevancia a estas implementaciones dirigidas al ahorro en costes para ofrecer servicios más económicos.

³⁴ Biblioteca y archivos del Museo del Aire y el Espacio de San Diego. (2001). "Colección Pacific Southwest Airlines". 17 de Octubre de 2019, de Biblioteca y archivos del Museo del Aire y el Espacio de San Diego Sitio web: https://oac.cdlib.org/findaid/ark:/13030/c89310hf/entire_text/

CAPÍTULO 2. ANÁLISIS NACIONAL E INTERNACIONAL DE LOS MODELOS DE AVIACIÓN CIVIL LOW COST

Este capítulo particularmente resultó un reto significativamente mayor al primero pues el avance fue más lento dado por la información aquí vertida, no fue sustraída en su gran mayoría de libros, esta fuente de información fue de gran utilidad para el capítulo uno, pues todo este capítulo fue alusivo a aspectos históricos, lo único a realizar fue la estructuración de la información en tal forma que me permitiera dar forma a los antecedentes de mi tema y así mismo, se explicara de la mejor manera los elementos constitutivos de la aviación y principalmente a la creación de las aerolíneas de bajo costo.

En este segundo capítulo la información de la cual se compone es en su gran mayoría actual y de la cual existen pocos libros referentes del tema y si los hay son en su gran mayoría extranjeros, si bien se consultaron libros la gran mayoría fueron consultas electrónicas de donde se pudo obtener esta información pues fue extraída de las aerolíneas directamente así como de las diferentes organizaciones internacionales públicas y privadas donde se proporcionan las cifras y elementos vertidos a continuación.

Es importante precisar que se recurrió en varias ocasiones a traducciones de diversa información del idioma inglés, si bien procure hacer la información lo más transparente y literal posible también se evitó a toda costa hacer copias textuales de la información y plasmar la información acompañada de mis ideas e interpretaciones expresadas con mis propias palabras, pues en su gran mayoría únicamente me aboco a citar fuentes y no copiar fragmentos de otros autores con la intención de que sea una obra si fundamentada pero inédita.

2.1. NECESIDAD DE AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO

El avión es un medio de transporte que al paso de los años se ha ganado una gran importancia en cualquier sociedad, ello por ser este transporte rápido, práctico y seguro, estas características cualquier persona en el día a día valora y necesita para la realización de diversas actividades en otros lugares y con otras personas. Con el paso del tiempo este medio dejó de ser visto como un transporte de lujo, de uso exclusivo para aquellas personas privilegiadas las cuales lo hacían ya sea por motivos únicamente de negocios o de alto poder adquisitivo para la recreación, el punto es que podían permitirse este transporte desde el inicio de las aerolíneas como las conocemos.

Con el paso de los años se ha logrado estandarizar más el uso del avión, se ha vuelto más común, lo cual, significa se rompan los parámetros de antaño cuando solo una persona de alto poder económico podía viajar en avión y actualmente personas “comunes” de todo el mundo, por cuestiones laborales, familiares, científicas, académicas, recreativas, entre otras, puedan optar por este transporte.

Esta posibilidad se ha generado por diversos factores, siendo el más importante los avances tecnológicos, que han producido en esta industria, el desarrollo de aeronaves con mejores diseños, mejores materiales y mayor tecnología, ello ha traído consigo un crecimiento significativo en la cantidad de pasajeros a bordo de un avión, atendiendo de manera indispensable a su seguridad y comodidad con el mayor ahorro de combustible posible y desde luego procurando una conciencia responsable en el cuidado del medio ambiente.

Aunado a esto, los avances también se han visto reflejados en los proyectos aeroportuarios, cada vez son más ambiciosos en los cuales se observa la experiencia adquirida con el paso de los años con la creciente industria aérea. En estos nuevos aeropuertos se hace alarde de capital, innovaciones técnicas y alta tecnología permitiendo introducir elementos novedosos y gran capacidad de servicio a esta industria joven y floreciente.

Es evidente la tendencia mundial dirigida a la globalización, entiéndase por esto al proceso histórico que tiene como característica la integración de los diferentes grupos sociales para la afinidad política, económica, tecnológica, social, cultural, etc., ello para estar más interconectados³⁵, esta globalización se ha logrado desde mi punto de vista a través de tres grandes ejes, los cuales son: el intercambio de mercancías, el intercambio de información de manera inmediata y desde luego, el intercambio humano. Por ello considero la llegada del internet como el causante de los cambios significativos sin precedentes en la forma en que entendemos el mundo y simbólicamente ha logrado la reducción de las distancias y el contacto con otras personas y otros lugares por la gran cantidad de información a la cual podemos acceder con tan solo un click, son estos tres elementos primordiales a los que haremos referencia en estas líneas acerca del crecimiento de la aviación.

Si bien, el flujo de pasajeros está determinado por diversos elementos, de manera particular existe un factor el cual, en mayor o menor medida puede ser clave para determinar el nivel de flujo de personas de país a país, o bien, de región a región y este es, por supuesto, el aspecto político. Los tratados internacionales, las leyes generales, reglamentos, concesiones y demás figuras jurídicas que están presentes en cualquier país son de igual manera piezas claves cuyo objetivo es coadyuvar en el desarrollo de la industria aérea de una nación determinada, por lo cual, es de suma importancia tener presentes las tendencias y necesidades particulares en pro de garantizar como Estado la alta calidad de los servicios aéreos, la seguridad para todos los usuarios y la competitividad que permita a nacionales y extranjeros realizar operaciones de manera eficaz y esto a su vez favorezca la economía a través del intercambio de las necesidades humanas en todas sus variantes.

³⁵ Imaginario, A... (Septiembre, 2019). "Significado de Globalización". 19 de Noviembre de 2019, de Significados Sitio web: <https://www.significados.com/globalizacion/>

Actualmente, se ha diversificado tanto la industria aeronáutica a grado tal que las empresas aéreas han creado diversos conceptos de servicios en los cuales se dirigen a un mercado específico, a un sector social en particular, o sea, a un tipo de cliente y es de esta manera cómo surge el concepto LOW COST.

En relación a lo señalado respecto a la importancia de las políticas usadas para favorecer al crecimiento de cualquier industria y de manera más particular a la industria aérea se vuelve palpable entre 1950 a 1988 cuando en todos estos años se planteó bajo esquemas y teorías sumamente complejas, la hipótesis de la desregulación de las tarifas por el uso de servicios aéreos. La decisión por la desregulación tomó en cuenta variables como lo son la evolución de la industria en ausencia y presencia de la recesión;

a) el desempeño de la industria con y sin incremento en los precios del combustible;

b) la evolución de la tarifa por milla-pasajero observada, en comparación con la evolución de la tarifa estándar *coach* calculada por el Buró de Aeronáutica Civil, entre 1974 y 1981;

c) el desarrollo de la industria en presencia y ausencia de un régimen de regulación;

d) el ingreso per cápita por pasajero-milla, y como variables independientes el ingreso real per cápita, la tasa de desempleo, etc.

El problema al que se enfrentaron dichos estudios es referente a los resultados pues no eran concluyentes, existían tantas variables y perspectivas de estudios y los resultados no arrojaron datos satisfactorios a un sentido u otro.

La desregulación entre otros aspectos debe entenderse de manera primordial como un proceso pues conlleva a la eliminación parcial o generalizada de los controles de precios, cantidades, y entradas y salidas de competidores de una industria. A pesar de no tener elementos concluyentes el 24 de octubre de 1978, el Acta de Desregulación de las Aerolíneas se convirtió en ley. Y empezó una nueva era: el control federal sobre los horarios de vuelo, tarifas, calidad de

servicio y mercados servidos por las aerolíneas llegó a su fin, y se abandonó la supervisión financiera. Solo la seguridad aérea se mantuvo bajo regulación federal.

En la década siguiente, la Historia conspiró para consolidar la desregulación. Decenas de nuevas aerolíneas entraron a competir en el mercado mientras los precios del petróleo caían en un 60%. Las tarifas se desplomaron y las opciones se multiplicaron. Fue así como nació un consenso casi total y hasta hoy cubre todo el espectro político y partidario: la desregulación fue un éxito rotundo.

Escribiendo para The Atlantic a principios de este año, Derek Thompson resumió esta creencia general. En 1958, señaló,

«...más del 80% del país nunca había abordado un avión, por una simple razón: volar era ridículamente caro. Y había una simple razón por la que volar era ridículamente caro: esa era la ley... Hay muchas historias tristes sobre la economía de EE.UU. en los últimos 30 años, pero he aquí una historia feliz para todos (excepto las aerolíneas), desde los capitalistas más radicales hasta los más liberales defensores del consumidor...».³⁶

Es así como esta tendencia se generaliza en el mundo partiendo de la premisa del gran valor aportado a la industria aérea, la no intervención gubernamental, respecto al control tarifario y demás elementos cuya determinación es el precio de los boletos, con esto es como se abre la puerta para todas las aerolíneas y crear el concepto de Bajo Costo.

Es importante establecer cuáles aerolíneas han sido las pioneras dentro de esta industria, como lo es el caso de Ryanair, Air Lingus, British Airways, estas

³⁶ Morris, D... (Enero de 2014). "Desregulación aérea: el triunfo de la ideología sobre la evidencia". 26 de Noviembre de 2019, de Transport Sitio web: <https://transport.ec/actualidad/desregulacion-aerea-el-triunfo-de-la-ideologia-sobre-la-evidencia/>

dos últimas son las que tenían mayor injerencia dentro del mercado hasta 1985 cuando se comienza a crear el concepto de las aerolíneas de bajo costo.

Tras la creación de más aerolíneas ofreciendo sus servicios, la ideología más sobresaliente dentro del mercado, es la creación del término low cost, donde a través de ciertas estrategias de mercado, podrían hacer una disminución considerable en los vuelos, aun cuando tuvieran el mismo destino en relación con las aerolíneas que acaparaban la mayor parte del mercado como lo eran las aerolíneas de antaño.

En las últimas décadas estos modelos de negocios han traído consigo una mayor movilidad de personas y se ve reflejada en aspectos económicos en un país. La principal aerolínea partícipe dentro de esta ideología fue Southwest Airlines, creada en 15 de marzo de 1967³⁷, por Herb Kelleher y Rollin King, donde su principal objetivo era la conexión de tres ciudades: Dallas, Houston y San Antonio. Pues en ese entonces existía un estricto control sobre el transporte aéreo. No fue hasta el 24 de octubre de 1978 cuando se puede llevar a cabo esta idea³⁸, cuando se realizó la desregularización del espacio aéreo por el entonces presidente de los Estados Unidos James Earl Carter, Jr. Esta acción trajo consigo la desregularización aérea de todo el mundo, pues comenzó a ocasionar una apertura del mercado aéreo en Estados Unidos y ahora también para aerolíneas extranjeras, y por supuesto aumentó la disposición de crear nuevas rutas aéreas en las mismas aerolíneas nacionales ya existentes, como fue el caso de Southwest, permitiendo así una ampliación de servicios, bajar las tarifas y por supuesto introducción de nuevas tecnologías para operar en el mercado.

³⁷ Gary Kelly. (Abril, 2019). "Best in Flight ". 27 de Noviembre de 2019, de Southwest Sitio web: <https://www.southwest.com/assets/pdfs/about-southwest/garys-greeting.pdf>

³⁸ Ibídem

2.2. IDEOLOGÍAS DE LAS AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO

De acuerdo con en el tema anterior podemos constatar que uno de los más grandes pilares pauta del surgimiento del concepto de negocios a través de aerolíneas de bajo costo fue la desregulación de los precios en esta industria, pero es innegable también que no es el único factor que permitió su creación y subsistencia hasta hoy día³⁹.

Partamos del hecho de señalar a la aerolínea de bajo costo una persona moral (empresa), como cualquier otra, cuenta con capital y trabajo como factores de producción con la intención de satisfacer una necesidad por un pago. En el caso de las aerolíneas de bajo costo aplica el mismo principio, lo cual es interesante, porque a pesar de los costos bastante ajustados que pueden llegar a presentarse en este tipo de compañías, resultan rentables económicamente hablando este tipo de aerolíneas.

Si bien existe el término aerolínea de bajo costo en la industria no significa por ese simple hecho el manejo costos similares, por ejemplo, pueden existir aerolíneas que ofrecen precios de un 50% a 75% de ahorro respecto a la competencia o habrá aerolíneas realizando una reducción del 15% al 20% del costo únicamente, si bien ambas podrían ser catalogadas como aerolíneas de costo bajo, no son sustancialmente las mismas reducciones adoptadas de una respecto a la otra.

Queda clara la premisa para estas empresas, pues es reducir costos, de los cuales se puedan prescindir o se puedan hacer eficientes al máximo, para de esa manera, se ofrezcan boletos más baratos y sea en función de ello una empresa con gran demanda, desde luego, además de reducir gastos y ofrecer asientos baratos debe quedar margen de ganancias para la empresa para ser redituable, de lo contrario no tendría sentido alguno. Desde un enfoque empresarial, resulta

³⁹ Cruz Rodríguez, I. J. (2012). Aerolíneas de bajo costo en México: Competencia modal, intermodal e intramodal. *Contaduría y administración*, 57(4), 235-251.

complejo tener ganancias mientras al mismo tiempo se abaratan los boletos de avión (por decirlo de forma coloquial) y es precisamente en este punto que la astucia, la innovación, el ingenio y visión, sale a relucir por cada una de estas compañías para tener éxito en esta industria cada vez más demandante.

El primer elemento compuesto por una aerolínea de bajo costo lógicamente es el avión, pues es el aspecto más importante y costoso dentro de cualquier aerolínea es de suma importancia tener una estrategia clara de este aspecto para marcar las diferencias con aerolíneas convencionales desde este punto.

Es desde aquí cuando las aerolíneas de bajo costo redefinieron las estrategias lógicas y de sentido común utilizadas en prácticamente cualquier sector aún hasta hoy día, e independientemente del valor de la inversión siempre está presente el sentimiento de prudencia al ejercer gastos. El gran parte aguas encontrado en estas aerolíneas respecto a los aviones es que al comprar más unidades existen descuentos considerables en el costo de las aeronaves, caso contrario de si solo se compra un solo avión, si bien es una medida un tanto arriesgada también es la manera de proyectar costos de asientos más económicos a futuro.⁴⁰.

La compra de más aviones tienen como inherencia comprar a una sola empresa fabricante y un mismo modelo de avión, lo cual, repercute en los costos de mantenimiento así como el nivel de eficacia y velocidad con la que los ingenieros pueden solucionar algún desperfecto será considerablemente más optimizado, pues serán los mismos componentes mecánicos en todos los aviones, así mismo le es aplicable este principio para el mantenimiento⁴¹.

Por lo que respecta al uso de los aviones estas empresas de igual manera, contrario a lo pensado habitualmente tienen aviones de un solo modelo y de última

⁴⁰ Canseco González, A. D., Zúñiga Alcaraz, C., & Blanco Martínez, L. (2015). Análisis estratégico sobre el desarrollo de las líneas aéreas de bajo costo en México. *Nova scientia*, 7(15), 343-363

⁴¹ *Ibíd*em

generación, no se escatima en esa parte pues utilizar aviones nuevos hace menos probable una falla mecánica, además, son más rápidos, los pilotos, así como el personal a bordo de la nave tienen la capacitación del mismo modelo, son eficientes los mantenimientos, sin mencionar las características propias de una aeronave de nueva generación, pues aporta la máxima capacidad de pasajeros por el menor consumo de combustible posible, el cual, por sí mismo, el combustible es un factor sumamente importante al ser la materia prima del funcionamiento de la aeronave y entre menos consumos se tengan más ganancia o más ajustado puede ser el costo del asiento.

Es importante señalar que al ser el avión un objeto tan costoso, este debe cumplir con las exigencias del cliente, estos pueden ser configurados de diversas formas, según las especificaciones requeridas por el comprador, en el caso de las aerolíneas de bajo costo se prescinde casi en su totalidad de elementos de lujo y estos invariablemente requieren más espacio, preparación del personal e infraestructura, generando gastos, lo cual es precisamente lo que dichas aerolíneas tratan de eliminar para ajustar los costos. Por esta razón las configuraciones de los aviones de aerolíneas de bajo costo tienen como premisa la austeridad en el servicio por norma general y el mayor número de plazas posibles para más personas y por ende más personas puedan transportarse en un mismo vuelo.

Aunado a ello, una gran reducción de costos lo es de manera particular el personal, pues al realizar las contrataciones, se busca de manera primordial gente con poca o nula experiencia, para que así sea capacitada y empleada para distintas tareas dentro de la misma aerolínea, ya sea dentro de cabina o bien, en los aeropuertos, es decir, azafatas podrían realizar funciones como Check-in, atención a pasajeros durante el vuelo o bien tener funciones de limpieza al concluir el mismo, todo ello para evitar más contrataciones por distintos empleos otorgando salarios relativamente más contenidos respecto a otras aerolíneas.

Por otro lado, los servicios comunes en otras aerolíneas como lo pueden ser los alimentos y bebidas, en las aerolíneas de bajo costo son elementos

extraordinarios de servicios durante un vuelo, con ello se logran suprimir esos servicios y solo se ofrecen si el pasajero paga un costo adicional por ello.

Otra medida de ahorro común entre las aerolíneas Low Cost es la utilización de aeropuertos secundarios y no los más populares y transitados, ello porque resulta más costoso el uso de pista en aeropuertos grandes que en los poco conocidos, además, influyen los horarios que se elijan para los despegues y aterrizajes, en función de la mayor demanda por ciertos horarios de los cuales estas aerolíneas pueden prescindir.

En estas aerolíneas de bajo costo es de vital importancia que se encuentren generando todo el tiempo vuelos para ser rentable este modelo de negocio, es por ello que la mayor parte del tiempo se encuentra circulando la mayor parte de la flota, ello es posible por la popularidad con los usuarios por sus costos bajos dado lo cual difícilmente no tendrán cupo lleno en sus viajes.

Como último elemento más diferenciador en los mecanismos utilizados por aerolíneas de estas características se encuentra la visión empresarial, porque todos estos ahorros bien podrían considerarse como ganancia neta de la compañía y dejando en segundo término el costo del ticket para el usuario, sin embargo, la competencia entre estas aerolíneas cada vez obliga a ofrecer mejores opciones al pasajero respecto al costo del asiento, siendo así importante tener una visión empresarial a futuro en el cual se tome más importancia a los ahorros que genere la compañía respecto al transporte y estos vayan directamente al costo inferior por vuelo del pasajero, porque si bien es cierto se castiga a la ganancia como compañía, la popularidad, la usabilidad y el favoritismo del usuario a la larga conlleva una mayor cantidad de vuelos, por ende más ingresos y estos hacen completamente rentable esta ideología de negocio.

De forma general, estos son los elementos más importantes por medio de los cuales se puede hacer una reducción en los costos de boletos de avión para los usuarios, sin que sean los únicos, pues existen aspectos de mayor detalle relacionados de manera particular a las estrategias e implementaciones determinadas por cada aerolínea.

Un ejemplo de estos detalles sumandos a los intereses de este tipo de aerolíneas son aspectos tan simples como cobrar un cargo extra si el pasajero desea elegir su asiento en el avión, de lo contrario realizarán fila para abordar el avión, de esta forma también se reduce el tiempo de espera de la aeronave en pista pues no existe un acomodo de pasajeros conforme escogieran su asiento, sino en su mayoría se acomodan conforme fueran llegando.

Las aerolíneas de bajo costo evitan a toda costa realizar escalas, contrario a lo que usualmente se observa de las aerolíneas convencionales pues como puede suponerse resulta más costoso llevar a un pasajero a donde no es su destino final, se generan costos adicionales de pista para el avión, se evita hacer reembolsos de conexiones por mala planificación entre otros.

Es usual también la existencia de los pocos servicios de venta de tickets de forma personal en los aeropuertos, lo común es realizar las operaciones de venta a través de máquinas expendedoras o aún más común por internet, desde luego, todo ello para erogar menos gastos por infraestructura y personal. Se limita de igual manera en la medida de lo posible utilizar las puertas de embarque, ello porque genera gastos adicionales, es común también se aborden estos aviones a través de escaleras.

Por último para no extenderse demasiado en elementos secundarios, las aerolíneas Low Cost cobran usualmente como cargo extra el equipaje con el cual se viaja y realizando una comparación este es un servicio ofertado por una aerolínea convencional y se encuentra considerado ya en el precio, este elemento es importante pues cada aerolínea tiene una oficina encargada de hacer los cálculos relativos al peso del avión, más la cantidad de pasajeros, más el peso de equipaje, en relación a la distancia del vuelo y en consecuencia el combustible necesario para la realización del viaje.

Las aerolíneas de bajo costo tienen ingresos muy sustanciales siempre y cuando realicen de manera eficaz algunos o todos los elementos mencionados con anterioridad, a diferencia de aerolíneas convencionales su foco de mercado es la clase turista, por lo tanto no requieren demasiados elementos de mercadeo para

poner en marcha una de las muchas rutas que usualmente tienen estas aerolíneas, por su parte, para las aerolíneas convencionales se debe llevar a cabo detallados estudios de mercado para determinar la viabilidad de sus servicios, ello porque si bien tienen también clase turista, esta es más costosa por los servicios ya considerados en un costo de asiento más elevado, además, no solo se tiene clase turista sino otras categorías incluyendo clase premier, y evidentemente es más complicado vender boletos para esas clases, adicionalmente la inversión por factores antes mencionados como infraestructura y preparación de personal entre otros es considerablemente superior⁴².

Algunas de las aerolíneas generalistas han decidido incursionar con sub-aerolíneas de bajo costo para formar parte de esta nueva tendencia en crecimiento pero ha resultado un trabajo titánico combatir a las aerolíneas creadas bajo esta filosofía, con cientos de aviones y con la estructura más eficiente en esta tarea como lo puede ser EasyJet, Spirit o la tan emblemática Ryanair.

De manera concluyente se observa la tarea realizada por las aerolíneas de bajo costo y es crucial para el adecuado funcionamiento, esta propuesta de negocio ha roto muchos estigmas y usanzas de las primeras aerolíneas, se ha redefinido la concepción empresarial en este sector y con ello han logrado de igual manera reinventar la forma de viajar, queda como reflexión medular que para estas aerolíneas ha cobrado cada vez más importancia los servicios auxiliares pues de ello se sustentan en las diversas opciones no consideradas dentro del costo del boleto pero por medio de los pagos extras adquiridos solo si es pasajero lo requiere, es aquí donde estas aerolíneas están encontrando una gran utilidad pues se complementa y cimienta la viabilidad de los servicios.

⁴² Meissner, M. (2008). Las líneas aéreas de bajo coste: fundamentos teóricos y estudio empírico sobre su impacto en el transporte aéreo y en la estructura del sector turístico en Europa. Málaga

2.3. CASO RYANAIR

En los dos temas anteriores se ha observado el esquema empresarial, político, jurídico y social que origino el funcionamiento de las aerolíneas económicas, las necesidades para su creación y además, se comentó también los elementos generales así como unos cuantos particulares en los cuales estas empresas han hecho más eficiente los gastos en pro de ser más atractivas sus tarifas para los usuarios potenciales, sin embargo, si bien es cierto esta es una relativamente nueva corriente dentro de la industria, también ha pasado la suficiente cantidad de años para darnos cuenta de la tendencia por la cual personas optan por este tipo de servicios y en este tema se analiza a la máxima representante de las aerolíneas de bajo costo europeas para entender los elementos que influyeron en su creación pero sobre todo, en las decisiones estatales y empresariales tomadas para llevarlas el éxito y el reconocimiento poseído actualmente.

Todo inicia en Europa en el año de 1985, Tony Ryan tenía en ese entonces un equipo de 25 trabajadores, fundan la aerolínea Ryanair con sede en Dublín, Irlanda.⁴³

Esta misma aerolínea en la actualidad es la empresa que realiza más vuelos dentro del territorio europeo, es decir, “transporta a más de 153 millones de pasajeros cada año en más de 2400 vuelos diarios desde 86 bases, conecta más de 200 destinos en 40 países y cuenta con una flota de más de 475 aviones, a los cuales se le añadirán 210 Boeing 737 los cuales están en camino”.⁴⁴

⁴³ Johannes Blijdenstein. (Octubre, 2019). "Ryanair: Hechos, Historia e Indemnizaciones". 29 de Noviembre de 2019, de VUELO-RETRASADO.ES Sitio web: <https://www.vuelo-retrasado.es/blog/2019/10/01/ryanair-hechos-historia-e-indemnizaciones>

⁴⁴ Ryanair. (2019). "Sobre nosotros". 28 de Noviembre de 2019, de Ryanair DAC Sitio web: <https://www.ryanair.com/es/es/informacin-util/sobre-nosotros/sobre-nosotros>

A manera de historia de esta aerolínea se puede establecer su primer ruta en el año de 1985 en la ruta Waterford (Irlanda)-Gatwick (Londres) con un avión de hélice de 15 plazas, posteriormente se enfocó en la introducción de una nueva ruta, entre Dublín-Londres-Luton, compitiendo con el duopolio de las principales aerolíneas que en su momento tenían el control de los vuelos, las cuales eran British Airways y Aer Lingus.

Si bien fue una estrategia mercadológica que con el tiempo fue tomando fuerza, es importante mencionar las dificultades financieras en el año de 1991, motivo por el cual, Michael O'Leary fue contratado en 1987, comienza a estudiar el mercado estadounidense para determinar las características de la compañía Southwest Airlines y el motivo de tener números positivos y mantenerse dentro del mercado con costos tan reducidos⁴⁵.

Tras los estudios del funcionamiento de Southwest Airlines, descubren el secreto de las tarifas, pues se debía a muchas rutas cubiertas de manera diaria en un mismo avión, así como la cancelación de servicios ofrecidos a los pasajeros como lo eran comidas o clases bussines. Es sorprendente como esta aerolínea hizo la reducción de costos inclusive casi hasta la mitad respecto a la competencia de ese momento..

Por otra parte en el año de 1997, la aerolínea irlandesa lanza su primer vuelo europeo después de la entrada en vigor del acuerdo europeo "Open Skies" (Cielos Abiertos), consistente en la realización de vuelos sobre el territorio de los

⁴⁵ Johannes Blijdenstein. (Octubre, 2019). "Ryanair: Hechos, Historia e Indemnizaciones". 29 de Noviembre de 2019, de VUELO-RETRASADO.ES Sitio web: <https://www.vuelo-retrasado.es/blog/2019/10/01/ryanair-hechos-historia-e-indemnizaciones>

Estados miembros del tratado, estableciendo cuotas, designación de aeronaves, prohibiciones, desviaciones y situaciones de emergencia y demás relativas.⁴⁶

Por otro lado, la idea base en la cual opera el modelo de este tipo de aerolíneas es de forma general el tomar los costos estandarizados ofrecidos de manera común dentro del funcionamiento de una aerolínea y reducirlos respecto al sector del cual se trate, es decir, en cuanto a los aviones, es la materia prima de una aerolínea y por ende la más costosa, para explicar lo anterior debemos tomar como un ejemplo de la primera regla de reducción de costos cuando el año de 2001, Ryanair compró 155 nuevos Boeing 737-800 a un costo menor, debido a los atentados del 11 de Septiembre del mismo año en Estados Unidos, pues se vieron aplicadas muchas restricciones a las aerolíneas y muchas de ellas se vieron en bancarrota, por ello, Ryanair compra esta flota de Boeing a un costo muy bajo⁴⁷.

Teniendo así, el principal esquema de reducción de costos, es decir, la compra de una gran cantidad de aviones al mismo tiempo, generando descuentos por parte de la empresa Boeing. Por otro lado, la introducción de aviones con nuevas tecnologías, por ello, al ser la flota de un solo modelo implica la reducción al mismo tiempo los costos de mantenimiento, o bien, de personal especializado. Easy Jet, Spirit y por supuesto Ryanair tienen flotas con tecnologías más actuales en comparación con otras aerolíneas europeas.

Por otro lado y realizando este análisis de manera específica en Ryanair, una de las reducciones de los costos señalados con anterioridad son las contrataciones, esta empresa "contrata a trabajadores con perfil comercial y

⁴⁶ Organization for Security and Cooperation in Europe. (Marzo, 1992). "Tratado Cielos Abiertos". 1 de Diciembre de 2019, de Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE) Sitio web: <https://www.osce.org/es/library/14132>

⁴⁷ Ibídem

relativamente joven, además del imprescindible personal técnico (pilotos, técnicos de vuelo)”⁴⁸

En cuanto a este punto en particular debemos decir que ahorra en gastos, pues por poner un ejemplo, tiene personal especializado y preparado para realizar sus funciones en un modelo de avión únicamente, esto aplica particularmente a pilotos y sobrecargos, sin embargo, existen otras funciones de menor responsabilidad, de las cuales, una persona puede cubrir dos o tres funciones dentro de la empresa, ello porque no requiere de una especialización, de esa manera Ryanair logra exentar de manera inteligente gastos innecesarios en personal.

Como ya se mencionó con anterioridad, el internet ha sido pieza fundamental para el ahorro tanto de las aerolíneas y de los pasajeros, pues es a través de esta necesaria herramienta, por medio de la cual, las aerolíneas de todo el mundo han logrado ofertar sus servicios aéreos de manera directa con el posible pasajero, exentando los tan costosos gastos intermediarios de las famosas agencias de viajes, haciendo la compra-venta de boletos de avión, fácil, rápido y más económico, el buscar esta información en internet permite al comprador comparar precios y servicios de la diversa oferta existente para el destino en particular permitiéndole así, tener un panorama amplio de la mejor opción de vuelo según sus necesidades.

De forma tal de que los compradores puedan explorar opciones en internet y comparar no contrarresta la gran demanda y popularidad de las aerolíneas de bajo costo, sino todo lo contrario, reafirma sus cualidades como mejor opción para quien busque un transporte eficiente y económico.

Por último, es importante señalar que en la actualidad Ryanair sin ser una aerolínea de abolengo y de gran tradición aeronáutica en Europa como lo podría

⁴⁸ Alegre, G... (Febrero, 2019). "Ryanair y la Estrategia de Liderazgo en Costes". 1 de Diciembre de 2019, de Blog Sitio web: <https://www.guillermoalegre.es/ryanair-y-la-estrategia-de-liderazgo-en-costes/>

ser Air France, Iberia, KLM, entre otras, se ha posicionado en un periodo relativamente corto de tiempo como la aerolínea más importante de todo el continente y esto lo ha logrado a través de la inversión más grande y más estratégica en este sector.

Al ser una aerolínea de bajo costo es posible que no sea de las empresas que tenga una mayor cantidad de personal o de espacios para el pasajero como pueden ser puntos de venta de boletos, de atención o salas de estar, pero si posee una de las mayores flotas de aviones del mundo con las aeronaves más modernas y esto es importante señalar porque otra implementación de esta empresa es mantener en servicio la mayor cantidad de tiempo posible a los aviones de manera que todo el tiempo están trabajando, de esta forma se contrarresta los gastos de piso en aeropuerto y se genera la mayor cantidad de ganancias posibles por aeronave, únicamente permaneciendo en piso por aspectos de mantenimiento, reparación o exigencia de ley.

2.4. AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO EN EUROPA

El realizar viajes dentro del continente europeo es relativamente fácil, todo esto se debe por la existencia de distintas aerolíneas de bajo costo, las cuales, facilitan las comunicaciones, además de ello, las distancias son relativamente cortas, por otro lado, se ha visto beneficiado todo este flujo y crecimiento de las aerolíneas low cost por la unificación entre los mismos países a través de la Unión Europea, , un ejemplo de esta gran apertura para la industria aeronáutica es que en el viejo continente se han creado alrededor de 80 aerolíneas.

Se encuentran distintas aerolíneas de relativamente reciente creación, sin embargo, nos enfocaremos a hablar sobre las mejores aerolíneas low cost dentro del territorio europeo. Todo esto se determina y se elige a través de la auditoría Skytrax, organización dedicada a analizar así como de comparar la calidad de los

aeropuertos y aerolíneas internacionales, misma auditoría, fue creada en 1989⁴⁹, con sede en Londres, Reino Unido.

Diez años después de su fundación se crea una certificación de la clasificación de las aerolíneas a través de la evaluación de calidad, siendo este, el único sistema internacional evaluador de acuerdo a las siguientes consideraciones: líneas aéreas regionales, líneas aéreas de vuelos chárter y líneas aéreas low cost.

Skytrax otorga dos tipos de premios de acuerdo a la auditoría de aeropuertos o bien de las aerolíneas, estos premios son considerados la referencia por excelencia del sector aeronáutico. Algunos de los aeropuertos más importantes y por lo tanto los más transitados del viejo continente son Aeropuerto de Londres-Heathrow (LHR), en Londres, seguido por el Charles de Gaulle en París y el Aeropuerto de Ámsterdam Schiphol (AMS).

Una de las principales low cost es EasyJet, aerolínea británica pionera en esta ideología, fue fundada en el año de 1995 tras la promulgación realizada por la Unión Europea al liberar el espacio aéreo, todo ello, sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros de la UE sobre su espacio aéreo⁵⁰.

Fue creada por Stelios Haji-Ioannou, quien al igual que Michael O'Leary (Director Ejecutivo de Ryanair) viaja a Estados Unidos para analizar el funcionamiento de la aerolínea Southwest Airlines. Por su parte EasyJet cuenta con una flota de Airbus A320 y tiene alrededor de 10,000 personas contratadas,

⁴⁹ Skytrax. (2019). "About Us". 1 de Diciembre de 2019, de Skytrax Sitio web: <https://skytraxresearch.com/about-us/>

⁵⁰ Gamero, M. I. R. (2008). Compañías de bajo coste y democratización de los cielos. El caso de Ryanair en Europa y península (1). Estudios Turísticos, (175), 81-87.

incluidos 2,865 pilotos y 6,516⁵¹ miembros para cabina. Tiene presencia en 156 aeropuertos en 33 países y cuenta con 979 rutas⁵², también como todas las aerolíneas de bajo costo, EasyJet se concentra en eliminar aquellos servicios opcionales dentro del funcionamiento de sus vuelos y aunado a ello, ampliar las capacidades de las aeronaves para un mayor número de pasajeros o una flota más reciente para evadir costos de propiedad y/o mantenimiento⁵³.

Por otro lado, basan su funcionamiento a través de la perspectiva de los clientes, pues eliminan las actividades de acuerdo a aquello por lo cual sus pasajeros no están dispuestos a pagar y por ende su eliminación no indica una disminución de la calidad de la aerolínea. Un claro ejemplo de los beneficios del internet y esta ideología, es la venta de los boletos a través de su plataforma, pues EasyJet realiza un descuento de 1£ cuando es venta por internet, reduciendo así el personal en los aeropuertos dedicados a las ventas de manera física.

Así mismo, las aerolíneas low cost no manejan las llamadas Bussines Class, pues todos los asientos son destinados para clase turista, lo cual permite una menor contratación de personal en cabina como lo son las azafatas. Por otro lado hacen uso de la técnica yield management, es una herramienta utilizada en el sector hotelero para establecer las tendencias en los costos por los tiempos de proximidad de los vuelos y la cotización de los mismos.

Entre las mejores aerolíneas low cost también se encuentra Norwegian, es la tercer aerolínea low cost de mayor tamaño en Europa, fue fundada el 22 de enero de 1993, mismo año que realizan su primer vuelo en la costa occidental de Noruega en el Fokker F-50. Años más tarde, ante la idea de Norwegian de la

⁵¹ EasyJet. (Septiembre de 2016). "Qué Hacemos". 3 de Diciembre de 2019, de EasyJet Airline Company Limited Sitio web: <http://corporate.easyjet.com/about/what-we-do>

⁵² EasyJet. (Diciembre de 2019). "Invertir en Nuestras Fortalezas". 3 de Diciembre de 2019, de EasyJet Airline Company Limited Sitio web: <http://corporate.easyjet.com/default.aspx>

⁵³ Ibídem

expansión a nuevas rutas, en el 2006 se abre una base en Polonia y posteriormente se realiza el despliegue de nuevas rutas desde Varsovia a cinco ciudades más del continente europeo, un año más tarde establece una base en Estocolmo, y en el 2008 se abren dos más en Copenhague y Rygge, a las afueras de Oslo.⁵⁴

Es importante mencionar una de las principales expansiones de Norwegian del 2009, cuando apertura el mercado en Dinamarca con el lanzamiento de 39 rutas nuevas. Esta aerolínea es la que actualmente cuenta con 11.000 empleados, realizan operaciones en más de 500 rutas, tienen más de 150 destinos dentro del territorio de Europa, África del Norte, Oriente Medio, Tailandia, el Caribe y EE. UU. Esta aerolínea low cost cuenta actualmente con una flota de alrededor de 170 aviones, distribuidos en tres modelos distintos, los cuales son: Boeing 737-800, Boeing 737 MAX 8, 787 Dreamliner.⁵⁵ Esta flota con los modelos mencionados son de reciente adquisición, pues tienen en funcionamiento casi 456 años, demostrando uno de los principios descritos anteriormente, es decir, las aerolíneas low cost manejan flotas de aviones nuevos para ahorrar costos en mantenimiento, o capacitación para sus trabajadores.

EasyJet, Ryanair, o Norwegian han sido de las principales low cost clasificadas por su desarrollo, calidad y servicio, así como su ideología en reducción de costos han marcado nuevos enfoques a la concepción inicial establecida por la aerolínea estadounidense Southwest Airlines.

⁵⁴ Norwegian Air Shuttle ASA. (2019). "Año tras año". 3 de Diciembre de 2019, de Norwegian Air Shuttle ASA Sitio web: <https://www.norwegian.com/es/acerca-de-nosotros/nuestra-historia/ano-a-ano/>

⁵⁵ Norwegian Air Shuttle ASA. (2019). "Nuestros Aviones". 3 de Diciembre de 2019, de Norwegian Air Shuttle ASA Sitio web: <https://www.norwegian.com/es/acerca-de-nosotros/nuestra-historia/nuestros-aviones/>

⁵⁶ Ibídem

2.5. AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO EN ESTADOS UNIDOS

El concepto de aerolíneas de bajo costo no ha sido exclusivo de Europa, en los últimos años se ha desarrollado prácticamente en todo el mundo, sin embargo, el desarrollo de este concepto, sus alcances y éxito ha variado de región a región. Nuestro continente no es ajeno a esta tendencia pues contamos también con aerolíneas de bajo costo aunque no se han desarrollado estas y en general la industria aérea de una manera más uniforme como el caso de Europa.

El problema de América parece ser el tema de toda la vida, la brecha tan grande existente entre Estados Unidos y Canadá respecto al resto del continente, América a pesar de ser un continente colonizado por las potencias europeas logró preservar su esencia nativa mezclándolos con las nuevas ideas y costumbres del viejo continente creando así una identidad propia, países únicos en el mundo con características particulares, Estados Unidos no es como el Reino Unido, México no es como España, Brasil no es como Portugal.

En América hemos florecido a nuestra forma de entender el mundo alejándonos ya desde hace mucho tiempo del dominio europeo, sin embargo, a mi consideración por cuestiones históricas a diferencia de los europeos no tenemos un sentimiento de pertenencia, no nos ostentamos como Americanos, no nos concebimos a nosotros mismos como una unidad, lo cual considero es algo muy interesante, pues Europa fue por mucho tiempo el centro neurálgico del mundo, hasta décadas muy recientes ha tomado mucha relevancia Estados Unidos, China, Japón, Emiratos Árabes, por mencionar algunos pero desde toda la historia del hombre prácticamente y más aún para lo que se conoce como el mundo occidental todo lo relevante yace de Europa.

Durante cientos y cientos de años se concentraron las grandes potencias en este continente y existieron a lo largo de la historia un sin fin de guerras, los motivos a grandes rasgos siempre fue demostrar la superioridad de una nación sobre la otra, superioridad militar, económica, política, social, cultural, el punto era ejercer dominio y me resulta increíble, pues en un territorio relativamente pequeño

en donde convergen tantos países con una identidad tan marcada y con esa historia asumieron una actitud visionaria, se hicieron de lado ese ánimo por imponerse sobre los demás y actuaron conjuntamente para constituir un ente unificador y jurídicamente como un ente continental, este ente es mejor conocido como LA UNIÓN EUROPEA.

La creación de la Unión Europea no solo ha derivado en grandes beneficios económicos sino en un sin fin de otros aspectos del cual quiero resaltar el social, en mi experiencia las nuevas generaciones han diluido aspectos históricos, han desistido de la lucha, de la superioridad y se piensan más como una unidad, un colectivo, casi casi una sola nacionalidad, la europea, rompiendo fronteras, rompiendo burocracia, rompiendo incompatibilidades los ha unido más, si bien conservan su identidad española, alemana, italiana o francesa por mencionar algunos, también tienen ahora una identidad europea muy cimentada pues los hace una región, un colectivo sumamente poderoso e importante para el mundo.

Hago el comentario de Europa porque a mi juicio ha sucedido todo lo contrario en América, a pesar de tener condiciones muy similares en la mayor parte del continente Americano, pues mayoritariamente se habla Español como lengua oficial, a pesar de ser mayoritariamente de raza Latina y tener un origen muy parecido, muchos somos mestizos al ser descendientes de las culturas ya existentes en la región no somos capaces de poseer un sentido de identidad, sentido de pertenencia Americana, a cambio de eso tenemos estructuras muy definidas y separadas unos países con otros.

Los Estados Unidos ha sido el país más desarrollado del continente por excelencia, ha creado una distancia inigualable para prácticamente todos los países del continente Americano y es también donde tuvo grandes avances la aviación, hasta hoy día no es la excepción y es uno de los mercados más importantes de este creciente flujo aéreo y día a día crece más, solo para entrar en contexto, año con año se han venido rompiendo records en aviación a grado tal de en el 2018 volaron en solo un día 205,468 aviones, así mismo, el 29 de junio, 13 y 14 de julio de ese mismo año que se registraron 200,000 vuelos en menos de

24 horas en el mundo⁵⁷, estas son cifras nos dan muestra clara de la enorme industria desarrollada en torno a la aviación.

Por lo que respecta a Estados Unidos este país apuesta fuertemente a la aviación, pues posee las aerolíneas más grandes del mundo, algunos de los aeropuertos de igual manera más grandes y con más flujo de personas de todo el globo y todo ello se ve reflejado en las cifras manejadas por este país, según un artículo titulado: The Importance of air transport of United States emitido por la IATA (The International Air Transport Association) en español La Asociación Internacional de Transporte Aéreo señala a este transporte como el generador de forma directa e indirecta 6,5 millones de empleos dentro de esta nación, lo cual, arroja la cantidad de 779,000 millones de dólares al PIB (Producto Interno Bruto) lo cual supone una aportación del 4,2% al PIB estadounidense⁵⁸.

Además de lo anterior este artículo señala otros aspectos de la aviación en este país como lo es el top 10 de países a los cuales se hacen vuelos directos desde Estados Unidos los cuales son Canadá, México, Reino Unido, Japón, República Dominicana, Alemania, Bahamas, Francia, Brasil, Jamaica. En Estados Unidos alrededor de 17,9 millones de aviones aterrizan o despegan cada año, razón por la cual, este país cuenta con 28 de los aeropuertos que más personas atienden en el mundo dentro de un top 100 en el mundo, siendo los aeropuertos más importantes el HARTSFIELD-JACKSON de Atlanta Georgia, el Aeropuerto

⁵⁷ BBC News Mundo. (Agosto, 2018). "Los mapas QUE muestran los niveles récord de tráfico aéreo (y los planes de la NASA para mejorarlo)". 6 de Diciembre de 2019, de BBC News Mundo Sitio web: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-45253603>

⁵⁸ Actualidad Aeroespacial. (Septiembre, 2019). "El transporte aéreo en EEUU supone 6,5 millones de empleos y 779.000 millones de dólares anuales". 7 de Diciembre de 2019, de Actualidad Aeroespacial Sitio web: <https://actualidadaeroespacial.com/el-transporte-aereo-en-eeuu-supone-65-millones-de-empleos-y-779-000-millones-de-dolares-anuales/>

Internacional de Los Ángeles California y el Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago Illinois.

Cuenta también con las aerolíneas con mayor cantidad de aviones dentro de su flota las cuales son United Airlines la cual es la cuarta aerolínea más grande del mundo, anualmente transporta a 142,2 millones de pasajeros al año, con sede en Chicago Illinois tiene una flota de 1,229 aviones.

En el tercer lugar se encuentra la aerolínea norteamericana llamada Southwest pero de esta aerolínea en particular comentare un poco más a detalle más adelante, esta es la aerolínea de bajo costo más grande del mundo. En segundo lugar encontramos a Delta Airlines, esta aerolínea tiene su sede en Atlanta Georgia y transporta a 183,7 millones de pasajeros al año, cuenta con una flota de 885 aviones. Y el primer lugar y la aerolínea más grande del mundo es American Airlines, con sede en Fort Worth Texas, transporta cada año a 198,7 millones de pasajeros cada año con una flota de 956 aviones⁵⁹.

Sin embargo y no obstante lo anterior es importante comentar de manera más detallada en relación a Southwest la cual es la aerolínea de bajo costo más importante y grande del mundo y ha sido clave para el desarrollo de otras aerolíneas como lo son EasyJet y Ryanair. La aerolínea Southwest fue creada el 15 de Marzo de 1967 por "Herb Kelleher y Rollin King el concepto inicial de Southwest Airlines tuvo lugar en el bar de un hotel en San Antonio. Su plan de negocios original consistía en un triángulo dibujado en unas servilleta—tres líneas conectando a Dallas, Houston y San Antonio. Era una idea novedosa—Pero inicialmente solo tenía lugar la posibilidad en Texas. Pues antes de 1979, el gobierno federal tenía estricto control sobre el transporte aéreo interestatal y decidía a cuáles destinos y a qué precios podían volar las aerolíneas. La competencia en rutas interestatales era inexistente. Todo esto cambió el 24 de

⁵⁹ Mega Ricos. (Octubre, 2019). "10 de las aerolíneas más grandes del mundo". 7 de Diciembre de 2019, de Mega Ricos Sitio web: <https://megaricos.com/2019/10/16/10-de-las-aerolineas-mas-grandes-del-mundo/>

octubre de 1978, cuando el presidente Jimmy Carter firmó y promulgó el Acuerdo por la Liberalización de las Aerolíneas”⁶⁰

Con el paso de los años esta empresa se ha posicionado dentro del top de aerolíneas más grandes del mundo por ende más pasajeros transportan, pero es además la aerolínea más grande de bajo costo y una compañía galardonada por la calidad de sus servicios siendo una de las aerolíneas con menor cantidad de reclamaciones, sus principales ejes empresariales de esta aerolínea son: obtener el máximo rendimiento y productividad posible siempre atendiendo indispensablemente a la valoración del personal y a las comunidades a las cuales sirve y segundo un alto grado de compromiso con la eficiencia y con el medio ambiente.

Todo ello le ha permitido poder realizar en promedio 3400 vuelos diariamente bajo los esquemas ya mencionados con anterioridad y son piezas claves para el funcionamiento de aerolíneas de este tipo como lo son el uso de un mismo modelo de avión, maximizar la utilización de este, utilización de aeropuertos secundarios, etc.

Algunos elementos a resaltar de manera particular para Southwest es la velocidad de abordaje y desabordaje de los aviones, en promedio cada avión está solo 20 minutos en pista para este cambio por lo cual los empleados tienen un alto grado de preparación para ser eficaces y eficientes en esta tarea, de igual forma como aspecto diferenciador se puede decir también, esta compañía está muy interesada en obtener un alto grado de satisfacción por parte de sus trabajadores bajo el principio de un trabajador más cómodo con sus condiciones laborales será más productivo y tendrá un alto grado de lealtad y por último como política innovadora para el sector Southwest permite hasta dos maletas documentadas por

⁶⁰ Kelly, G... (Abril, 2019). "Gary's greeting". 8 de Diciembre de 2019, de Southwest Sitio web: <https://www.southwest.com/assets/pdfs/about-southwest/garys-greeting.pdf>

pasajero de manera gratuita denominado bags fly free by Southwest con este tipo de detalles esta empresa se ha posicionado como lo conocemos hoy en día⁶¹.

2.6. AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO EN MÉXICO

En el capítulo uno se hizo mención del desarrollo de la aeronáutica en nuestro país, pero es importante abordar la importancia de las aerolíneas de bajo costo en México y señalar qué diferencias y similitudes existen con esta idea de negocios respecto a los mercados más importantes de este sector y que ya fueron previamente analizados, Europa y Estados Unidos⁶².

México de manera particular tiene luces y sombras en sus condiciones pieza clave para que incluyan un mayor o menor desarrollo en este importante sector, por una parte, nuestro país cuenta con una ubicación geográficamente hablando excelente por varias razones. Para empezar, en nuestra frontera norte tenemos como vecino a Estados Unidos, la mayor economía del mundo hasta ahora y también el mayor mercado de aeronáutica del mundo, somos de igual forma puente de entrada para diversos artículos al resto de Latinoamérica y nuestro clima, cultura, tradiciones, gastronomía, pueblos, playas, historia y demás riquezas de nuestro país han sido clave para ser actualmente según la Secretaria de Turismo de México en relación a un ranking de turismo internacional llevado a cabo con información del Barómetro de la OMT (Organización Mundial del Turismo) en el año 2018 nuestro país fue el número siete, por lo cual, las llegadas

⁶¹ Southwest. (2019) "About Rapid Rewards". 7 de Diciembre de 2019, de Southwest Airlines Co. Sitio web: <https://www.southwest.com/rapidrewards/buy-points?irgwc=1&clickid=x2yziN04rxyORS2wUx0Mo3cjUkny880u7VfGxg0>

⁶² González, H. A. S. (2007). Aerolíneas de Bajo Costo como Impulsor de Turismo en México.

de turistas internacionales se refiere y fue de igual manera el país número 16 por entrada de divisas por concepto de turismo⁶³.

Nuestro país tiene 1,973 millones de kilómetros cuadrados⁶⁴ convirtiéndose de esta forma en el decimocuarto país más grande del mundo lo cual también es un factor positivo coadyuvante en el desarrollo del turismo, inversión extranjera y desde luego la aviación⁶⁵.

Sin embargo, también existen otros factores causantes del retraso en el desarrollo de la aviación en nuestro país y más particularmente para las aerolíneas low cost, un factor a considerar es el mercado global, en general nuestra región, Latinoamericana no puede competir de la misma manera como otras regiones, por poner un ejemplo, no existe la misma cantidad de turistas, negocios o inversión en ciudades como New York, Londres o París, que en ciudades como Lima, Quito o Bogotá por mencionar algunos y ahí radica uno de los grandes frenos para esta y cualquier otra industria, el factor económico y el factor desarrollo turístico. Por lo que respecta al factor económico es de vital importancia porque es a través de las interacciones comerciales existentes que se genere un flujo constante de capital y desde luego, de personas, lo cual lo vuelve un destino frecuente con puntos de interés en diversas índoles.

Por otro lado, el factor turístico aporta entre muchas otras cosas grandes beneficios económicos, sin embargo, un elemento que resulta sumamente dañino para esta industria y de la cual, lamentablemente adolecemos mucho en nuestro país es por la seguridad, en México los tan conocidos casos de robos, secuestros,

⁶³ DATATUR. (Mayo, 2019). "Ranking Mundial de Turismo Internacional". 7 de Diciembre de 2019, de DATATUR Sitio web: <https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/RankingOMT.aspx>

⁶⁴ Carnero, M... (Abril, 2017). "Los 20 Países Más Grandes del Mundo". 7 de Diciembre de 2019, de Skyscanner Sitio web: <https://www.skyscanner.es/noticias/los-20-paises-mas-grandes-del-mundo>

⁶⁵ Turismo México. (2019). "Estados de México". 7 de Diciembre de 2019, de Turismo México Sitio web: <https://www.turismomexico.es/estados-de-mexico/>

homicidios, narcotráfico y demás delitos crean una percepción negativa en el extranjero de nuestro país y por ello opten por otras alternativas lo cual al final de cuentas se refleja en el flujo de pasajeros aéreos⁶⁶.

Cabe señalar que no es exclusivo de México sino en mayor o menor medida en toda Latinoamérica y es por esta principal razón compartimos aquello que en mi consideración es un rezago muy marcado respecto a otros mercados en materia aérea. Además de lo anterior, existen malas implementaciones políticas y jurídicas respecto a los cambios futuros de la industria aérea en los siguientes años, pero ello se abordará en el siguiente capítulo.

En México, es sumamente reciente la entrada del concepto low cost de aerolíneas, concretamente es en diciembre del 2005 cuando formalmente entra en operaciones "InterJet" la primera aerolínea low cost en nuestro país, Volaris inició operaciones en marzo del 2006, Vivaaerobus en noviembre del 2006 y así posteriormente se fueron sumando otras aerolíneas de este tipo como Mexicana Click y Aeroméxico Connect, las cuales tenían como característica ser grupos empresariales de líneas aéreas de bajo costo así como de precio regular⁶⁷.

Antes del ingreso al mercado de estas aerolíneas de bajo costo existían empresas de precios regulares siendo las más importantes Aeroméxico, Mexicana, Aviacsa y Aero California, por ello se puede inferir el crecimiento de la competencia con la llegada de este nuevo concepto para nuestro país⁶⁸.

⁶⁶ Pastrana Martínez, M. (2018). Estudio Exploratorio Sobre los Antecedentes de la Satisfacción en Aerolíneas de Bajo Costo en México. Instituto de Ingeniería y Tecnología.

⁶⁷ *Ibíd*em

⁶⁸ Cruz, I... (Junio, 2011). "Aerolíneas de Bajo Costo en México. Competencia Modal, Intermodal e Intramodal". 7 de Diciembre de 2019, de Facultad de Estudios Superiores Acatlán, UNAM Sitio web:

<http://www.cya.unam.mx/index.php/cya/article/viewFile/162/162>

Actualmente si bien podemos señalar los números de las estadísticas de Estados Unidos o Europa como la referencia máxima para el sector aeronáutico si nos referimos también del crecimiento muy importante de la aviación en nuestro país, solo como ejemplo, en el 2018 tuvo un ingreso por 22,500 millones de dólares en concepto de turismo internacional e ingresaron 41.4 millones⁶⁹ de turistas internacionales a nuestro país, lo cual, se refleja en la existencia de un crecimiento año con año sostenido de este sector económico, el cual es el turismo y está estrechamente relacionado con la aviación.

De acuerdo con la IATA (The International Air Transport Association) en español La Asociación Internacional de Transporte Aéreo señala en su artículo de 2019 titulado The Importance of Air Transport to México, establece que en nuestro país existen aproximadamente 1,4 millones de empleos sostenidos por el transporte aéreo y el sector turístico de nuestro país, lo cual también se ve reflejado en los 37.4 mil millones de dólares que se generen por este concepto representando de esta manera el 3.5% del PIB (Producto Interno Bruto) del país.

Las personas de otros países que más entran a México son de Estados Unidos, Canadá, Inglaterra, Colombia y Argentina. Siendo así Norteamérica la región que más visita México, seguido por Latinoamérica y en tercer lugar Europa. Solo del año pasado (2018) se registraron en México la operación de 69 aerolíneas con 134 destinos internacionales.

Ahora bien, por otra parte en este artículo emitido por la IATA hace referencia al apartado relativo a que la aviación crea puentes virtuales entre otros países entonces el flujo de personas, de inversión e ideas estimuladas para el desarrollo económico deben fluir sin obstáculos para maximizar la contribución a los consumidores y a la economía en general. Respecto a esto dice la IATA en aspectos como la facilidad de ingreso de pasajeros al país, apertura, conexiones así como competitividad de costos, considera este organismo que existen áreas

⁶⁹ Organización Mundial de Turismo. (Mayo, 2019). Ranking Mundial del Turismo Internacional. 7 de Diciembre de 2019, de DATATUR Sitio web: <https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/RankingOMT.aspx>

de oportunidad para seguir mejorando en estos temas y sea más eficaz el servicio aéreo para México.⁷⁰

Es innegable el crecimiento de la aviación en nuestro país pero es el mercado de bajo costo el que mejor rendimiento está teniendo, las aerolíneas más grandes de nuestro país son VivaAerobus, InterJet y Volaris y el tráfico de pasajeros de estas aerolíneas se expande entre dos y cuatro veces lo que avanza el mercado total; conjuntamente tienen el 45% del mercado cuando hace una década tenían el 16%⁷¹.

La aerolínea con más éxito y más operaciones en nuestro país es Volaris la cual por sí sola obtuvo una cobertura del tráfico aéreo de México en 2018 del 17.0% y en 2019 del 19.7% de acuerdo con la SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transporte)⁷². A tasas interanuales Volaris tuvo una alza de 21.2% (13.5 millones de pasajeros) VivaAerobus del 19% (7.2 millones) e Interjet 10.6% (10.2 millones)⁷³.

De forma general estas tres aerolíneas tuvieron un crecimiento por encima del promedio del sector, durante los primeros ocho meses del 2019 por vía aérea

⁷⁰ Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). (2019). "The Importance of Air Transport to México", 7 de Diciembre de 2019, de Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) Sitio web: https://www.iata.org/en/publications/standards-manuals/economics/Reports/voa-country-reports/2019/IATA_Mexico_Report.pdf

⁷¹ Morales, R. & Amador, O... (Octubre, 2019). "Aerolíneas de Bajo Costo Devoran el Mercado Mexicano". 7 de Diciembre de 2019, de El Economista Sitio web: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Aerolineas-de-bajo-costo-devoran-el-mercado-mexicano-20191004-0008.html>

⁷² Ibídem

⁷³ Ibídem

se transportaron dentro, hacia o desde México 68.3 millones de personas lo cual representa 4.8% más respecto al mismo periodo del 2018⁷⁴.

En cuanto a la aerolínea nacional de precios convencionales Aeroméxico dio servicio de transporte a 7.8 millones de personas, lo cual, representa una baja interanual de 4.6% en tanto que Aeroméxico Connect lo hizo a 6.1 millones de personas, un descenso de 5.4%⁷⁵. La industria de la aviación civil en nuestro país se ha consolidado y el número de aerolíneas mexicanas ha disminuido de 16 que existían a finales de 2007 concluyeron solo 8 el 2018⁷⁶.

<<Aeroméxico considera que la industria de la aviación es altamente competitiva y las aerolíneas compiten con base en precio, disponibilidad y frecuencia de vuelos, puntualidad de servicio y programas de viajero frecuente. En particular, la industria de la aviación es susceptible a descuentos en precios, dado que las aerolíneas incurren únicamente en costos marginales para prestar el servicio a pasajeros que ocupan lugares de otro modo no vendidos⁷⁷>>

Históricamente, el tráfico aéreo ha crecido a una mayor tasa que el crecimiento económico. Del 2007 al 2018, el PIB creció a una media de 2.1%, mientras que el tráfico aéreo escaló en promedio 6.1% cada año en el mismo periodo.

Según previsiones de Aeroméxico, los siguientes factores impulsarán el crecimiento de pasajeros en el largo plazo en México: actividad económica y un aumento en el ingreso disponible; conversión de pasajeros de autobuses a pasajeros de aerolíneas; geografía e infraestructura; crecimiento de la población y urbanización, y aumento de la industria turística.

⁷⁴ Ibídem

⁷⁵ Ibídem

⁷⁶ Ibídem

⁷⁷ Morales, R. & Amador, O... (Octubre, 2019). "Aerolíneas de Bajo Costo Devoran el Mercado Mexicano". 7 de Diciembre de 2019, de El Economista Sitio web: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Aerolineas-de-bajo-costo-devoran-el-mercado-mexicano-20191004-0008.html>

La intensidad de la competencia varía en cada ruta. En el mercado doméstico compiten Aeroméxico, Interjet, Volaris, VivaAerobus, Magnicharters, Aeromar, Transportes Aéreos Regionales y Aéreo Calafia.

A nivel internacional, se compite con diversas aerolíneas, como United Air Lines, American Airlines, Delta Air Lines, Alaska Airlines, WestJet y Copa, entre otras. Adicionalmente a la competencia con aerolíneas, la industria mexicana de la aviación tiene una fuerte competencia con las alternativas de transportación terrestre, tales como operadores regulares de camiones que operan en distintos Estados y camiones ofreciendo servicios ejecutivos y de lujo. En México, los operadores de camiones históricamente han atraído a más pasajeros de la industria de la aviación.

En el 2018, las aerolíneas nacionales de México transportaron 96 millones de pasajeros totales, en comparación con 3,093 millones de pasajeros (viajes sencillos) de los operadores de camiones que trabajan en México”⁷⁸.

2.7. CASO VOLARIS

Como ya lo hemos visto, la visión de las low cost se fue extendiendo alrededor del mundo, pues la aviación iba cambiando, el mercado se tenía que abrir a nuevas tendencias, costos más competitivos y quizá, un servicio más personalizado de lo cual anteriormente había sido, de manera particular en México la principal aerolínea low cost es Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V o mejor conocida como Volaris, contando con rutas dentro de México, Estados Unidos, Guatemala, El Salvador, y Costa Rica.

Surge a través de la inversión en el 2003 de “Discovery Americas I y Columbia Equity Partners, unieron esfuerzos con la Aerolínea TACA para integrar

⁷⁸ *Ibíd*em

una nueva aerolínea mexicana de ultra bajo costo para ofrecer la experiencia de volar a un mayor número de mexicanos".⁷⁹ Es importante destacar esta inversión de varios empresarios por lo cual se logró concretar la idea de la aerolínea low cost, como lo fueron los inversionistas Carlos Slim, Emilio Azcárraga, Pedro Aspe y Roberto Kriete.

Su primer vuelo fue operado el día 13 de marzo de 2006⁸⁰ con la ruta Toluca-Tijuana, arrancó operaciones con solo 20 pilotos y en los primeros cinco años ya sumaba 22 aviones⁸¹, el 12 de Julio de 2006, se realiza una inversión de 40 millones de dólares a través del Banco Mundial y se consolidó finalmente en una inversión de 130 millones de dólares⁸².

Su flota está conformada por 81 aviones Airbus, de 5 modelos distintos, los cuales son 8 aviones A319, 41 aviones A320, 16 aviones A320Neo, 10 aviones A321 y 6 aviones A321Neo. Al igual como lo vimos en las ideologías de las low cost, Volaris no hace la excepción a la regla de invertir en una flota actual, pues sus modelos tienen 4 años de ser adquiridos, y también el mayor número de aviones de su flota de un mismo modelo, pues buscan a sus trabajadores como lo son, pilotos, azafatas, etc., estén especializados, y por lo tanto, capacitados en esos modelos en concreto, sin necesidad de que estén en constante capacitación por nuevos modelos adquiridos.

Al inicio de sus rutas, Volaris evitó el Aeropuerto Internacional Benito Juárez en la Ciudad de México, puesto que los costos por aterrizaje, desembarque

⁷⁹ Volaris. (2019). "Acerca de Volaris". 8 de Diciembre de 2019, de Volaris Sitio web: <https://cms.volaris.com/es/informacion-util/cultura-volaris/>

⁸⁰ Ibídem

⁸¹ Arteaga, R... (Mayo, 2016). "El guatemalteco que unió a Slim y Azcárraga en una empresa". 8 de Diciembre de 2019, de Forbes Sitio web: <https://www.forbes.com.mx/volaris-el-negocio-guatemalteco-que-conquistó-los-cielos-de-mexico/>

⁸² Volaris. (2019). "Acerca de Volaris". 8 de Diciembre de 2019, de Volaris Sitio web: <https://cms.volaris.com/es/informacion-util/cultura-volaris/>

y demás relativos, son más caros, caso contrario a los aeropuertos como el Internacional Lic. Adolfo López Mateos en Toluca, sin embargo, fue debido a la quiebra de Mexicana en agosto de 2010 que se brindó oportunidades para la expansión de rutas para otras aerolíneas, como lo fue Aeroméxico, InterJet, VivaAerobus y por supuesto, Volaris el cual comienza a establecer sus rutas en el Aeropuerto de la Ciudad de México en el mes de septiembre, posicionándose dentro del mercado nacional y con una visión al mercado internacional⁸³.

Su principal centro de operaciones estaba ubicado en Toluca, Estado de México cuando comienzan sus rutas aéreas, pero fue en el año de 2011 cuando anunciaron su cambio de sede al Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo y Costilla en Guadalajara, Jalisco. Volaris es la segunda aerolínea más importante y de tamaño en México después de Aeroméxico, pero la más grande hablando de las low cost. Esta aerolínea tiene distintos destinos entre Estados Unidos y Centroamérica, ofreciendo “más de 350 segmentos de vuelos diarios en rutas, las cuales, conectan ciudades en otros países”⁸⁴ Pues tan solo en este año Volaris realizó una gran ampliación de sus nuevas rutas nacionales e internacionales, tan solo el 13 de Febrero se anunció la expansión de sus rutas internacionales en Dallas / Fort Worth, Texas; Phoenix, Arizona; Chicago, Illinois (ambos aeropuertos Chicago Midway y Chicago O ‘Hare) y Albuquerque, Nuevo México⁸⁵, todas por supuesto en Estados Unidos.

⁸³ Lopez, J. S., Cuevas, M. A. M., Zertuche, J. A. Z., Aguirre, D. G. P., & Cespedes, A. M. (2019). Internacionalización en el sector aéreo de América Latina: estudio multicaso de Aeroméxico, Avianca y Latam (Internationalization in the Latin American air sector: multi-case study of Aeromexico, Avianca and Latam). *Innovaciones de Negocios*, 15(30).

⁸⁴ Volaris. (2019). "Acerca de Volaris". 8 de Diciembre de 2019, de Volaris Sitio web: <https://cms.volaris.com/es/informacion-util/cultura-volaris/>

⁸⁵ Fernández, G... (Febrero, 2019). "Volaris continúa expandiendo su red internacional ofreciendo rutas a más destinos en los Estados Unidos". 8 de

Actualmente, Volaris cuenta con acciones propiedad de diversos inversionistas mexicanos, y extranjeros, se encuentra afiliada en la Bolsa Mexicana de Valores y en la Bolsa de Nueva York.⁸⁶ Conecta a 40 ciudades dentro del territorio nacional y 25 en los Estados Unidos y Centroamérica.

2.8. ALIANZAS SKYTEAM, ONEWORLD, Y STAR ALLIANCE

A partir del crecimiento de la industria aérea alrededor del mundo, surge la necesidad de crear alianzas entre aerolíneas para realizar una mayor cantidad de conexiones en aeropuertos, sobre todo en conexiones de vuelos internacionales haciéndolas más sencillas para con esto se mejore la calidad de la aerolínea y se capte a una mayor cantidad de pasajeros.

Respecto a esto, tenemos como ejemplo de estas alianzas a SkyTeam, pacto que surge ante esta necesidad, fundada en Junio de 2000⁸⁷ por las aerolíneas Aeroméxico, Air France, Delta Air Lines y Korean Air, fue a partir de este momento cuando surge una alianza a nivel global, con el paso de tan solo algunos años se convirtió en uno de los pactos más importantes en el mundo, y actualmente lo forman 19 aerolíneas, recibiendo 630 millones de clientes por año, realizando alrededor de 14500 vuelos diarios a 1150 destinos en 175 países⁸⁸.

Diciembre de 2019, de Volaris Sitio web: <https://cms.volaris.com/es/informacion-util/sala-de-prensa/nuevas-rutas-febrero/>

⁸⁶ Fernández, G... (Diciembre, 2019). "Volaris Reporta Resultados de Trafico de Noviembre 2019: 16% de Crecimiento en Pasajeros y 89% de Factor de Ocupación". 9 de Diciembre de 2019, de Volaris Sitio web: <https://cms.volaris.com/es/informacion-util/sala-de-prensa/reporte-de-trafico-noviembre-2019/>

⁸⁷ SkyTeam. (2019). "A History of Excellence". 10 de Diciembre de 2019, de SkyTeam Sitio web: <https://www.skyteam.com/en/about/history>

⁸⁸ Ibídem

Fue un año después de su creación cuando SkyTeam en el mes de marzo inaugura una sede en el Aeropuerto Internacional de Incheon en Seúl, posteriormente se une también al pacto CSA Czech Airlines (República Checa). Por otro lado en el año 2003, se propone expandir a través de un Programa de Asociados, donde se tiene como principal objetivo de unir a más aerolíneas a este proyecto y por ende ampliar sus rutas aéreas internacionales para dar una mayor cobertura en el mundo para beneficio de los usuarios. En este mismo año pero en Junio y Septiembre respectivamente, se informa de la apertura de una terminal "SkyTeam" en el Aeropuerto Internacional Charles de Gaulle (CDG) en París, Francia, así mismo KLM Royal Dutch Airlines se une a esta alianza y realiza un intercambio de acciones con la aerolínea Air France⁸⁹.

Por otro lado, a inicios del 2007⁹⁰ se unen tres importantes aerolíneas a esta alianza, Air Europa, Copa Airlines y Kenya Airways, siendo estas tres las primeras en formar parte del Programa de Asociados creado en el 2003, por medio del cual se pretende dar los beneficios de SkyTeam, y de igual forma, les permite a los viajeros acumular millas o bien, de canjear millas para sus vuelos. También en este mismo año, el 15 de Noviembre⁹¹ se une a esta alianza China Southern Airlines, y posteriormente Saudia Airlines perteneciente a Arabia Saudita se incorpora en el año 2012⁹², siendo el primer corporativo de Medio Oriente, con lo cual implicó un gran crecimiento, pues tenía vuelos a Europa, Asia, África y EE. UU., aportando 35 destinos a la alianza, incluyendo 26 nacionales como lo era Riad, Jeddah, Dammam, etc. En este mismo año se unen Middle East Airlines - Air

⁸⁹ Ibídem

⁹⁰ Ibídem

⁹¹ SkyTeam. (2007). "About Us". 10 de Diciembre de 2019, de SkyTeam Sitio web: <https://www.skyteam.com/en/about/history/2007>

⁹² SkyTeam. (2011). "About Us". 10 de Diciembre de 2019, de SkyTeam Sitio web: <https://www.skyteam.com/en/about/history/2011>

Liban (MEA), Aerolíneas Argentinas, Xiamen Air. Y en 2014⁹³ se une la aerolínea Garuda Indonesia.

Al igual de SkyTeam tenemos la alianza OneWorld actualmente tiene asociadas a más de 13 de las mejores y más grandes aerolíneas globales, contando con 3500 aviones, y teniendo presencia en más 1000 aeropuertos y 185 países⁹⁴. Esta alianza fundada en 1999 por American Airlines, British Airways, Cathay Pacific y Qantas.

Por su parte en ese mismo año (1999⁹⁵), se integraron a esta alianza Iberia, aerolínea más representativa de España, así mismo, se incorpora Finnair (Finlandesa) estas dos últimas aerolíneas representaron un avance para este pacto, pues juntas actualmente tienen presencia en 97 países. En el año 2007 se une Japan Airlines, una de las principales aerolíneas del mundo fundada en 1951, otorgando a este pacto conexiones en Tokio, Osaka, Nagoya, etc. En este mismo año se une Magyar Légiközlekedési Vállalat o Malév (Húngara), sin embargo, dejó este pacto en el 2012⁹⁶ tras su cese de operaciones por insolvencia.

Así mismo, en el 2007 se integra Royal Jordanian⁹⁷, actualmente tiene presencia en 30⁹⁸ países alrededor del mundo en Europa, Asia, África, América

⁹³ SkyTeam. (2014). "About Us". 10 de Diciembre de 2019, de SkyTeam Sitio web: <https://www.skyteam.com/en/about/history/2014>

⁹⁴ Finnair. (2018). "Aerolíneas Miembro de OneWorld, Ventajas y Rutas". 11 de Diciembre de 2019, de Finnair Sitio web: <https://www.finnair.com/es/es/oneworld>

⁹⁵ OneWorld. (2019). "Aerolíneas Asociadas". 12 de Diciembre de 2019, de OneWorld Sitio web: <https://es.oneworld.com/-kc54/miembros>

⁹⁶ Pérez, A... (Febrero. 2012). "Quiebra Malév Aerolínea Húngara". 12 de Diciembre de 2019, de Financiar Red Sitio web: <http://www.finanzas.com/quiebra-malev-aerolinea-hungara>

⁹⁷ One World. (2019). "Detalle de la Aerolínea - Royal Jordanian". 12 de Diciembre de 2019, de One World Sitio web: <https://es.oneworld.com/miembros-lig0/royal-jordanian>

⁹⁸ Ibídem

del Norte y Medio Oriente. Y también se une la aerolínea actualmente conocida como Latam, es la fusión de las aerolíneas Lan y Tam Airlines, realizada en el 2010⁹⁹. Una de las más recientes adhesiones fue realizada en 2018 con Fiji Airways, el 5 de Diciembre¹⁰⁰, teniendo presencia actualmente en 13 países.

Por último tenemos a Star Alliance, este acuerdo comercial entre aerolíneas surgió en el año de 1997¹⁰¹, siendo esta la primera alianza de aviación global conformada en un inicio por cinco aerolíneas, en la actualidad esta alianza cuenta con 26 aerolíneas cada una con sus propias características y estilo de servicio distintivo y al igual que las otras dos alianzas a las cuales se hizo referencia esta tiene como propósito ofrecer una mayor cantidad de conexiones a través de una vasta red global.

Esta alianza tiene su sede en Frankfurt Alemania desde donde se coordinan las actividades del grupo como lo son ubicaciones compartidas en aeropuertos, infraestructura, iniciativas de comunicación, entre otros servicios permitiendo ofrecer algunas mejores para el usuario.

Esta alianza tiene en sus miembros a algunas de las aerolíneas más grandes del mundo así como aerolíneas regionales ello bajo la premisa de ofrecer mayores conexiones, dentro de sus miembros más destacados podemos señalar a Air Canadá, Air China, Air India, Air New Zealand, Avianca, Egyptair, Lufthansa, Singapore Airlines, Air Portugal, Turkish Airlines, United, entre otras.

Estas alianzas resultan algo innovador para nuestros días, una estrategia audaz por parte de toda la industria aérea teniendo objetivos muy claros y bases

⁹⁹ Ruiz, M... (Junio, 2012). "Lan y Tam se Fusionan en Latam, la Mayor Aerolínea de Latinoamérica". 13 de Diciembre de 2019, de El País Sitio web: https://elpais.com/economia/2012/06/22/actualidad/1340389912_308875.html

¹⁰⁰ One World. (2019). "Detalle de la Aerolínea -Fiji Airways". 13 de Diciembre de 2019, de One World Sitio web: <https://es.oneworld.com/miembros-kcal/fiji-airways>

¹⁰¹ Star Alliance. (2019). "About Star Alliance". 13 de Diciembre de 2019, de Star Alliance Sitio web: <https://www.staralliance.com/en/about>

muy presentes las cuales son la conectividad, la colaboración y la coordinación, una alianza de este tipo tiene como propósito crear y administrar los servicios de las diversas aerolíneas y formen parte del acuerdo, ello para hacer la experiencia de vuelo para los clientes lo más cómodo y fluido posible ello a través de diversas tareas desarrolladas por estas alianzas como ubicar a las aerolíneas juntas en un mismo aeropuerto para economizar costos, utilizar diferentes mecanismos de conexión para hacer un traslado más confortable y eficiente, compartir instalaciones, analizar horarios de vuelos e introducir tecnologías innovadoras, entre otras.

Esto le permite a las aerolíneas ser más competitivas ofreciendo más y mejores servicios y al usuario le permite tener una mayor cantidad de opciones permitiendo llegar de la mejor manera a su destino final.

CAPÍTULO 3. MARCO JURÍDICO NACIONAL E INTERNACIONAL

Este capítulo me resultó relativamente más fácil realizar pues no tuve que invertir la misma cantidad de tiempo en comparación con los capítulos anteriores, pues no fue necesario hacer traducciones ni investigar en libros, la información aquí plasmada está relacionada únicamente al aspecto normativo, por lo tanto, las fuentes consultadas fueron basadas exclusivamente en diversas disposiciones jurídicas fácilmente consultables por fuentes electrónicas, además, se comenta en este capítulo en relación a asociaciones, organizaciones y conferencias de carácter internacional, por lo cual, de igual manera se extrajo la información vertida de sus fuentes electrónicas.

Por lo anterior, considero fue más fácil poder ubicar la información y no tuve que tampoco modificar las palabras pues era transcripción de ley, definiciones o aspectos técnicos de los cuales no había necesidad ni posibilidad de modificar.

A pesar de avanzar más rápido si fue un poco densa la búsqueda y la lectura pero a este capítulo lo considero la columna vertebral del trabajo de tesis pues es la parte formal de la misma, sobre esta información tiene sustento y base el tema de estudio en lo general.

3.1. CONCEPTO Y NATURALEZA JURÍDICA DEL DERECHO DE LA AVIACIÓN

Como concepto de esta rama del derecho debemos señalar a diferencia de otras ramas, a título personal, me parece poca la información existente al respecto pero de las más adecuadas interpretaciones al respecto señalo las siguientes:

Para Juan Lena Paz (Compendio de Derecho Aeronáutico),

“es el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de carácter interno e internacional, específicamente destinados a regular la

navegación aérea y los hechos y actos jurídicos vinculados con su ejercicio, debiéndose entenderse por "navegación aérea" la circulación realizada en el espacio atmosférico mediante vehículos que necesitan del aire como elemento fundamental de sustentación y propulsión excluyéndose del concepto, por lo tanto a los que desarrollan actividades en el espacio ultraterrestre como objeto determinante de las mismas, aunque en algún momento deban valerse del aire para facilitar tales actividades"¹⁰².

AMBROSINI lleva a cabo una definición del "derecho de la aviación", considerando lo siguiente:

"es la rama del derecho que estudia la calificación y regulación jurídica de todos los factores esenciales de actividad aviatoria o sea; el ambiente en que ella se organiza y desenvuelve (espacio situado arriba de la superficie terrestre, y esa parte de la superficie específicamente destinada a tal actividad que se suele denominar infraestructura); el medio, o vehículo que con tal actividad se pone en acto – el avión o máquina volante, de cualquier especie que sea -; el personal especializado que sirve para su conducción y, más genéricamente, para su preparación y uso (gente del aire), así como todas las relaciones jurídicas (públicas o privadas, nacionales e internacionales) a que da lugar la mencionada actividad."¹⁰³

Y VIDELA ESCALADA lo establece como "es el conjunto de principio y normas de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella."¹⁰⁴

Definición y descripción de Derecho Aéreo ofrecido por el Diccionario Jurídico Mexicano (1994), de la Suprema Corte de Justicia de México: (escrito por

¹⁰² LENA PAZ, J. (1987). Compendio de derecho aeronáutico.

¹⁰³ Ambrosini, A. (1951). Instituciones del Derecho Aeronáutico.

¹⁰⁴ Escalada, F. N. V. (1969). *Derecho aeronáutico* (Vol. 2). VP de Zavalia.

Pedro A Labariega V) Conjunto de principios y preceptos, nacionales e internacionales, que regulan el vuelo humano, las instituciones y las relaciones surgidas de dicha actividad o transformadas por ella.

Los factores indispensables para la actividad aérea son los siguientes:

- El ambiente en el que se constituye y despliega (espacio ubicado sobre la superficie terráquea).
- El medio o vehículo en el cual se desenvuelve dicha actividad.
- El personal que en ella labora.
- Todas las relaciones jurídicas desarrolladas por el desarrollo de tal actividad¹⁰⁵.

En cuanto a su contenido podemos señalar que se extiende a los diversos campos del derecho. Así tenemos: derecho de la aviación civil, mercantil, penal, internacional, constitucional, administrativo, etcétera. Por otro lado, las características de este derecho en particular son: Dinamismo, Internacionalidad, Reglamentarismo, Imperatividad y Autonomía.

La denominación del derecho aeronáutico está definida primeramente por la doctrina francesa utilizando la expresión derecho aéreo (Henry Couannier, 1909); y por otro lado la doctrina italiana, seguida por la española y alemana, emplean derecho aeronáutico (Ambrosini, 1923), siendo esta la de mayor aceptación en la industria aérea.

Sin embargo, el mismo Ambrosini cambió de denominación y acuñó la de derecho de la aviación. La explicación derecho aéreo, de uso muy frecuente resulta amplia y vaga; pues rebasa el objeto propio de esta disciplina, la aviación. Dicha expresión abarcaría también las radiocomunicaciones, las telecomunicaciones, etcétera La locución derecho aeronáutico, adoptada por varias legislaciones sobre la materia, alude a la navegación aérea, pero esta

¹⁰⁵ Labaraiga, P.. (Enero, 2018). "Derecho Aéreo". 14 de Diciembre de 2019, de LAWi Sitio web: <https://leyderecho.org/derecho-aereo/>

dicción es equívoca, pues navegar es derivado de nave, lo cual, significa andar por el agua con nave; y por ende nada tiene que ver con el movimiento y el comportamiento de la aeronave; por otra parte es sustancialmente diferente el elemento a través del cual la nave y el avión se desplazan.¹⁰⁶

Además, el calificativo aéreo, vinculado a navegación sería inoperante cuando las máquinas volantes transiten por las esferas superiores del espacio, donde el aire ya no existe. Amén de que el vocablo navegación aérea ha motivado confusiones y teorías equivocadas, de manera tal se pretende que el derecho del mar sea el derecho de base, el derecho común en el cual se sustente el derecho de la aviación

En cambio, el término derecho de la aviación, evita confusión y permite comprender el movimiento y la circulación de las máquinas volantes, aun en aquellos lugares donde no hay aire. Parece pues, éste vocablo más adecuado (Ambrosini, Instituciones). En razón a la naturaleza jurídica del derecho de la aviación no hay una postura uniforme pues existen las personas considerando alguna de estas tres.

1. La cual sostiene la especialidad del derecho de la aviación y propugna por la construcción de éste sobre bases enteramente nuevas.
2. La opinión de negar la existencia de este derecho como rama especial del árbol jurídico para convertir en aplicación particular del derecho civil, comercial, penal, etcétera, al hecho de la navegación aérea.
3. La cual afirma el principio de la autonomía del derecho de la aviación, que se manifestaría a través: a) órganos de elaboración; b) de aplicación, y c) jurisdiccionales¹⁰⁷.

Como fuentes del Derecho de la Aviación en términos internacionales se consideran:

¹⁰⁶ Videla Escalada, F. N. (1969). Derecho aeronáutico.

¹⁰⁷ *Ibidem*

1. Normas de derecho internacional no convencionales de aceptación común;
2. Normas de derecho internacional convencional;
3. Resoluciones de la Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI) y
4. Normas de derecho nacional;
5. Constitución
6. Costumbre
7. Jurisprudencia nacional e internacional;
8. Principios generales del derecho, y
9. Discusiones parlamentarias y documentos.
10. Doctrina¹⁰⁸

3.2. MARCO JURÍDICO NACIONAL

En este capítulo se llevará a cabo el análisis correspondiente a las distintas leyes, reglamentos, organizaciones, asociaciones y comisiones, las cuales, forman parte de la industria aérea nacional e internacional. En este apartado se observará de fondo la interpretación jurídica de nuestro país al respecto de la aviación y como se refleja esta en relación a la observancia jurídica de la aviación en otras regiones y a través de esto determinar los puntos a mejorar para nuestro desarrollo económico, así mismo, este gremio se pueda equiparar a la par de los mercados más desarrollados en esta área, también nos permitirá conocer en este capítulo la visión actual de la aeronáutica en la opinión pública de las diferentes instituciones especializadas en aviación.

3.2.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

¹⁰⁸ *Ibidem*

En primer lugar se menciona la Constitución federal de México, la cual, es la base para conocer la fundamentación nacional y que eroga las subsecuentes leyes, reglamentos y figuras jurídicas pertenecientes a la industria aérea y en segundo lugar es la Constitución, la cual da la pauta para la aplicación de leyes de carácter internacional, así como la colaboración con diferentes organismos con la misma calidad.

El primer elemento relacionado con nuestro tema en concreto es el artículo primero constitucional, en mi opinión este artículo tiene relación con cualquier actividad realizada dentro del país pues hace referencia del ser humano “en la dignidad y el valor de la persona humana y en la igualdad de derechos de hombres y mujeres, y se han declarado resueltos a promover el progreso social y a elevar el nivel de vida dentro de un concepto más amplio de la libertad”¹⁰⁹.

En el caso de la aviación pareciera algo absurdo el comentar lo anterior, pero una parte propiciadora y fomentadora de esta industria es el apego y reconocimiento de nuestra ley conforme a los derechos humano, el artículo primero señala tres aspectos para nuestro interés:

1. En México todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la constitución y en los tratados internacionales adscritos.
2. Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos.
3. Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias

¹⁰⁹ Naciones Unidas. (Diciembre de 1948). "La Declaración Universal de Derechos Humanos". 15 de Diciembre de 2019, de Naciones Unidas Sitio web: <https://www.un.org/es/universal-declaration-human-rights/index.html>

sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

Los aspectos mencionados tienen relación con la declaración universal de los Derechos Humanos en su segundo artículo el cual refiere de igual manera a la no discriminación, de igual manera considero como un artículo relevante al decimotercero, donde se señala el derecho a circular libremente.

Por su parte el artículo 11 de la Constitución señala lo siguiente:

“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. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país. En caso de persecución, por motivos de orden político, toda persona tiene derecho de solicitar asilo; por causas de carácter humanitario se recibirá refugio. La ley regulará sus procedencias y excepciones”

En este artículo se observa que si bien se consagra el derecho del libre tránsito la ley se reserva supuestos en los cuales se limita el tránsito por el país o se solicite documento oficial que acredite la procedencia. Ahora bien, debo hacer mención del artículo 25 de nuestra constitución, el cual, señala la labor en todo tiempo del Estado en pro de la competitividad de las industrias, el fomento al crecimiento económico y el empleo, de igual manera se plantea al Estado para regular y fomentar las actividades demandas de interés general, reconoce este artículo las diversas formas de participación de capitales, sector público, privado, social y como el Estado debe desenvolverse para generar las condiciones

adecuadas para el desarrollo del sector privado y éste contribuya al crecimiento económico nacional, promoviendo la competitividad e implementando una política nacional para el desarrollo.

Este artículo 25 es muy importante para esta investigación, pues de él se desprende la existencia de la competitividad para diversas aerolíneas o servicios de esta industria y con ello, el Estado tenga como obligación velar por el correcto desarrollo y funcionamiento de esta industria en pro del desarrollo del país. Posteriormente el artículo 28 tiene mucha relación con el 25, pues en este se hace el desglose general de los mecanismos utilizados por el Estado para garantizar la competencia y evitar las prácticas monopólicas, ello de igual manera con el fin de garantizar el sano desarrollo económico del país.

El capítulo II, De las Partes Integrantes de la Federación y del Territorio Nacional, en la fracción VI, del artículo 42 establece el espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades establecidas del propio Derecho Internacional. Lo anterior es importante pues con ello, se señala el principio constitucional del espacio aéreo en el cual más adelante veremos cómo interactúa esta pertenencia estatal de soberanía y los permisos de uso de espacio aéreo a la luz del derecho internacional.

Respecto al derecho internacional y relacionado con este tema de estudio es importante destacar el artículo 76 de nuestra constitución, en este artículo se señalan las facultades del Senado en donde en su fracción I, a la letra establece:

“...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...”

Es de suma importancia para el derecho de la aviación el contexto internacional, pues se señaló la gran relación existente entre la celebración de tratados con el tema de estudio y existen diversos tratados celebrados por México en un cuadro internacional y más adelante serán citados.

Con relación en lo anterior el artículo 89 el cual, ordena las facultades y obligaciones del presidente, en su fracción X señala a la letra lo siguiente:

“...Dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, así como terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos, sometiéndose a la aprobación del Senado. En la conducción de tal política, el titular del Poder Ejecutivo observará los siguientes principios normativos: la autodeterminación de los pueblos; la no intervención; la solución pacífica de controversias; la proscripción de la amenaza o el uso de la fuerza en las relaciones internacionales; la igualdad jurídica de los Estados; la cooperación internacional para el desarrollo; el respeto, la protección y promoción de los derechos humanos y la lucha por la paz y la seguridad internacionales...”

Este artículo 89 y más específicamente la fracción X se relaciona con lo relativo a la celebración de tratados en materia aérea, así como con el artículo 76 fracción I.

Por último, señaló el artículo: 133 y a la letra dice:

Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada entidad federativa se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de las entidades federativas. Con lo anterior, se le otorga la categoría de ley suprema de la unión

inclusive a los tratados internacionales por lo cual se infiere el gran peso jurídico a los acuerdos celebrados internacionalmente en materia aérea.

Si bien podemos hablar de muchos más artículos como los referentes al turismo, concesiones, inversión extranjera, mecanismos de solución de controversias por motivo de tratados internacionales o leyes federales, trabajadores de zonas federales entre otros, no están señalados dentro de este estudio constitucional por no ser significativamente aportativas en nuestro tema central, pero hago la referencia lisa de que nuestra constitución considera otros elementos que de manera indirecta tienen relación con la aviación.

3.2.2. LEY DE AVIACIÓN CIVIL

Con la importancia adquirida del transporte aéreo en México, se vio la necesidad de realizar una regulación jurídica de la aeronáutica para nuestro territorio, fue durante el sexenio de 1994 al 2000 del entonces presidente Ernesto Zedillo Ponce de León, el 12 de mayo de 1995 año en el que se publica en el Diario Oficial de la Federación la “Ley de Aviación Civil”, cuyo principal objetivo es la regulación del espacio aéreo del territorio nacional, es de jurisdicción federal, en términos del uso, aprovechamiento, así como de su explotación.

Es importante mencionar a esta regulación destacando la primera clasificación de las aeronaves tanto civiles como las pertenecientes al Estado, en su artículo 5, que a la letra dice:

Artículo 5. 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 Nacionales¹¹⁰.

Es a través de concesiones, permisos o licencias la forma en la que pueden llevar a cabo con su objeto social en particular, y son otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que tiene autoridad en aeropuertos, aeródromos y helipuertos.

Tal como se establece en la ley de Aviación Civil, las concesiones se otorgan a través de esta Secretaría y serán únicamente otorgadas a aquellas personas morales de nacionalidad mexicana, así mismo se deberán de cumplir con ciertas acreditaciones como lo dice el artículo 9:

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

Los interesados en la obtención de concesiones deberán acreditar:

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

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

¹¹⁰ Artículo 5. Ley de Aviación Civil. Última Reforma Diario Oficial de la Federación, 18 de Junio de 2018.

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

IV. Contar, por sí mismas o a través de sociedades mercantiles mexicanas asociadas, con la experiencia que haga viable su permanencia en el sector y maximicen la seguridad de sus operaciones.

Los concesionarios a que se refiere este artículo podrán prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional siempre que cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría¹¹¹.

El tiempo por el cual son otorgadas las concesiones serán hasta por 30 años y podrán realizarse una o más prórrogas siempre y cuando no se exceda del plazo ya mencionado, la prórroga se otorgará siempre que se hayan cumplido con las obligaciones de la misma, solicitarse un año antes del término de su vigencia, se hayan mejorado la calidad de los servicios en cumplimiento de los reglamentos o bien de las disposiciones aplicables y se acepten las condiciones realizadas por la SCyT. Por otra parte, los permisos podrán ser otorgados para las personas morales extranjeras cuando se trate de aquellos servicios de transporte aéreo internacional regular¹¹², internacional no regular y privado comercial¹¹³

3.2.3. LEY DE AEROPUERTOS

¹¹¹ Artículo 9. Ley de Aviación Civil. Última Reforma Diario Oficial de la Federación, 18 de Junio de 2018.

¹¹² Entiéndase por Transporte Aéreo Regular el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios

¹¹³ Entiéndase por Transporte Privado Comercial aquél que se destina al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro.

Por otra parte la creación de la Ley de Aeropuertos, surge durante el mismo sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León el 22 de Diciembre de 1995, donde se establece lo relativo a la administración construcción, operación y explotación de aeródromos civiles y al igual son de jurisdicción federal.

En este caso en particular, es la misma Secretaría de Comunicaciones y Transportes y lleva a cabo el desarrollo, planeación y demás relativo del sistema aeroportuario, así mismo, es la encargada de otorgar concesiones, las cuales, durarán hasta cincuenta años, y podrán ser prorrogadas una o varias veces siempre y cuando no exceda de cincuenta años adicionales, cuyo principal objetivo son los lineamientos de administración, operación, explotación o construcción de aeropuertos¹¹⁴. Este trámite es llevado ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y se le serán otorgadas a aquellas sociedades constituidas bajo las leyes mexicanas a través de una licitación pública.

La Secretaria de Comunicaciones y Transportes por sí o a petición del interesado publicará una convocatoria en el del Diario Oficial de la Federación, así como en un periódico de mayor circulación de la entidad federativa en donde se pretenda establecer un aeropuerto y se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 11 de la citada ley.

En todo caso, también es procedente el otorgamiento de concesiones sin la necesidad de una licitación pública en los siguientes casos:

I. A los permisionarios de aeródromos civiles en operación que pretendan adoptar el carácter de aeropuerto, cuando el cambio propuesto sea congruente con las políticas y programas para el desarrollo aeroportuario nacional, el aeródromo civil haya estado en operación continua por lo menos los últimos cinco años, y se cumpla con los requisitos para la concesión de la cual se trate, y

II. A los concesionarios que requieran un aeropuerto complementario, con el objeto de satisfacer un incremento en la demanda y siempre que se demuestre

¹¹⁴ Artículo 10. Ley de Aeropuertos. Última Reforma Diario Oficial de la Federación, 18 de Junio de 2018.

que dicho incremento, es necesario para ampliar la capacidad existente con otro aeropuerto; la operación de ambos aeropuertos por el mismo concesionario será económicamente más eficiente, en comparación con otras opciones, para lograr una mejor coordinación y prestación de los servicios; se ha cumplido con las obligaciones establecidas en el título de concesión y se reúnen los requisitos que al efecto se señalen, para la nueva concesión¹¹⁵.

O bien, tal como lo establece el artículo 14 de la multicitada ley, a las entidades de la administración pública federal o por otro lado, a las sociedades mercantiles con participación mayoritaria de los gobiernos de las entidades federativas o de los municipios constituidas para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos.

Por otro lado, los permisos, únicamente son otorgados para administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeródromos civiles distintos a los aeropuertos, a aquellas personas físicas o morales de igual manera constituidas bajo las leyes mexicanas, mismos otorgados por años distintos, no se excedan de treinta años y podrán ser prorrogadas.

Como lo vimos anteriormente, el otorgamiento de las concesiones por parte del gobierno, ayuda al mejoramiento no solo de la infraestructura aeroportuaria sino también ayuda al incremento del tráfico aéreo, al final todo ello se traduce en crecimiento del turismo, mayor inversión de la infraestructura en los aeropuertos, calidad de los servicios, por lo tanto mejoramiento de la economía.

En el siguiente capítulo analizaremos de manera más detallada aquellas sociedades mercantiles de participación estatal como las que no tiene intervención y dedicadas a regular la administración aeroportuaria, así como los aeropuertos concesionados.

¹¹⁵ Artículo 12. Ley de Aeropuertos. Última Reforma Diario Oficial de la Federación, 18 de Junio de 2018.

3.2.4. LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL

Esta ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976 en presidencia de José López Portillo. Primeramente esta ley y el artículo señala de manera textual lo siguiente: La presente Ley establece las bases de organización de la Administración Pública Federal, centralizada y paraestatal. La Oficina de la Presidencia de la República, las Secretarías de Estado, la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal y los Órganos Reguladores Coordinados integran la Administración Pública Centralizada. Los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal, las instituciones nacionales de crédito, las organizaciones auxiliares nacionales de crédito, las instituciones nacionales de seguros y de fianzas y los fideicomisos, componen la administración pública paraestatal.

Esta ley resulta relevante en nuestro tema de estudio pues en ella se establecen las bases generales de funcionamiento del gobierno federal, sin entrar demasiado en detalles podemos señalar que se hace mención de la existencia de todas las secretarías de estado de nuestro país y sus funciones generales, por mencionar algo respecto a la aviación, como sabemos el llamado derecho de la aviación está íntimamente relacionado con el derecho internacional, por ello se llevan a cabo tratados internacionales en este sentido, se hace el señalamiento en el artículo 28 relativo a la Secretaría de Relaciones Exteriores, en su fracción I textualmente lo siguiente: Promover, propiciar y asegurar la coordinación de acciones en el exterior de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal; y sin afectar el ejercicio de las atribuciones las cuales, a cada una de ellas corresponda, conducir la política exterior, para lo cual intervendrá en toda clase de tratados, acuerdos y convenciones a los cuales el país está adscrito

Por lo anterior, podemos observar en la celebración de tratados internacionales la presencia de esta secretaria. Sin embargo, la secretaria de más relevancia en este tema de aviación es la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, de la cual se hace mención de sus funciones en el artículo 36 de la

LOAPF (Ley Orgánica de la Administración Pública Federal) en donde en su fracción IV a la letra dice: Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación, así como negociar convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales;

Fracción V: Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos particulares y vigilar su operación;

Fracción VI: Administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea;

Fracción XV: Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas.

Por lo anterior debemos precisar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como la dependencia pública protagónica en el sector de la aviación de nuestro país, por ende es esta la encargada de atender y gestionar los permisos y concesiones necesarios para el funcionamiento de esta gran industria.

3.2.5. LEY SOBRE LA CELEBRACIÓN DE TRATADOS

Fue la creación de la Ley Sobre la Celebración de Tratados la cual marcó el punto de partida en 1992 durante la presidencia de Carlos Salinas de Gortari, pues permitió realizar una regulación de aquellos tratados o acuerdos interinstitucionales con uno o varios países.

Para efectos de esta ley es necesario establecer un acuerdo interinstitucional y un tratado son celebraciones de naturaleza jurídica distinta,

pues un tratado es aquél “acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular”¹¹⁶.

O bien, tal como lo establece la propia ley es aquél “convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y uno o varios sujetos de Derecho Internacional Público, ya sea para su aplicación requiera o no la celebración de acuerdos en materias específicas, cualquiera que sea su denominación, mediante el cual los Estados Unidos Mexicanos asumen compromisos”¹¹⁷

Y por otro lado, el acuerdo interinstitucional es aquél “convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre cualquier dependencia u organismo descentralizado de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal y uno o varios órganos gubernamentales extranjeros u organizaciones internacionales, cualquiera que sea su denominación, derive o no de un tratado previamente aprobado”¹¹⁸.

Así mismo, es importante destacar a la Secretaría de Relaciones Exteriores, como la encargada en realizar aquellas gestiones necesarias para llevar a cabo la celebración de los tratados, está emitirá a su vez una opinión en relación a la procedencia de suscribir el mismo y cuando haya sido suscrito, tiene la facultad de inscribirlo en el Registro respectivo, a su vez deberán de ser publicados en el Diario Oficial de la Federación para ser obligatorio dentro del territorio nacional.

Sobre los acuerdos interinstitucionales celebrados por organismos descentralizados o dependencias de la Administración Pública Federal, Estatal o bien Municipal, deben de estar en constante relación y aviso con la Secretaría de

¹¹⁶ Artículo 2, primer párrafo. Convención de Viena 1969

¹¹⁷ Artículo 2. Ley Sobre la Celebración de Tratados. Sin reforma.

¹¹⁸ Artículo 2. Ley Sobre la Celebración de Tratados. Sin reforma

Relaciones Exteriores en caso de pretender celebrar un acuerdo interinstitucional con otro órgano gubernamental u organización internacional.

Por otra, parte esta ley también realiza una pequeña regulación sobre los mecanismos de solución de controversias, donde pugna por tener en todo momento un trato igualitario entre los mexicanos y extranjeros que sean parte de la controversia, garantiza la audiencia así como el ejercicio de sus defensas y su imparcialidad.

Cuando en estas controversias la Federación es parte en la solución de las mismas, el Presidente de la República nombrará árbitros, expertos o comisionados para la toma de decisiones en los mecanismos como lo serán laudos arbitrales, sentencias o resoluciones jurisdiccionales, tendrán eficacia y serán reconocidos en la República siempre y cuando no se afecte la seguridad, orden público o cualquier otro interés de la nación.

Por lo tanto, es importante realizar el estudio de esta ley, establece nuestras primeras bases para la regulación de la celebración de los tratados internacionales, principios rectores en la solución de controversias, así como diferencias entre los tratados o bien acuerdos interinstitucionales a cargo de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

3.2.6. REGLAMENTO DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

En un estricto sentido jurídico un reglamento no es otra cosa más que Norma jurídica de rango inferior a la ley dictada por un órgano, atribuida de potestad reglamentaria. Los reglamentos no pueden regular materias reservadas a la ley ni infringir normas con dicho rango. Para producir efectos jurídicos deben ser publicados en el diario oficial correspondiente y tienen vigencia indefinida hasta modificar por otras normas de mayor o igual rango. Según su relación con la ley, la doctrina alemana los clasifica en:

- 1) Reglamentos ejecutivos o secundum legem, ejecutan y aplican la ley;
- 2) Intra legem, completan una ley añadiendo supuestos o preceptos nuevos, y
- 3) reglamentos o praepter legem, regula ex novo una determinada materia, sin existencia concreta de una ley, siempre que en aquella materia no exista reserva de ley¹¹⁹.

Ahora bien el reglamento de mayor relevancia en materia de aviación es el reglamento de la ley de aviación civil, si bien no es el único si es el más importante pues se relaciona de la ley de aviación civil, este reglamento es de relativamente reciente creación, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de diciembre de 1998 en la presidencia de Ernesto Zedillo Ponce de León.

Este reglamento establece en su artículo primero a la letra lo siguiente: El presente ordenamiento tiene por objeto reglamentar la Ley de Aviación Civil, sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados internacionales de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte. Posteriormente en su artículo tercero señala a la letra:

“...El servicio público de transporte aéreo nacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a concesión y a las rutas nacionales, los itinerarios y las frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados conforme a lo dispuesto por el artículo 21 de este Reglamento...”

Y es en este artículo tercero se sientan las bases de lo que busca atender este reglamento, más adelante en el reglamento se hacen los señalamientos respecto al servicio de transporte aéreo regular internacional, así como el servicio de transporte aéreo no regular nacional. De ello se establecen las distinciones

¹¹⁹ Enciclopedia Jurídica. (2019). "Reglamento". 16 de Diciembre de 2019, de Enciclopedia Jurídica Sitio web: <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/reglamento/reglamento.htm>

respecto a la norma general del artículo tercero y especifica claramente cuáles son estos supuestos específicos en su artículo quinto, a la letra dice:

El servicio de transporte aéreo nacional no regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso pero no a rutas, itinerarios y frecuencias fijos, opera desde y hacia cualquier punto del territorio nacional y se clasifica en las siguientes modalidades:

- I. Taxi aéreo;
- II. De fletamento;
- III. Ambulancia aérea; y
- IV. Servicios no regulares, establecidos en atención al desarrollo tecnológico, de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente.

La Secretaría puede fijar modalidades de operación para el servicio de transporte aéreo nacional no regular atendiendo a criterios de desarrollo regional. Cuando el servicio se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, la Secretaría designará rutas específicas en las cuales el permisionario debe operar como mínimo una frecuencia quincenal, sin estar sujeto a itinerario ni horario fijo, pudiendo omitir uno o más puntos de la misma. La Secretaría publicará en el Diario Oficial de la Federación las regiones de alta densidad de tráfico de pasajeros.

En el reglamento se establecen las características de cada una de estas modalidades de transporte y posteriormente hace lo propio respecto al servicio de transporte aéreo internacional no regular parte de las mismas modalidades como taxi aéreo, fletamento, etc.

Aunado a lo anterior también considera este reglamento otro supuesto como lo es el servicio de transporte aéreo privado comercial el cual considera tres fracciones en su artículo décimo cuarto, las cuales son:

- I. Renta de aeronaves a terceros;

II. Servicios aéreos especializados, y

III. Los que la Secretaría determine en atención al desarrollo tecnológico conforme a la norma oficial mexicana correspondiente.

Si bien tiene otras consideraciones este reglamento como tarifas, requisitos y demás, todo ello versa sobre los supuestos ya puntualizados en los cuales este reglamento coadyuva en complementar la ley de aviación civil, funge de forma general y se complementa con este reglamento, prevé cuestiones o supuestos menos frecuentes pero de igual manera se presentan¹²⁰.

3.3. MARCO JURÍDICO INTERNACIONAL

El primer estudio jurídico del cual tenemos noticia, es una disertación escrita en el siglo XVII por Samuel Stryck di Lentzen, de *iure principiiis* aéreo. Ahí se definía el derecho aviatorio como el relativo al espacio aéreo. El 5 de junio de 1783, José y Esteban Mongolfier, elevan en Annonay, un globo frágil de papel. Poco tiempo después, el 10 de marzo de 1784, el pez aerostático hace el vuelo de Plascencia (España) a Coria, sobre el río Aragón, atravesando una distancia de 12 leguas. Por Ordenanza de 23 de abril de 1784, dictada por Lenoir, lugarteniente de la policía parisina, se prohíben las ascensiones en globo sin autorización previa. Con posterioridad. Vate en el siglo XIX, presentó estudios relativos al tránsito inofensivo de los aerostatos.

Hacia 1889, se efectúa en París, la Conferencia Internacional de Aeronáutica en la cual México participó; se abordaron temas relativos a las licencias de pilotos y a las operaciones de salvamento; ahí surgió la voz derecho aéreo internacional. En los albores del siglo XX, es cuando se habla propiamente de aeronaves. Entonces, el problema jurídico de la aviación se examina en congresos, conferencias e institutos de índole internacional. Mencionaremos tan

¹²⁰ Reglamento de La Ley de Aviación Civil, Última Reforma 14 de Marzo de 2014

sólo algunos de los más relevantes. Hacia 1901, *“La domaine aérien et le régime juridique des aérostats”* (El dominio aéreo y el régimen jurídico de los aerostatos) fue el primer estudio serio sobre el derecho aéreo internacional publicado en París, por Fanchille, P. A., en la *Revue Générale de Droit International Public*.

Para 1902, la Conferencia de Bruselas del Instituto de Derecho Internacional se ocupó del carácter de ciertos globos (Annuaire, 1902, *“Régime juridique des aérostats”*). Para 1903, los hermanos Wright (Wilbur y Orville) realizan el primer vuelo con un aparato más pesado que el aire. En 1905 se funda la primera organización aérea internacional, la Federación Internacional de Aeronáutica (FIA). En 1908 aparece el derecho de aviación como disciplina organizada. La Conferencia Internacional de Navegación Aérea formula un Proyecto de Convención, París, mayo 18- junio 19 de 1910¹²¹.

Y de esta manera conforme fueron creciendo y aumentando los avances tecnológicos en materia aérea se buscó ir ajustando las regulaciones jurídicas a las necesidades que día a día iban cambiando en torno a la aviación y cuanto más capacidades iban teniendo las aeronaves se fue profundizando en los estudios de esta materia en un carácter internacional y es así como las organizaciones en esta área fueron creciendo y tomando mayor relevancia hasta llegar a las grandes e importantes organizaciones que conocemos hoy día.

3.3.1. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional o también llamado “Convenio de Chicago” fue redactado en 1944 por 54 naciones, sentó las bases para promover y preservar las relaciones entre las naciones, estableciendo así, los principios básicos y hasta el día de hoy permiten a la industria aeronáutica su desarrollo.

¹²¹ Labaraiga, P... (Enero, 2018). "Derecho Aéreo". 17 de Diciembre de 2019, de LAWi Sitio web: <https://leyderecho.org/derecho-aereo/>

Fue este convenio el cual, dio lugar a la creación de un organismo para ser el encargado de velar por la administración y aplicación del Convenio de Chicago, surgiendo el 7 de Diciembre de 1944¹²² la Organización de Aviación Civil Internacional conformado por 193¹²³ países miembros perteneciente a la Organización de las Naciones Unidas.

Siendo para el momento de su creación sus principales objetivos el ayudar a las naciones a generar un mayor crecimiento en la industria aeronáutica atendiendo a sus normas pero sobre todo buscando realizar una uniformidad entre ellos en la aviación civil, produciendo planes globales para coordinar avances multilaterales en temas de navegación y seguridad aérea.

En 2019 la OACI nombró a 36¹²⁴ países elegidos de entre sus 193 países para ser partícipes en el Consejo Rector de la Organización, entre ellos Estados Unidos, Alemania, Canadá, Arabia Saudita, Rusia, Reino Unido, Francia, Emiratos Árabes Unidos, etc., cuya principal función del consejo es la administración de las finanzas de la OACI, nombramiento del secretario general, o puede tomar las medidas necesarias para mantener la seguridad operacional y regularidad del transporte aéreo internacional¹²⁵.

¹²² Ministerio de Fomento. (2018). "OACI". 17 de Diciembre de 2019, de Gobierno de España Sitio web: <https://www.fomento.gob.es/areas-de-actividad/aviacion-civil/organismos-internacionales/oaci>

¹²³ OACI. (2019). "Estados Miembros". 17 de Diciembre de 2019, de OACI Sitio web: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/member-states.aspx>

¹²⁴ OACI. (2019). "El Consejo de la OACI". 17 de Diciembre de 2019, de OACI Sitio web: https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/ES/Council_ES.aspx

¹²⁵ *Ibíd*em

Actualmente y desde el 6 de Junio de 1946¹²⁶ la sede permanente de esta organización se encuentra en Montreal, Canadá, siendo esta sede la elegida con 27 votos, quedando detrás París y Ginebra con 9 y 4 votos respectivamente, considerada como estrategia pues se tenía en mente podría ser un centro de desarrollo así como una mayor expansión económica, científica y por supuesto aeronáutica.

Dentro de sus objetivos estratégicos de la OACI se encuentran divididos en la seguridad operacional, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea donde buscará aumentar la capacidad y mejorar la eficiencia del sistema de la aviación civil mundial. Si bien desde el punto de vista funcional y de organización tiene una relación de interdependencia con el objetivo de Seguridad operacional, este objetivo estratégico se centra principalmente en la modernización de la infraestructura de navegación aérea y de los aeródromos y en la elaboración de nuevos procedimientos para optimizar la actuación del sistema de la aviación. En el Plan mundial para la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, se enuncian las actividades clave para el trienio¹²⁷.

Otros objetivos son la seguridad de la aviación y facilitación, desarrollo económico del transporte cuyo principal objetivo es el desarrollo de sistemas económicos viables con políticas económicas y con actividades de apoyo¹²⁸ y finalmente otro objetivo es la protección al medio ambiente donde busca minimizar los efectos ambientales adversos de las actividades de la aviación civil. Este objetivo estratégico promueve el liderazgo de la OACI en todas las actividades relacionadas con el medio ambiente y la aviación, y concuerda con las prácticas y

¹²⁶ OACI. (2019). "Selección de Montreal como Sede Permanente de la OACI". 17 de Diciembre de 2019, de OACI Sitio web: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/ES/selection-of-montreal-to-host-icao.aspx>

¹²⁷ OACI. (2019). "Objetivos Estratégicos". 17 de Diciembre de 2019, de OACI Sitio web: [icao.int/about-icao/Council/Pages/ES/Strategic-Objectives.aspx](https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/ES/Strategic-Objectives.aspx)

¹²⁸ *Ibidem*

políticas de protección del medio ambiente de la OACI y del sistema de las Naciones Unidas¹²⁹.

Teniendo en cuenta este último objetivo la OACI ha buscado la limitación o reducción del ruido por las aeronaves y de las emisiones de gases de efecto invernadero, revisando políticas y prácticas con una periodicidad de tres años.

3.3.2 LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA)

La Asociación Internacional del Transporte Aéreo fundada en 1929 y reformada en 1945, agrupa a las líneas aéreas internacionales y elaboró las Condiciones Generales del Transporte Aéreo. Hay también un Código Internacional del Aire, consta de 854 artículos repartidos en 4 libros: derecho público, privado, administrativo y fiscal aéreo. Existe también la Conferencia Internacional sobre Aviación Civil Internacional, Londres mayo 1978. En fin, sobre la materia existen una serie de tratados universales, regionales, multilaterales y bilaterales; diversas organizaciones, así como múltiples sucesos.

Llámense Congreso Jurídico Internacional, Instituto de Derecho Internacional, Comité Jurídico Internacional, International Law Association, Convención Panamericana, Conferencia Internacional Americana, Instituto Hispano-Lusitano-Americano de Derecho Internacional, Convenciones Internacionales de Transporte Aéreo, Congresos Internacionales de Derecho Aéreo, Reuniones de la Aviación Civil Centro-Americana, Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutica de Buenos Aires, Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Reuniones de la Conferencia Interamericana de Transporte Aéreo, Cámara de Comercio Internacional. Federación Aeronáutica Internacional, etcétera.

¹²⁹ *Ibidem*

En resumen, el devenir del derecho de la aviación internacional se puede analizar fundamentalmente si dividimos al mismo en tres extensos períodos: el doctrinario, al cual corresponde una actividad aérea de tipo experimental y deportiva, cuya conclusión es el Convenio de París de 1919; el convencional que incumbe la actividad del transporte y abarca desde el Convenio de París hasta el Convenio de Chicago de 1944, y el de la unificación perteneciente a la actividad del transporte masivo y comprende desde el Convenio de Chicago hasta nuestros días. Se ha intentado como en otras ramificaciones del derecho, la unificación legislativa doctrinaria y jurisprudencial. Hasta el momento, en materia de legislación se ha optado por proyectar disposiciones uniformes, como convenios internacionales, para ser ratificadas por los países participantes en forma de tratados y convertirlas en derecho interno con arreglo a sus constituciones nacionales¹³⁰.

Dicho lo anterior, se abordarán los tratados internacionales como elemento clave de la aviación de forma más particular la IATA La Asociación de Transporte Aéreo Internacional es la asociación comercial mundial de las líneas aéreas. Está integrada por unos 260 transportistas aéreos, representan el 83% del tráfico aéreo total, más de 400 socios estratégicos y más de 100.000 agencias acreditadas. Todos juntos operan en el sector de la aviación para promover la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo. La asociación busca el desarrollo del transporte comercial aéreo tiene los siguientes objetivos:

1. Fomentar el transporte aéreo seguro, regular y económico. Así como garantizar el beneficio de los usuarios.
2. Garantizar las vías necesarias para conseguir la cooperación entre las empresas de transporte aéreo y quienes están al servicio de estas.

¹³⁰ Labaraiga, P.. (Enero, 2018). "Derecho Aéreo". 17 de Diciembre de 2019, de LAWi Sitio web: <https://leyderecho.org/derecho-aereo/>

3. Impulsar el desarrollo del transporte aéreo en busca de la agilidad de las transacciones comerciales.
4. También, crea normas reguladoras del tráfico aéreo internacional asegurando la competencia sana entre las compañías miembros.
5. Proporcionar toda la información necesaria a los gobiernos y personas sobre el sector de la aviación. La organización se ocupa de muchas esferas de actividad en el sector de la aviación y ayuda a formular políticas sobre las cuestiones decisivas que afectan al sector¹³¹.

Las mercancías transportadas por vía aérea representan menos del 1% del volumen del comercio mundial, pero el 35% de su valor (o 6 billones de dólares EE.UU.). Esto demuestra al sector de la aviación como un catalizador clave para promover los viajes, los vínculos económicos y el comercio a nivel mundial. El transporte aéreo es esencial para conectar a los países con la economía mundial y ayudarles a mejorar su productividad para fortalecer su economía nacional. Gracias a la aviación las empresas pueden acceder a una multitud de mercados mundiales, y así hacer llegar sus productos a muchos más consumidores de lo que de otro modo sería posible¹³².

¹³¹ Stock Logistic. (Mayo, 2016). "IATA: La Asociación de Transporte Aéreo Internacional". 17 de Diciembre de 2019, de Stock Logistic Sitio web: <https://www.stocklogistic.com/que-es-la-asociacion-de-transporte-aerea-nacional/>

¹³² Organización Mundial del Comercio. (2015). "Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)". 17 de Diciembre de 2019, de Organización Mundial del Comercio Sitio web: <https://www.tfafacility.org/es/asociacion-internacional-de-transporte-aereo-iata>

3.3.3. CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL

La Conferencia Europea de Aviación Civil fue fundada en Estrasburgo a fines de 1955, con el presidente Belga Pierre J.M. Nottet, actualmente tiene su sede en París, Francia, la CEAC es una organización internacional intergubernamental, creada principalmente para seguir fomentando el desarrollo de la industria aeronáutica entre los organismos como la Organización de las Naciones Unidas, la Organización de Aviación Civil Internacional, Agencia Europea de Seguridad Aérea, EUROCONTROL, Parlamento Europeo, Unión Europea, Consejo Europeo, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, Comisión Africana de Aviación Civil (AFCAC), Consejo Internacional de Aeropuertos (Región Europea, ACI EUROPE) y demás organismos internacionales.

Se reúne en sesiones ordinarias cada tres años y se realizará una sesión extraordinaria siempre y cuando al menos ocho de los estados miembros estén de acuerdo en esta convocatoria de sesión, la última de esta sesiones ordinarias fue celebrada en 2018, donde se buscó adoptar un modelo de trabajo y abarcaba desde el 2019 hasta el 2021, cuyos temas son definidos de acuerdo a la importancia para los países miembros, si se puede realizar una posible solución a aquellos problemas de interés y si el trabajar en ello puede arrojar resultados que realicen una contribución a la CEAC y a la OACI.

Los principales objetivos de esta Conferencia son: “revisar el desarrollo del transporte aéreo intra-europeo con el objeto de promover la coordinación, la mejor utilización y el desarrollo ordenado de dicho transporte aéreo¹³³” Esta Conferencia también mantiene un enlace directo con la OACI, también pretende establecer relaciones como desde el inicio de su creación con demás organizaciones gubernamentales y no gubernamentales relacionados con el transporte aéreo y de manera específica en Europa.

¹³³ Conferencia Europea de Aviación Civil. (2014). "Creación de ECAC". 19 de Diciembre de 2019, de Conferencia Europea de Aviación Civil Sitio web: <https://www.ecac-ceac.org/the-european-civil-aviation-conference>

La CEAC abarca el grupo más amplio de Estados miembros de cualquier organización europea ocupada de la aviación civil. Actualmente está compuesto por 44 Estados miembros¹³⁴ entre ellos, Alemania, España, Francia, Bélgica, Croacia, República Checa, Italia, Irlanda, entre otros.

La misión de la CEAC es fundamentalmente el desarrollo de la industria aeronáutica a través de armonizar las políticas y prácticas de aviación civil entre sus Estados miembros, y promover el entendimiento sobre cuestiones de política entre sus Estados miembros y otras regiones del mundo¹³⁵.

3.3.4. ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO (ALTA)

Esta asociación de carácter regional por comprender de manera particular Latinoamérica y el caribe fue fundada en abril de 1980¹³⁶, este agrupamiento de carácter privado y sin fines de lucro tiene como propósito apoyar el crecimiento de la industria aeronáutica de la región.

Anteriormente esta asociación tenía la nomenclatura de AITAL (Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano) y esta fue fundada en la ciudad de Bogotá, Colombia por la iniciativa de 11 aerolíneas. Al igual que otras asociaciones de este carácter sus principales objetivos por las cuales fue creada eran lograr una mayor y mejor cooperación y comunicación entre aerolíneas para

¹³⁴ Conferencia Europea de Aviación Civil... (2014). "Estados Miembros". 19 de Diciembre de 2019, de Conferencia Europea de Aviación Civil. Sitio web: <https://www.ecac-ceac.org/member-states>

¹³⁵ Conferencia Europea de Aviación Civil. (Julio, 2019). "Misión". 19 de Diciembre de 2019, de Conferencia Europea de Aviación Civil Sitio web: <https://www.ecac-ceac.org/mission>

¹³⁶ Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo. (2018). "Sobre Nosotros". 20 de Diciembre de 2019, de Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo Sitio web: <https://www.alt.aero/nosotros/?lang=es>

atender las problemáticas del sector, las primeras aerolíneas miembro de esta asociación fueron:

Aerolíneas Argentinas
 Aeroméxico
 Aeroperú
 Avianca
 Ecuatoriana de Aviación
 LACSA
 Líneas Aéreas Paraguayas
 Lloyd Aéreo Boliviano
 Mexicana de Aviación
 Varig and cruzeiro do sul
 VIASA

Actualmente esta asociación cuenta con 23¹³⁷ aerolíneas miembro, estas cuentan con servicios nacionales e internacionales, donde pretenden promover estrategias en conjunto y se reflejen en mayores beneficios para los miembros como lo son: Contacto con altos ejecutivos de la asociación, participación en aquellos proyectos establecidos por ALTA. Participación en los grupos de trabajo realizados dentro de la organización, relaciones colectivas entre las aerolíneas, accesos a programas educativos promovidos por ALTA.

Esta organización se divide en seis comités con temas prioritarios, los cuales son: Comité de Mantenimiento Técnico y Adquisiciones, de Combustible,

¹³⁷ Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo. (2018). "Aerolíneas Miembro". 20 de Diciembre de 2019, de Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo Sitio web: <https://www.alt.aero/miembros/aerolineas-miembro/?lang=es>

Medioambiente, Asuntos legales y Aeropolíticos, equipo de seguridad ALTA/IATA y Comité de Prevención de Fraude.

Después de casi 4 décadas y bajo el slogan ALTA en movimiento, se convirtió en una de las asociaciones en pro de una aviación más segura, eficiente y amigable con el medioambiente.

Coordinando esfuerzos colaborativos de las compañías miembro, ALTA promueve el valor generando a la industria el desarrollo social y económico de la región a través de la creación de fuentes de empleo, desarrollo del turismo y fortalecimiento del PIB¹³⁸

¹³⁸ Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo. (2018). "Sobre Nosotros". 20 de Diciembre de 2019, de Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo Sitio web: <https://www.alta.aero/nosotros/?lang=es>

CAPÍTULO 4: PERSPECTIVA DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LAS PROXIMAS DÉCADAS Y SUS RETOS

Este capítulo es de los más disfrutados en poder llevar a cabo, además de ser con el cual concluyo esta investigación de tiempo, trabajo y dedicación de algunos meses, es también este capítulo el cual hace referencia al futuro, el crecimiento, el progreso, las nuevas tendencias y particularmente me considero un entusiasta en general de los temas que conllevan pensar en cuestiones innovadoras, estas cuestiones estarán presentes más adelante y evidentemente es uno de los temas que podía contener mis grandes pasiones era este.

Por una parte tenemos al derecho la área del conocimiento que amo y decidí adoptar en mi vida con mucho orgullo como mi profesión, no me puedo visualizar teniendo una profesión distinta, esta carrera me ha dado demasiado y deseo poder hacer lo mismo por ella, en segundo lugar está la aviación, un tema sumamente importante e interesante he tenido la oportunidad de estar relacionado con la aviación de algunos años a la fecha y me fascino todo lo relacionado a esta, me empecé a cuestionar mil cosas al respecto como cuando uno es niño y he querido poder acercarme más a todo ese mundo y sin lugar a dudas lo pude lograr en gran medida gracias a la realización de esta investigación.

Sin lugar a dudas este trabajo representó un reto para mí, es el trabajo de investigación más ambicioso realizado por un servidor hasta ahora, me siento muy satisfecho por el resultado, si bien considero pueden haber elementos de redacción y forma mejorables, estoy satisfecho por la información plasmada, estoy satisfecho por el tiempo y trabajo impreso y si bien no es perfecto considero tiene un gran valor máxime porque es un tema interesante, atractivo, actual y con gran potencial para las siguientes décadas en donde seguramente algo de la información o algunas de las ideas aquí plasmadas serán tendencia durante muchos años más.

4.1 ACUERDOS INTERNACIONALES EN MATERIA AÉREA

Los primeros acuerdos internacionales sobre la aviación se hicieron entre Estados Unidos de Norteamérica y Canadá. El Instituto de Derecho Internacional, aprueba la primera reglamentación orgánica sobre la materia, en tiempo de paz y en tiempo de guerra, Madrid, 1911¹³⁹. El Comité Jurídico Internacional de Aviación realiza el primer Congreso Internacional sobre la aviación y redacta el artículo primero del Código del Aire, París, mayo 31 a junio 2 de 1911. Al amparo de la Federación Internacional de Aeronáutica, se crea la Comisión Internacional de Derecho Aeronáutico, la cual consideró los problemas de la aeronavegación en las reuniones celebradas en 1912 y 1913. La primera Conferencia Panamericana de Aviación Civil, 1916, aprobó una recomendación en favor de un Código Uniforme de leyes aeronáuticas¹⁴⁰.

La Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea o Convención de París, cuna del derecho aeronáutico internacional, firmada el 13 de octubre de 1919, en vigor el 11 de julio de 1922, fue modificada en varias ocasiones hasta lograr el texto definitivo, entró en vigor el 17 de mayo de 1933¹⁴¹. Esta Convención comprendió el principio "cada potencia tiene completa y plena soberanía sobre el espacio de su territorio". Siguiendo a la Convención de París, se celebró en Madrid la Convención Iberoamericana sobre Navegación Aérea (noviembre 1, 1926) suscrita por México. La Convención Panamericana relativa a la aviación comercial, La Habana, enero 16-febrero 20 de 1928, de la que México, fue país signatario¹⁴².

¹³⁹ Labariaga, Pedro.. (2018). "Derecho Aéreo". 23 de Diciembre de 2019, de LAWi Sitio web: <https://leyderecho.org/derecho-aereo/>

¹⁴⁰ Ibídem

¹⁴¹ Ibídem

¹⁴² Ibídem

Asimismo, el Código Bustamante, en los artículos 174-181; 185; 188-194; 300, 301, y 340-342 regula la materia relativa, La Habana, 1928. La Convención Aérea de Varsovia sobre transporte aéreo, diciembre 12- 1929. La Confederación Técnica Interamericana de Aviación, creó la Comisión Americana Permanente de Aeronáutica, Lima 15-25 de septiembre de 1937. La Conferencia de Aviación Civil Internacional o Convención de Chicago, noviembre 1º a diciembre 7 de 1944; obligó a los Estados miembros a denunciar las Convenciones de París y La Habana. México fue país signatario¹⁴³.

En esta Conferencia se enfrentaron tres tesis: la internacionalización; la de la libertad general o competencia libre (free interprise) y la inglesa. Prevalció ésta, declarando el derecho de los Estados, de sujetar a su previa autorización el funcionamiento de líneas internacionales regulares sobre sus propios territorios, a la vez, propugnaba por la creación de una entidad internacional que tuviere poderes de control sobre estas líneas y promoviera la cooperación internacional en la materia. La Conferencia aprobó el Transit Agreement y el Transport Agreement (acuerdos complementarios); este último nunca entró en vigor. El acta final de la Conferencia contiene cinco apéndices y doce anexos técnicos. Los cinco apéndices fueron: dos Convenciones, dos Acuerdos, además de diversos documentos y anexos técnicos¹⁴⁴.

Ahora bien enunciando los más importantes convenios internacionales en materia de derecho aéreo, podríamos señalar los siguientes:

- a) Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, Varsovia, Polonia 1929 y su protocolo, modificado por la Convención de La Haya, Holanda en 1955.
- b) Convenio para la unificación de reglas relativas al Auxilio y Salvamento de las aeronaves en el mar, Bruselas, Bélgica 1938, sustituido por un Anexo

¹⁴³ *Ibidem*

¹⁴⁴ *Ibidem*

del Convenio de Aviación Civil Internacional denominado de Asistencia y Salvamento

- c) Convenio de Aviación Civil Internacional, Chicago, Illinois 1944
- d) Convenio sobre reconocimiento Internacional de Derechos Reales sobre las aeronaves, Ginebra, Suiza 1948
- e) Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, Roma, Italia en 1952
- f) Convenio complementario del Convenio de Varsovia para actividades realizadas por quien no sea el Transportista Contractual de Guadalajara, Jalisco, México en 196
- g) Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos, Tokio, Japón 1963
- h) Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, La Haya, Holanda en 1970
- i) Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, Montreal, Canadá 1971¹⁴⁵

Con relación al Convenio de Aviación Civil Internacional, su importancia deriva del hecho de que fija las reglas con las cuales se rige la aviación civil en nuestro país y en la mayor parte del mundo, este convenio está estructurado en cuatro partes fundamentales y 18 anexos, modifican y actualizan sus puntos principales sin necesidad de llamar a asamblea y sin tener que modificar el texto con la consecuente pérdida de tiempo y esfuerzo, la convención le dio origen, se llevó a cabo en la ciudad de Chicago, Illinois, USA, en el año de 1944, entró en vigor a partir de 1947, año cuando fue ratificado por 26 países participantes, actualmente cuenta con 195 miembros. Durante la conferencia donde se realizó el convenio, se analizaron dos documentos más:

¹⁴⁵ Internacional. (2017). "Tratados de Derecho Aéreo". 23 de Diciembre de 2019, de LAWi Sitio web: <https://leyderecho.org/tratados-de-derecho-aereo/>

- a) El acuerdo de tránsito de los servicios aéreos internacionales y
- b) El convenio sobre transporte aéreo internacional, mismos que no entraron en vigor, pero de facto se fueron aplicando.

El contenido del Acuerdo de Tránsito de los servicios internacionales se basó en dos puntos; el derecho de cruzar su territorio sin aterrizar y el derecho de aterrizar sin fines comerciales.

Mientras el contenido del Convenio sobre transporte aéreo internacional manejó los cinco supuestos de las llamadas libertades comerciales; el privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar; el privilegio de aterrizar para fines no comerciales; el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posea la aeronave; el privilegio de tomar pasajeros, correo y carga, destinados al territorio de cualquier otro Estado participante y; el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualesquiera de dichos territorios¹⁴⁶.

4.2. LA POLÍTICA COMO FACTOR DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

En nuestro tema de estudio se ha llevado a cabo un análisis tomando en consideración diversos factores, pero a mi consideración la política juega un factor altamente determinante para el rumbo de un país determinado toma en torno a cualquier actividad. Entiéndase por la palabra política como una actividad orientada en forma ideológica a la toma de decisiones de un grupo para alcanzar ciertos objetivos. También puede definirse como una manera de **ejercer el poder** con la intención de resolver o minimizar el choque entre los intereses encontrados que se producen dentro de una sociedad¹⁴⁷.

¹⁴⁶ *Ibidem*

¹⁴⁷ Definición de. (2018). "Definición de Política". 23 de Diciembre de 2019, de Definición de Sitio web: <https://definicion.de/politica/>

Como bien sabemos, existen procesos legislativos para la expedición de leyes, en las cuales estas tienen como objetivo atender las necesidades sociales suscitadas en un lugar determinado y en una época determinada, todo ello basándose en estadísticas, análisis profesionales, estudio por expertos y demás aspectos determinantes de elementos objetivos que justifiquen la creación de dicho instrumento jurídico.

Sin embargo, lo cierto es que muchas veces algunas necesidades o problemáticas sociales resultan ser más complejas unas que otras lo cual lleva a determinar que los estudios exhaustivos y profundos se puedan realizar, siempre pueden existir los imponderables, o sea, aquellas circunstancias presentadas de las cuales no se tenían contempladas o bien, a pesar de todo las circunstancias no sean como se tenían consideradas¹⁴⁸.

Por mencionar un ejemplo señalo la economía, esta área de conocimiento resulta sumamente importante para cualquier país, es en función de esta que todos los mercados del mundo realizan sus actividades, en todo tiempo se busca obtener ganancias y evitar las pérdidas pero a pesar de ello no existen modelos económicos los cuales garanticen en todo tiempo el crecimiento para todos, independientemente de los vastos estudios tenidos en esta cuestión, pues existen las recesiones económicas, la inflación, volatilidad etc. Tan evidente es este punto el cambiando valor las divisas de los diferentes países.

En pocas palabras, se busca mantener sana la economía de los diferentes países pero no se tienen los elementos precisos para saber exactamente qué resultado irá arrojando, y así funciona también en otras áreas y me atrevo a decir, una de ellas es la aviación. Esta industria es sumamente compleja y grande, con diversos entes protagónicos que influyen en cómo se va desarrollando este mercado, para ello, el estado emite regulaciones jurídicas que en teoría favorezcan al crecimiento sostenido y equitativo de todos los actores que formen parte de este gremio.

¹⁴⁸ Miguez, J. A. R. (2005). Aeropuertos regionales y aerolíneas de bajo coste. Anuario de la Competencia, (1), 279-307.

Para nuestro país para quienes no lo recuerdan o no lo vivieron, hace décadas la aviación estaba considerada como un sector estratégico y prioritario dentro de la Constitución de la República. Esto quiere decir, el transporte aéreo estaba incluido dentro de la estrategia gubernamental para desarrollar al país. De hecho, el transporte aéreo es —o debiera ser— un instrumento de competitividad, punta de lanza para desarrollar sectores como el turismo y el comercio y, de forma muy especial, para asegurar nuestra soberanía, es decir, para ser nosotros (los mexicanos) los que tomemos la decisión de cómo y para qué nos conectamos con el mundo.

En su momento de la nueva política de desarrollo iniciada a fines de los 80 se criticó por la falta de una definición en transporte aéreo. Dejar en manos de empresas extranjeras (y sus gobiernos) la decisión de quién vuela a este país, desde y hacia dónde se darán los flujos de pasajeros y mercancías nos pone en una situación de vulnerabilidad extrema¹⁴⁹.

Si son otros países y no los mexicanos quienes toman las decisiones, el día en que las aerolíneas extranjeras decidan que México ya no es atractivo o importante en su propia política, simplemente se irán y destinarán sus flotas a cubrir rutas de otros mercados. Y esto nos dejará a merced de criterios externos.

Uno de los instrumentos de política pública en materia de aviación que el Estado tiene a su disposición es, justamente, el uso estratégico de las libertades del aire. Es su prerrogativa decidir a qué países se otorgan libertades y qué se va a obtener a cambio. Es, en cierto modo, un juego de ajedrez para las aerolíneas nacionales y así aprovechen los derechos de tránsito negociados con otros países, en una estrategia de conectividad, la cual garantiza a México la captación de turismo, la importación eficiente de insumos y la colocación de sus mercancías en el exterior. En otras palabras, nada puede dejarse al azar —sobre todo en este

¹⁴⁹ Avilés, R.. (Julio, 2019). "¿Para qué una política de aviación?". 24 de Diciembre de 2019, de El Economista Sitio web:

<https://www.economista.com.mx/opinion/Para-QUE-una-politica-de-aviacion-20190729-0127.html>

momento—, pues los slots en nuestro principal aeropuerto son limitados. Otro punto es la planeación de infraestructura para la conectividad interna y externa, la formación de personal técnico aeronáutico, la instalación de bases de mantenimiento y adiestramiento, el fortalecimiento de la autoridad aeronáutica y de las instituciones, las cuales, apoyan para garantizar la seguridad y la eficiencia¹⁵⁰.

Por ello, cualquier cosa decidida debe tener como trasfondo la estrategia cristalizada en la política de Estado. En este sentido, las alianzas de aerolíneas deben entenderse en el contexto de los bloques comerciales con los que México tiene tratados. La inversión de Delta en Aeroméxico tiene sentido en el T-MEC (antes TLCAN), y las probables inversiones de aerolíneas sudamericanas o europeas promueven esa lógica.

Asimismo, la aceptación de México de la quinta libertad otorgada por España a Emiratos Árabes debería inscribirse en un plan que le dé a aerolíneas mexicanas ventajas en Europa con el uso de rutas más allá. Eso sería actuar como país, trabajando en conjunto por abrirse mercados y atraer divisas que soporten nuestro crecimiento. No olvidemos que si las aerolíneas extranjeras traen turistas a cadenas hoteleras internacionales los viajeros dejarán algo en el país, pero las divisas se quedarán en el exterior.

En el otro sentido, si los turistas los traen aerolíneas mexicanas, serán éstas las cuales dejen el dinero en casa. Es una cuestión de pensar en el largo plazo.

4.3. AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE EUROPA

Como sabemos el continente Europeo es uno de los más desarrollados en aspectos económicos, políticos, etc. Pero de manera puntual dentro de la industria aeronáutica sus aeropuertos son considerados de los mejores de todo el mundo.

¹⁵⁰ *Ibíd*em

Este viejo continente tiene en la actualidad (2019) una aproximación total de 747 millones de habitantes dividida entre sus 50 países¹⁵¹.

Los aeropuertos desempeñan un papel sumamente importante en la cadena de la aviación pues sirven de conexión entre las compañías aéreas, los pasajeros para desplazarse fácilmente de un país a otro en menor tiempo, entre aquellos clientes de los servicios de transporte de mercancías y es por excelencia el continente Europeo uno de los más desarrollados en este tema, no solo por las compañías aéreas, sino también por la infraestructura y cantidad de aeropuertos distribuidos en el continente.

Alrededor del mundo existe una gran cantidad de aeropuertos tan variados tanto por tamaño, como por la importancia que tienen dentro de esta industria tan desarrollada y tan prometedora para el futuro. Para poder realizar de manera más precisa estos aeropuertos las organizaciones como la IATA (International Air Transport Association) realiza un código para identificar a estos, es decir, el código de aeropuertos de la IATA es el código de identificación de aeropuerto más conocido por los viajeros¹⁵² tal como lo realiza la OACI (International Civil Aviation Organization).

Casi 800 millones de pasajeros utilizaron los aeropuertos de la UE en 2010, un tercio del mercado mundial y casi tres veces más en comparación a cuando el tráfico aéreo se liberalizó en los primeros años de la década de 1990¹⁵³. En el año

¹⁵¹ Saber es Práctico. (Enero, 2019). "Población de los países de Europa". 26 de Diciembre de 2019, de Saber es Practico Sitio web: <https://www.saberespractico.com/demografia/poblacion-paises-europa-2019/>

¹⁵² Aeropuertoinfo.com. (2019). "Código de los Aeropuertos de Europa". 26 de Diciembre de 2019, de Aeropuertoinfo.com Sitio web: <https://www.aeropuertoinfo.com/info-sobre-vuelos/codigos-de-los-aeropuertos-de-europa/>

¹⁵³ Comisión Europea. (Diciembre, 11). "Aeropuertos de Europa en 2030: Retos Futuros". 27 de Diciembre de 2019, de Comisión Europea Sitio web: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/MEMO_11_857

2016 la Unión Europea a través de su Oficina de Estadística mayormente conocida como la Eurostat, registro mil millones de personas (973 millones)¹⁵⁴ aterrizando y despegando de la UE. Esto supuso un incremento respecto al año anterior del 5,9%¹⁵⁵.

Dentro de los aeropuertos más importantes de Europa encontramos en primer lugar el Aeropuerto Internacional de Londres Heathrow, es el de mayor tráfico de pasajeros internacionales y por supuesto nacionales, con un flujo aéreo de 77.987.524, en el año 2017¹⁵⁶. En segundo lugar se encuentra el Aeropuerto Charles de Gaulle, reportando anualmente alrededor de 65 millones de pasajeros¹⁵⁷.

En tercer lugar se encuentra el Aeropuerto Internacional de Ámsterdam-Schiphol, el principal aeropuerto de Países Bajos. En cuarto lugar se encuentra el aeropuerto de Frankfurt Alemania, y el cual reportó en 2017 la cantidad de 64.500.386 pasajeros¹⁵⁸.

¹⁵⁴ Royé, D.. (Febrero, 2018). "Los Aeropuertos con más Tráfico Aéreo de Europa en Mapas". 27 de Diciembre de 2019, de Geografía Infinita Sitio web: <https://www.geografiainfinita.com/2018/02/los-mapas-de-los-aeropuertos-con-mas-trafico-aereo-de-europa/>

¹⁵⁵ Ibídem

¹⁵⁶ Aeropuertoinfo.com. (2017). "Aeropuertos más grandes de Europa". 27 de Diciembre de 2019, de Aeropuertoinfo.com Sitio web: <https://www.aeropuertoinfo.com/info-sobre-vuelos/aeropuertos-mas-grandes-de-europa/>

¹⁵⁷ Royé, D.. (Febrero, 2018). "Los Aeropuertos con más Tráfico Aéreo de Europa en Mapas". 27 de Diciembre de 2019, de Geografía Infinita Sitio web: <https://www.geografiainfinita.com/2018/02/los-mapas-de-los-aeropuertos-con-mas-trafico-aereo-de-europa/>

¹⁵⁸ Aeropuertoinfo.com. (2017). "Aeropuertos más grandes de Europa". 27 de Diciembre de 2019, de Aeropuertoinfo.com Sitio web:

En quinto lugar se encuentra el Estambul Atatürk Airport de Turquía, con un flujo aéreo de 63.727.448 pasajeros¹⁵⁹ (2017). La Unión Europea trabaja en planificaciones a desarrollar en un futuro dentro de la industria de la aviación civil, pues considera en los últimos años a sus aeropuertos con índices de rezago y congestión y estos implicarán una menor captación de flujo aéreo.

No hay duda de que en un mundo de fronteras abiertas como lo es Europa desde 1990 y con las grandes conexiones globales, el sector aeroportuario seguirá encontrando tiempos de desafíos mayores en los cuales necesitará una gran cantidad de maniobras para los recursos existentes y estos trabajen más duro, rápido a medida del crecimiento de la demanda y seguirá haciendo en las generaciones venideras.

Uno de los principales retos será el gestionar este crecimiento de manera eficiente, segura y sin peligro tanto para la industria como para los pasajeros a través de una infraestructura de un aeropuerto, el cual cumpla con las normas tanto del despegue hasta el aterrizaje, pasando por la venta de billetes, seguridad de los pasajeros y el equipo, energía y transporte terrestre, etc.

Y de acuerdo a la medida del crecimiento de la industria aeroportuaria como las normas nacionales e internacionales propuestas a través de los organismos o bien, de aquellos tratados internacionales de las que los países son parte ayudarán a solucionar los problemas de infraestructura actuales, a hacer aeropuertos más respetuosos con el medio ambiente, a convertirlos en lugares en los cuales, los viajeros realmente quieren pasar el tiempo. Sin duda, el estar preparados para el futuro crecimiento y el aumento de la demanda sin crear

<https://www.aeropuertoinfo.com/info-sobre-vuelos/aeropuertos-mas-grandes-de-europa/>

¹⁵⁹ *Ibidem*

problemas operativos o de seguridad para la aviación es algo por lo que cada país y en general el mundo, debe tener especial atención¹⁶⁰.

4.4. AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE MÉXICO (CASO NAICDMX)

La aviación civil alrededor del mundo es una fuente de directa e indirecta de empleos producidos a lo largo del año, de manera particular el flujo aéreo se ve reflejado en turismo y al final se reporta en incrementos del PIB. En México de acuerdo con la Dirección General de Aviación Civil, unidad administrativa dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se reporta que esta industria emplea a más de 23,000 personas como pilotos, sobrecargos y personal técnico y administrativo y si sumamos la planta laboral de gestores aeroportuarios, comercios en terminales aéreas, fabricantes aeronáuticos y proveedores de servicios, la cifra se eleva a 210 mil puestos de trabajo, según CANAERO (Cámara Nacional de Aerotransportes)¹⁶¹

De acuerdo con la Cámara Nacional del Transporte Aéreo, la aviación aporta en valor el equivalente a 2.9% del Producto Interno Bruto. Como comparativo, basta decir es la más exitosa industria manufacturera de nuestro país —la industria automotriz— equivale a 3% del PIB nacional¹⁶².

¹⁶⁰ de León, C. V. C., Espinoza, I. M., & Castillo, E. A. R. (2019). Factores críticos de éxito en aerolíneas de bajo costo en Europa de 1999 a 2018. RICEA Revista Iberoamericana de Contaduría, Economía y Administración, 8(16), 136-166.

¹⁶¹ Patiño, F.. (Diciembre, 2017). "La Industria de la Aviación Civil en México y el Nuevo Aeropuerto". 27 de Diciembre de 2019, de El Economista Sitio web: <https://www.economista.com.mx/opinion/La-industria-de-la-aviacion-civil-en-Mexico-y-el-nuevo-aeropuerto-20171210-0075.html>

¹⁶² Ibídem

De manera particular en México los aeropuertos pueden estar concesionados, tal como lo vimos en la Ley de Aeropuertos y la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, estas concesiones pueden ser otorgadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para cuatro fines distintos como lo pueden ser la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos.

Actualmente en México existen aeropuertos internacionales de explotación nacional o bien, de explotación por concesiones. De acuerdo con las cifras emitidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el año 2017 en esta industria se tienen alrededor de 77¹⁶³ aeropuertos nacionales e internacionales y se trasladan cada año en vía aérea alrededor de 83 millones de pasajeros, por ende, representa un crecimiento acumulado superior al 46 por ciento¹⁶⁴ en el sexenio del ex presidente Enrique Peña Nieto.

Los inicios de la aviación civil en México comenzaron cuando fue creada el 10 de junio de 1965¹⁶⁵, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) para administrar, operar y conservar los aeropuertos, así como prestar servicios complementarios, auxiliares y comerciales de 34 aeropuertos existentes en México, en ese momento.

¹⁶³ Nicolás, A.. (Enero, 2019). "¿Cuántos Aeropuertos hay en México?". 28 de Diciembre de 2019, de El Universal Sitio web: <https://www.eluniversal.com.mx/destinos/cuantos-aeropuertos-hay-en-mexico-0>

¹⁶⁴ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2018). "En esta Administración, intensa labor de Construcción y Modernización de Aeropuertos". 28 de Diciembre de 2019, de Secretaría de Comunicaciones y Transportes Sitio web: <https://www.gob.mx/sct/prensa/en-esta-administracion-intensa-labor-de-construccion-y-modernizacion-de-aeropuertos?idiom=es>

¹⁶⁵ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2018). "Aeropuertos y Servicios Auxiliares". 29 de Diciembre de 2019, de Secretaria de Comunicaciones y Transportes Sitio web: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/83920/HISTORIA.pdf>

Esta organización paraestatal se encargó principalmente de realizar una organización y modernización del sistema aeroportuario, y durante sus primeros 10 años ASA logró construir, ampliar y rehabilitar 25 aeropuertos. De esta forma, se pusieron al día la red y las instalaciones aeronáuticas del país¹⁶⁶. Hasta el año de 1985 llegó a tener alrededor de 60 aeropuertos, pues se modernizaron los aeropuertos de la Ciudad de México, Cancún, Acapulco, Guadalajara y Monterrey, impulsó el desarrollo de las tecnologías implementadas en estos aeropuertos, la infraestructura, ampliación de servicios a pasajeros, etc.

Por otro lado, “la crisis financiera experimentada por los gobiernos alrededor del mundo, en particular los emergentes y la instauración de un modelo económico, el cual, suponía la reforma del Estado, así como el ajuste estructural, impactó en forma notable en el desarrollo aeroportuario de nuestro país. El Gobierno Federal, en el marco de una crisis económica severa decidió con el fin de ampliar y poner al día la red aeroportuaria del país, era necesario trabajar bajo un esquema contemplando la participación de capital privado. Se postuló un nuevo marco jurídico orientado a impulsar y promover el desarrollo aeroportuario por medio de inversión privada, con base en reglas claras y transparentes, condiciones competitivas y no discriminatorias”¹⁶⁷.

En 1998 la ASA tenía a su carga alrededor de 58 aeropuertos mismos que fueron en reducción al comenzar el proceso de privatización de los 35 aeropuertos más rentables, conformándose cuatro grupos regionales: ASUR (Grupo Aeroportuario del Sureste), OMA (Grupo Aeroportuario Centro - Norte), GAP (Grupo Aeroportuario del Pacífico) y AICM (Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México).

¹⁶⁶ *Ibidem*

¹⁶⁷ *Ibidem*

Actualmente ASUR tiene a su cargo 9 aeropuertos¹⁶⁸ localizados en la parte sureste de México, los cuales son:

1. Aeropuerto Internacional de Cancún.
2. Aeropuerto Internacional de Cozumel.
3. Aeropuerto Internacional de Bahías de Huatulco.
4. Aeropuerto Internacional Manuel Crescencio Rejón o Aeropuerto Internacional de Mérida.
5. Aeropuerto Internacional de Minatitlán.
6. Aeropuerto Internacional Xoxocotlán o Aeropuerto Internacional de Oaxaca.
7. Aeropuerto Internacional de Tapachula.
8. Aeropuerto Internacional General Heriberto Jara o Aeropuerto Internacional de Veracruz.
9. Aeropuerto Internacional Carlos Roviroza Pérez o Aeropuerto Internacional de Villahermosa; y
10. San Juan, Puerto Rico

En el caso del Aeropuerto de San Juan, Puerto Rico, fue adherido al organismo ASUR en 2013, pues la empresa Aerostar Airport Holdings, recibió el permiso de las autoridades aeronáuticas de los Estados Unidos para operar el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín en San Juan, Puerto Rico, puesto que

¹⁶⁸ Aeropuertos del Sureste. (2019). Nuestros Aeropuertos. 29 de Diciembre de 2019, de Aeropuertos del Sureste Sitio web: <http://www.asur.com.mx/es/conoce-asur/nuestros-aeropuertos.html>

Aerostar es una empresa perteneciente del 50% a ASUR y 50% a la firma estadounidense de capital privado independiente Highstar Capital¹⁶⁹.

Por otro lado, el Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA), opera 13 aeropuertos internacionales en la zona Centro - Norte de México, los cuales, son:

1. Aeropuerto Internacional de Acapulco, llamado también como Aeropuerto Internacional General Juan N. Álvarez.
2. Aeropuerto Internacional General Roberto Fierro Villalobos o Aeropuerto Internacional de Chihuahua.
3. Aeropuerto Internacional General Roberto Fierro Villalobos o Aeropuerto Internacional de Chihuahua.
4. Aeropuerto Internacional Federal de Culiacán o Aeropuerto Internacional de Bachigualato.
5. Aeropuerto Internacional Guadalupe Victoria o Aeropuerto Internacional de Durango.
6. Aeropuerto Internacional General Rafael Buelna o Aeropuerto Internacional de Mazatlán.
7. Aeropuerto Internacional General Mariano Escobedo o Aeropuerto Internacional de Monterrey.
8. Aeropuerto Internacional General Lucio Blanco o Aeropuerto Internacional de Reynosa.
9. Aeropuerto Internacional Ponciano Arriaga o Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí.
10. Aeropuerto Internacional General Francisco Javier Mina o Aeropuerto Internacional de Tampico.

¹⁶⁹ Aeropuertos del Sureste. (2019). "Por Primera vez en su Historia, ASUR Amplía sus Negocios al Ámbito Internacional". 29 de Diciembre de 2019, de Aeropuertos del Sureste Sitio web: <http://www.asur.com.mx/es/globales/internacional.html>

11. Aeropuerto Internacional de Torreón Francisco Sarabia o Aeropuerto Internacional de Torreón.
12. Aeropuerto Internacional General Leobardo C. Ruiz o Aeropuerto Internacional de Zacatecas.
13. Aeropuerto Internacional de Ixtapa-Zihuatanejo.

En el año 2018 el Grupo Aeroportuario Centro-Norte, obtuvo ingresos de alrededor de 204 millones de pesos¹⁷⁰, debido al incremento de pasajeros y el aumento de las tarifas.

Por último, el Grupo Aeroportuario del Pacífico GAP, tras la apertura de 1998 a la inversión privada de los aeropuertos este grupo obtuvo la concesión por un periodo de 50 años de los siguientes aeropuertos:

1. Aeropuerto Internacional de Guadalajara Miguel Hidalgo y Costilla
2. Aeropuerto Internacional General Abelardo L. Rodríguez, Aeropuerto Internacional de Tijuana o Aeropuerto Binacional de Tijuana-San Diego
3. Aeropuerto Internacional General Rodolfo Sánchez Taboada o Aeropuerto Internacional de Mexicali
4. Aeropuerto Internacional General Ignacio Pesqueira García o Aeropuerto Internacional de Hermosillo
5. Aeropuerto Internacional Federal del Valle del Fuerte o Aeropuerto Internacional de Los Mochis
6. Aeropuerto Internacional Lic. Jesús Terán Peredo o Aeropuerto Internacional de Aguascalientes

¹⁷⁰ Cantera, S.. (Mayo, 2018). "¿Qué Aeropuertos están Concesionados en México?". 29 de Diciembre de 2019, de El Universal Sitio web: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/que-aeropuertos-estan-concesionados-en-mexico>

7. Aeropuerto Internacional Del Bajío o Aeropuerto Internacional de Guanajuato
8. Aeropuerto Internacional General Francisco Múgica o Aeropuerto Internacional de Morelia, Michoacán.
9. Aeropuerto Internacional Manuel Márquez de León o Aeropuerto Internacional de La Paz, Baja California Sur.
10. Aeropuerto Internacional de Los Cabos, Baja California Sur.
11. Aeropuerto Internacional Licenciado Gustavo Díaz Ordaz, El Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta.
12. Aeropuerto Internacional Playa de Oro o Aeropuerto Internacional de Manzanillo, Colima.

A partir de 1999, GAP cuenta con un socio estratégico, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP) y brinda apoyo tecnológico y por supuesto, experiencia de negocio¹⁷¹.

Finalmente, en 1998 también se creó el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México GACM, es una sociedad anónima de capital variado y tendría a su cargo únicamente el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Es importante destacar cuando “en 2017 la demanda de pasajeros del AICM fue de 44.7 millones de pasajeros, superando cinco años antes la expectativa de 42 millones para 2021, registrando un ritmo de crecimiento de 4x el del PIB”¹⁷².

¹⁷¹ Grupo Aeroportuario del Pacífico. (2018). "Historia". 30 de Diciembre de 2019, de Grupo Aeroportuario del Pacífico Sitio web: <https://www.aeropuertosgap.com.mx/es/2012-03-02-17-22-49.html>

¹⁷² Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México. (Agosto, 2018). "Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México ("GACM") Monto Estimado de Inversión y Plan Financiero". 30 de Diciembre de 2019, de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México Sitio web: <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Costos-y-Financiamiento-GACM.pdf>

Esta empresa de participación mayormente estatal, está dedicada principalmente al desarrollo, construcción, administración y operación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), a través de la concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como lo establece la publicación del Diario Oficial de la Federación el 26 de Enero de 2015¹⁷³ y tendría una vigencia de 50 años a partir del inicio de operaciones del aeropuerto.

Sin embargo, tras la llegada del presidente Andrés Manuel López Obrador esta concesión fue cancelada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de consideraciones encontradas en esta administración y según informes de la SCT, la concesión nunca debió otorgarse, pues de llevarse a cabo el proyecto, se tendría un gran impacto ambiental en la zona oriente del Valle de México, pues se producía una sobreexplotación de los recursos existentes en esta zona, los cuales ya eran escasos "como el agua, el dispendio de enormes recursos públicos y la herencia de altos compromisos financieros a las siguientes administraciones; evitó, además, el desperdicio de la infraestructura aeroportuaria existente y los riesgos del comportamiento de pistas e instalaciones en un terreno inestable y complejo"¹⁷⁴

¹⁷³ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (Enero, 2015). "Título de Concesión que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a favor de la sociedad denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., para construir, administrar, operar y explotar el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.". 30 de Diciembre de 2019, de Diario Oficial de la Federación Sitio web:

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5379470&fecha=26/01/2015

¹⁷⁴ Secretaria de Comunicaciones y Transportes. (Abril, 2019). "Razones para la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto en Texcoco". 30 de Diciembre de 2019, de Secretaria de Comunicaciones y Transporte Sitio web:

<https://www.gob.mx/sct/articulos/razones-para-la-cancelacion-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco>

A través del informe publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes titulado “Razones para la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto en Texcoco” se establecen seis motivos primordiales en las cuales este proyecto no era viable.

1. Impacto Ambiental del proyecto no llevó a cabo un análisis de los impactos acumulativos que las obras del proyecto, en conjunto con otras actividades y obras asociadas, iban a generar. Los análisis ambientales estuvieron alejados de una lógica regional y más bien se buscó fragmentar las obras para ocultar y disimular los impactos.
2. Los estudios presentados por diversas instituciones, se plantearon riesgos diversos en relación con la opción de Texcoco, debido a el polígono donde se estaba construyendo está asentado sobre lo que fue un antiguo lago, con condiciones físicas y químicas en el suelo y subsuelo y pudieran alcanzar profundidades superiores a los 40 metros, desfavorables para la construcción y el mantenimiento del aeropuerto. (...) implicaba el cierre de Santa Lucía y del Aeropuerto Benito Juárez en el mismo instante en que se inaugurara, pues el uso simultáneo de las pistas de ambas terminales no es viable. Esta situación exigía a el Nuevo Aeropuerto a tener funcionamiento al 100% desde el primer minuto del primer día, porcentaje imposible de cumplir al inicio de un proyecto de esta complejidad.
3. El NAICM nunca estuvo considerado en los instrumentos de planeación oficiales, como el Plan Nacional de Desarrollo 2013- 2018 (...) el contrato para construir el Edificio Terminal se licitó y adjudicó por un monto de \$85 mil millones de pesos, sin disponer de un proyecto ejecutivo que incluyera la ingeniería de detalle, lo cual provocó una demanda por parte del Consorcio ganador al Grupo Aeroportuario en octubre del 2018, ya en plena construcción de la terminal. Esto se vio reflejado en perjuicio de la nación.
4. En el esquema original de fondeo del proyecto en 2014 se consideraba el 58% de los recursos serían públicos (98 mil millones de pesos) y el 42% de financiamiento privado (\$71 mil millones de pesos). Las aportaciones

federales fueron sólo de 18 mil millones de pesos, por lo cual, se modificó el programa de financiamiento, emitiendo una deuda mucho mayor.

5. Se violentaron las leyes de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, de Adquisiciones y de Obras Públicas. El proyecto arquitectónico fue convocado por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), a partir de una invitación a ocho despachos de arquitectos nacionales e internacionales, a pesar de requerir propuestas económicas, se planteó como una “investigación de mercado” y no como licitación ni como concurso por invitación como lo ordena la Ley
6. A la fecha, Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México tiene abiertos 198 procedimientos fiscalizadores de diversa índole por parte de las autoridades competentes, desde 2015.

Todo lo anterior llevó al Grupo Aeroportuario al inicio de la suspensión o terminación anticipada de los 692 contratos, incluyendo al Grupo Carso (de Carlos Slim), ICA, Prodemex y GIA, además de empresas internacionales como Parsons. De los cuales hasta abril del 2019 ya se tenían cerrados y pagados 578.

4.5. CASO FLY EMIRATES EN MÉXICO

Recientemente existió una controversia en la industria aérea en nuestro país producida por la llegada de la conocida Fly Emirates a suelo mexicano. Fly Emirates es una de las aerolíneas más reconocidas a nivel mundial por ofrecer servicios dirigidos a clientes con un poder adquisitivo muy alto, esta empresa es opuesta al argumento establecido en esta investigación, si bien considero la existencia de más y mejores aerolíneas de bajo costo como un gran beneficio para la mayoría de las personas que por algún motivo necesiten desplazarse a otros lugares, también es importante tener en cuenta que es completamente comprensible como estos servicios van dirigidos a un tipo de cliente diferente y los

cuales, satisfagan necesidades de clientes con más exigencias y más presupuesto.

Es en ese sector donde esta empresa encontró su nicho de mercado y en el cual ha desarrollado su modelo de negocios, esta empresa tiene sede en el emirato de Dubái, el cual se ubica dentro de los Emiratos Árabes Unidos.

En 1984, el jeque Mohammed bin Rashid al Maktoum, entonces ministro de Defensa de los EAU y miembro de la familia real progresista de Dubái, le pidió a sir Maurice Flanagan, entonces director gerente de dnata, estudiar la posibilidad de crear una compañía aérea. En diciembre de ese año, ya estaba listo un plan de negocios completo y se eligió el nombre de «Emirates» para la nueva aerolínea.

En marzo de 1985, a Maurice Flanagan se le encargó la ambiciosa misión de poner en marcha una compañía aérea en 5 meses, con una financiación inicial de 10 millones de dólares. Estableciendo que se necesita «tener buena apariencia, ser buena y ganar dinero». No iba a haber ni subvenciones ni protección aeropolítica según la política de cielos abiertos de Dubái¹⁷⁵. Al respecto de esto último en varias partes del mundo ha resultado controversial si existe o no subsidio por parte de su gobierno para esta aerolínea, a pesar de la información manifestada por la aerolínea, es tajante en señalar que no es así, existen diversas dudas al respecto por la comunidad internacional de esta industria.

Esta idea es en gran medida por la exuberancia con la cual se ha venido desarrollando esta aerolínea y todo lo relacionado a su lugar de origen, tanto los proyectos aeroportuarios, instalaciones, compra de aviones, equipo con el cual se han confeccionado los interiores de las aeronaves, colaboraciones con los clubes deportivos más exclusivos del mundo por publicidad y demás elementos se han cotizado por cientos de millones de dólares, tan es así que en el 2014 esta empresa la cual dicho sea de paso, tuvo un crecimiento increíble desde su creación Brand Finance nombró a Emirates como la «marca de línea aérea más

¹⁷⁵ Emirates. (2019). "Evolución Histórica". 30 de Diciembre de 2019, de Emirates Sitio web: emirates.com/mx/spanish/about-us/timeline/

valiosa» y como «marca más valiosa de Oriente Medio», con un valor estimado de 3700 millones de dólares.

Como otro ejemplo del alto valor de esta aerolínea, de los recursos con los cuales cuenta y del compromiso por el mercado al que es dirigido su modelo de negocios, en el 2017 Emirates presenta las primeras suites privadas en Primera clase totalmente cerradas del mundo, con un lujo y una privacidad inigualables. Este punto de inflexión, con toques de diseño inspirados en Mercedes Benz, se presentó durante una campaña publicitaria a nivel mundial liderada por Jeremy Clarkson, periodista deportivo y experto en automovilismo.

En el 2019 Emirates compra 30 aviones Boeing 787-9 por valor de 8800 millones de dólares a precios de catálogo en el Dubái Airshow. Esto se suma a su pedido de Airbus A350 por valor de 16 000 millones de dólares, con lo que su pedido total de aviones en el Dubái Airshow asciende a 24 800 millones de dólares¹⁷⁶.

En estos momentos esta empresa parece imbatible, sin importar aparentemente elementos sociales, políticos o inclusive decisiones quizá no muy acertadas como lo fue en su momento sostener la mayor parte de su flota en Airbus A380 (el avión comercial más grande del mundo) y por factores técnicos en su desempeño y usabilidad no han resultado ser los aviones más económicos en su utilización, a pesar de ello, pareciera entonces que la capacidad económica de esta aerolínea no tiene fin y es este el elemento más fuerte, pues los impulsa a seguir innovando y ofreciendo servicios de la más alta calidad en el mundo. **Emirates** tiene hoy la flota más grande en el mundo de aviones **B 777/300-ER**, operando 160 de estas aeronaves en todas sus rutas internacionales.

Estos aviones tienen **un peso máximo de** despegue de 360 toneladas, de las cuales 140 pueden ser de combustible, han demostrado altos índices de seguridad, economía, eficiencia y confiabilidad y junto con su flota de **85**

¹⁷⁶ *Ibidem*

aeronaves Airbus 380 (también es la más grande del mundo para una sola aerolínea), están listos para “invadir” los cielos de todo el planeta.

Por otro lado, ya hay información por parte de la misma empresa, respecto a que se han comprometido con **Boeing para la compra de 150 aviones B777X**, los cuales tendrán instalados los motores más grandes, eficientes y de mayor potencia en el mundo, al mismo tiempo le dará no solo la posibilidad de extender todavía **más sus vuelos ULR** (Ultra Largo Alcance), sino de aumentar de manera importante el número de pasajeros transportados.

A lo anterior aumentaremos una configuración para pasajeros ya establecida en algunas de sus aeronaves con gabinetes cerrados, esto para primera clase y nuevos asientos para clase ejecutiva, e incluso una nueva clase económica “**Premium**”, además de un servicio en tierra y en vuelo de muy alta calidad, lo que ha puesto a la aerolínea entre las mejores del mundo. El primero de los aviones **777X llegará a Dubái en el 2020**¹⁷⁷.

La última ruta aérea de Fly Emirates es Ciudad de México, con la cual perdió una batalla legal Aeroméxico, empresa mexicana opositora a esta aerolínea árabe para establecer operaciones en nuestro país a través de la ruta Ciudad de México-Barcelona-Dubái. El argumento de Aeroméxico es lo repetido muchas veces, las prácticas desleales en las cuales incurre la empresa Árabe dado que se piensa operan a través de enormes subsidios gubernamentales, pero poco se ha podido hacer para esclarecer o evitarlo si fuese el caso

Es evidente el proyecto de Emirates al llevar adquisiciones tan grandes de aeronaves el cual es ampliar su importante red de rutas internacionales, especialmente hacia el continente americano aprovechando las quintas libertades aéreas para poder tener acceso a otros destinos como lo fue en el caso de México.

Es prácticamente imposible poder competir con las capacidades titánicas con las cuales cuentan empresas como Emirates y ese es el argumento principal

¹⁷⁷ *Ibidem*

de Aeroméxico respecto a no poder ofrecer las tarifas, capacidades, características y proporcionalidades como dicha empresa, por lo tanto la cataloga como una práctica desleal aunada a la presunción de subsidios estatales con la cual, se piensa pone en riesgo la industria nacional de la aviación al permitírsele el acceso a estas empresas, para Aeroméxico es una de las rutas internacionales más importantes España¹⁷⁸.

El tiempo nos dirá el resultado de la llegada de Fly Emirates a nuestro país, conlleva un reto enorme para Aeroméxico pero en estricto sentido jurídico a pesar como la controversia jurídica fue intensa y se llegaron a varias instancias considero yo, obedece a Tratados Internacionales previamente concertados con lo cual se daba legalmente la posibilidad de que esta aerolínea tuviera operaciones en nuestro país y desde luego a competencia de servicios aéreos en la cual el usuario sale beneficiado por mayor y mejores servicios, desde luego las prácticas desleales son actitudes contrarias al derecho y la costumbre internacional, sin embargo, el señalamiento por estas acciones son conjeturas no precisadas a pesar de lo inverosímil de las cifras y elementos con los cuales cuenta esta aerolínea, no resultan concluyente pues no existe información oficial al respecto y lejos de que se prohíban las operaciones de esta aerolínea han continuado cosechando rutas en todo el mundo.

4.6. LA AVIACIÓN EN UNA PERSPECTIVA ECOLÓGICA

Como sabemos, el desarrollo de la industria aeronáutica es un factor que ayuda a la economía mundial, cada vez más aerolíneas se ven enfocadas no solo a tener más rutas aéreas sino a incrementar su nivel de competitividad entre ahorros de costes, mayor captación de pasajeros etc. Sin embargo, es ineludible el hablar de las repercusiones de la industria en el medio ambiente por la emisión de residuos

¹⁷⁸ Ruiz-Hidalgo, L. D. P. (2019). Sustentación de caso: Aerolínea Emirates

ha llevado a analizar la utilización de nuevas tecnologías y por lo tanto, mejores alternativas para conseguir paralizar los efectos producidos en la atmósfera.

Según el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC), los vuelos internacionales representan el 3,5 por ciento de las emisiones mundiales de estas sustancias, principalmente dióxido de carbono y metano, los cuales según científicos, calientan la atmósfera terrestre y aumentan la temperatura mundial¹⁷⁹. La aviación internacional y por ende el cambio climático no se ven limitados por las fronteras que tienen los países, por lo cual, evitarlos será posible siempre y cuando a nivel internacional se tomen medidas respectivas.

Es por ello que la comunidad internacional adoptó dos convenciones importantes en estos temas: en 1944, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también conocido como Convenio de Chicago y, en 1992 (Cumbre de Río), la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), esta convención reconoce la existencia del cambio climático y por ende establece un objetivo el poder lograr la estabilización de gases de efecto invernadero en la atmósfera con el fin de impedir interferencias causadas por el ser humano peligrosas en el medio ambiente.

Por otro lado en respuesta a la creciente necesidad de medir, de manera globalmente armonizada y compatible, los impactos ambientales asociados con los cambios operacionales en la gestión del tránsito aéreo la OACI pública en 2014 la “Guía de Evaluación Ambiental de los Cambios Operacionales Propuestos para la Gestión del Tránsito Aéreo”, cuyo objetivo es centrarse en las evaluaciones de los impactos ambientales relacionados con cambios operacionales procedimentales, rediseños del espacio aéreo y otros aspectos operacionales similares por los cuales podrían optar en la industria para satisfacer los problemas presentados con el desarrollo de esta industria.

¹⁷⁹ Portafolio. (Julio, 2008). "Airbus y Boeing compiten por reducir contaminación ambiental". 2 de Enero de 2020, de Portafolio Sitio web:

<https://www.portafolio.co/economia/finanzas/airbus-boeing-compiten-reducir-contaminacion-ambiental-452388>

Se establecen los principales factores que producen esta contaminación son aquellos relacionados con el ruido, la calidad del aire, el consumo de combustible y las emisiones de gases de efecto invernadero. El primero de estos factores, el ruido es causado con motivo de tipos de aeronaves, cantidad diaria de despegues y aterrizajes, trayectorias de vuelo utilizadas, condiciones meteorológicas. Respecto al combustible, “las emisiones de las aeronaves se producen como resultado de la combustión de queroseno o gasolina para aviación. Esta combustión produce emisiones, las cuales, constan de aproximadamente un 70 por ciento de dióxido de carbono (CO₂), casi un 30 por ciento de vapor de agua (H₂O) y menos de un 1 por ciento de otras emisiones diversas, incluyen óxidos de nitrógeno (NO_x), monóxido de carbono (CO), óxidos de azufre (SO_x), hidrocarburos, partículas volátiles y no volátiles, y otros vestigios. Algunos de estos componentes se clasifican como gases de efecto invernadero (GHG), entre los que el dióxido de carbono es el más significativo”¹⁸⁰.

Además de estos organismos, también se encuentran los fabricantes de los aviones, dedicados a la investigación de nuevos motores más limpios, y realizan un aprovechamiento mayor del combustible, de aviones más ligeros, pues “para la industria aeroespacial, el mejor camino es un mayor esfuerzo e inversión en investigación si queremos ser capaces de conseguir los avances tecnológicos que necesitamos para resolver los retos medioambientales de hoy y de mañana”, asegura François Gayet, presidente del International Coordinating Council of Aerospace Industries Association (ICCAIA).

En junio de 2012, Airbus y Air Canadá realizaron el primer «vuelo perfecto» internacional de América del Norte, recortando las emisiones de CO₂ en más de un 40 por ciento en comparación con un vuelo regular. El vuelo comercial en cuestión, de Toronto en Canadá a Ciudad de México operado con un A319,

¹⁸⁰ Organización de Aviación Civil Internacional. (2014). “Guía de Evaluación Ambiental de los Cambios Operacionales Propuestos para la Gestión del Tránsito Aéreo”. 2 de Enero de 2020, de Organización de Aviación Civil Internacional Sitio web: https://www.icao.int/publications/Documents/10031_es.pdf

combinaba el uso de un avión impulsado por combustibles sostenibles (una mezcla al 50/50 de biocombustible hecho de aceite de cocina usado), guiado por unos procedimientos de gestión del tráfico aéreo racionalizados y facilitado por buenas prácticas de operación (rodadura con un solo motor, equipos de cabina de peso ligero, etc.)¹⁸¹.

Por su parte Airbus considera que una aeronave híbrida, más verde y más silenciosa podría estar volando comercialmente para 2025. Airbus se ha asociado con Siemens y Rolls-Royce para desarrollar un avión de demostración E-Fan X, programado para volar en el año 2020.

En 2018, Boeing dio a conocer su nueva estrategia medioambiental con ambiciosos objetivos para innovar en rendimiento medioambiental, trabajar por la excelencia en sostenibilidad y servir de inspiración para la colaboración internacional de cara a 2025¹⁸². Por su parte sus principales estrategias publicadas en 2019 son:

1. Superar los objetivos de 2018 para reducir los residuos sólidos enviados a los vertederos, el uso de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero hasta en un 7,3% en los centros de trabajo.
2. Asociación con una empresa de reciclaje del Reino Unido para evitar hasta 2 millones de libras de fibra de carbono procedentes de las fábricas de Boeing acaben en vertederos cada año.

¹⁸¹ Apestegua, E. (Mayo, 2015). "Airbus lanza un programa piloto con tres aerolíneas para reducir su huella medioambiental". 2 de Enero de 2020, de Flynews Sitio web: <https://fly-news.es/aviacion-comercial/aerolineas/airbus-lanza-un-programa-piloto-con-tres-aerolineas-para-reducir-su-huella-medioambiental/>

¹⁸² Boeing. (Junio, 2019). "Boeing fomenta los biocombustibles, el reciclaje y la conservación". 2 de Enero de 2020, de Boeing Sitio web: <https://www.multivu.com/players/Spanish/8556051-boeing-2019-global-environment-report/>

3. Colaboración con Etihad Airways en el vuelo de un 787 Dreamliner alimentado en parte por biocombustible fabricado con plantas del desierto regadas con agua de mar.
4. Diseño de nuevas instalaciones energéticamente eficientes en todo el mundo, incluido el centro de reparto de Zhoushan (China) y la planta de fabricación de Sheffield (Reino Unido).
5. Catalizar el desarrollo de combustible de aviación sostenible, incluso ofreciendo a los clientes la opción de usar biocombustible en los vuelos de reparto.

Sin embargo, solo el desarrollo de las nuevas tecnologías para ayudar a reducir la huella ecológica que la industria aérea deja será visible con el paso de los años, cuando las grandes empresas dedicadas a la aviación renueven flotillas y estas ayuden a un menor uso de combustible o menor peso del avión, etc. Estamos inmersos en un mundo tan cambiante ante la tecnología y sobre todo con industrias que un en los próximos años deberán de adaptarse y continuar creciendo.

4.7. AVIACIÓN CIVIL EN NUESTROS DÍAS

Actualmente la aviación civil es la industria de mayor derrama económica aportadora a un país, sobre todo en México, pues se ha convertido en uno de los países donde se puede llegar a focalizar el turismo, donde sustancialmente el PIB se sostiene de este. De acuerdo con datos del Análisis Integral del Turismo de la Secretaría de Turismo, mejor conocido como Datatur, basados en información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), de enero a agosto de 2019,

llegaron a nuestro país 29 millones 800 mil turistas provenientes del extranjero, cifra 7.6 por ciento mayor en comparación al lapso del año pasado¹⁸³.

Considero la aviación civil poco explorada para el desarrollo de inversionistas y del gobierno, y además de ello, por interferencias de aerolíneas en la expansión de otras aerolíneas pero extranjeras, tal como lo vimos con Aeroméxico en 2019. Esta es una industria es un sector verdaderamente prometedora de un desarrollo a futuro sobre todo cuando la liberación del espacio aéreo es mayor, tal como la expansión de las primeras cinco libertades del aire y las cuales, posteriormente se convirtieron en nueve para dar mayor apertura al libre flujo del tránsito aéreo a través de las fronteras de los Estados. Los cuales son:

1. Derecho a sobrevolar sin escalas el territorio de los Estados
2. Derecho a aterrizar en el territorio de los Estados signatarios por razones no comerciales
3. Derecho a desembarcar pasajeros, correo y carga en el territorio de un Estado en el que no esté matriculada la aeronave.
4. Derecho a embarcar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado en el que está matriculada la aeronave.
5. Derecho a embarcar y desembarcar pasajeros, correo o carga destinados al territorio de cualquier Estado contratante.
6. Derecho a efectuar transportes entre dos Estados distintos de aquel en el cual esté matriculada la aeronave, sobrevolando el territorio de este país.

¹⁸³ Secretaría de Turismo. (2019). "El ingreso de divisas turísticas alcanzó los 15 mil 666 millones de dólares en el periodo enero-agosto". 3 de Enero de 2020, de Secretaría de Turismo Sitio web: <https://www.gob.mx/sectur/prensa/el-ingreso-de-divisas-turisticas-alcanzo-los-15-mil-666-millones-de-dolares-en-el-periodo-enero-agosto>

7. Derecho a operar correctamente fuera del Estado de matriculación y a embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga provenientes de o con destino a un Estado tercero, del cual no es el de matriculación.
8. Derecho a transportar pasajeros, correo o carga de un punto a otro de un mismo Estado, distinto a aquel en el que está matriculada la aeronave. También se conoce como cabotaje.
9. Derecho a transportar tráfico de cabotaje del Estado otorgante en un servicio que se lleva a cabo enteramente dentro de su territorio (Derecho de cabotaje autónomo).

Lo anterior provoca no solo la creación de más aerolíneas sino de más acuerdos, entre países o bien, entre aerolíneas para mayor conexión de vuelos, nuevas rutas y por ende mayor captación de pasajeros y sobre todo mayor competitividad en costos de vuelos.

Estas actividades están totalmente reglamentadas por aquellos acuerdos internacionales de los cuales cada país es parte, así como la regulación específica de manera nacional, propicia la seguridad a los pasajeros así como a los inversionistas de aerolíneas o en su caso de aquellas concesiones en aeropuertos y aunado a ello, tenemos también, los intereses políticos juegan un papel importante sobre todo y de manera particular en los aeropuertos pertenecientes al sector estatal.

Considero a este tipo de transporte sin difusión completa, pues no se ha aceptado aun como un transporte para utilizarse de manera reiterada y frecuente, y los costos todavía no son competitivos para realizar vuelos a países del mismo continente, menos a otros como el europeo para el común de la gente, por ello, la industria aérea debe llegar a un punto de bajar los precios y hacerlos accesibles a más personas

Por otro lado, tenemos el aspecto ecológico, el cual, también juega un papel muy importante en esta industria, pues, en los últimos años se ha propiciado a las aerolíneas, los organismos internacionales, así como los fabricantes, se preocupen a tal punto de trabajar en la manufactura de nuevas tecnologías para la

implementación de motores, de materiales mismos los cuales, conforman el avión para reducir esta huella ecológica y a futuro puede resultar aún más dañado el ambiente de lo que en la actualidad ya se encuentra. Si bien, este transporte puede llegar a ser eficaz, con una visión revolucionaria de las aerolíneas de bajo costo o de los fabricantes, también es que este problema no solo le incumbe a una aerolínea o a un país, sino también, es un trabajo en conjunto internacional, en el cual se pueden realmente tener unos cambios de manera sustancial.

4.8. AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO EN EL FUTURO

A lo largo de esta investigación se ha buscado establecer los elementos torno a la aviación, factores positivos y negativos buscando ser lo más objetivo posible para poder identificar los cambios en los siguientes años en esta industria.

Primero es importante identificar el innegable crecimiento de la industria aérea a lo largo de su existencia y no solo es un factor de crecimiento para esta industria, sino de forma general todos los elementos de tecnología han tenido un crecimiento en mayor o menor medida conforme sus innovaciones se han venido presentando. Cada vez es más necesaria e importante estos elementos tecnológicos, con base a diversas encuestas, he observado las personas catalogan como herramienta indispensable un teléfono celular, para la realización de actividades laborales un gran porcentaje de las personas requieren habitual el uso de un dispositivo electrónico como base de su actividad laboral o como complemento para su realización y simple y sencillamente, el internet es la piedra angular de la mayor parte de las actividades realizadas por la humanidad este elemento tecnológico simplemente es el centro neurálgico de absolutamente todo y por medio del cual, una gran cantidad de personas ofrecen productos y servicios y en donde muchas otras adquieren estos mismos.

Estos avances tecnológicos sumado a la gran capacidad de comunicación y de acceso a la información entre muchas otras cosas ofrecidas por el internet propician las condiciones ideales para día a día ser más frecuente y común volar,

esta industria parece tener un gran futuro y las empresas de aviación compiten por ser las favoritas por los usuarios.

Si bien existen muchas opciones para viajar por medio de un avión hoy en día también lo es que esta industria ha madurado muchas ideas a lo largo de su historia y ha proliferado sobre manera el concepto de mercado LOW COST, este modelo de negocios orientado a reducir los costos por billete eliminando factores los cuales, producen el inflamiento del precio de un asiento innecesariamente, para un perfil específico de cliente han encontrado un nicho de mercado particularmente atractivo, porque si bien es cierto se requieren planificaciones finas en los mecanismos y políticas empresariales que permitan achicar los costos del servicio también ha resultado ser un excelente negocio si se saben realizar bien estas tareas y hoy en día, ha tenido un crecimiento muy alto esta demanda de aerolíneas desde su creación.

La experiencia, el ingenio, las decisiones adecuadas han permitido cada vez ser más eficientes en temas de los precios, de los vuelos y para estas empresas de bajo costo ha hecho un peso enorme en la industria obligando así a las compañías de antaño a buscar propuestas tendientes a una reducción en el costo de sus vuelos y ofrecer elementos o modelos de negocios diferenciadores en la industria para permanecer vigentes y en la consideración del público consumidor que cada vez más optan por la ventaja de la economía y practicidad.

Hoy en día las aerolíneas low cost están en su mejor momento, desde luego, tienen retos en el horizonte como toda empresa en lo individual o la industria en lo colectivo, sin embargo, esta concepción permite a personas denominadas comunes, con salarios promedio trasladarse por avión a diferentes lugares del mundo, inclusive a sectores sociales como estudiantes, investigadores etc. han tenido un impacto sumamente importante en el crecimiento de la industria pero más que ello en la forma en la cual nos relacionamos y concebimos el mundo, nos ha otorgado como humanidad grandes posibilidades de interacción y de intercambio cultural sin precedentes y eso sin duda alguna es gracias a este tipo de servicios.

Existen aerolíneas de súper lujo o de precios convencionales pero estoy convencido que el grueso poblacional buscará obtener el mejor resultado por el menor costo posible, así se ha visto demostrado ya con el éxito, el cual, cada vez es mayor de estas aerolíneas bajo costo y entre más eficaz y más ajustados los precios ofrezcan las aerolíneas permitirá a más personas acceder a este servicio por cuestión histórica, por los factores que rigen nuestro entorno, más personas viajarán a otros destinos por lo cual es innegable observar el verdadero futuro de la aviación sustentado en las aerolíneas de bajo costo.

CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación se ha podido analizar la aviación, se ha podido dar cuenta en observar lo gigantesco de esta industria y el impacto tan grande nuestras vidas, ya sea que estemos relacionados a este sector o no, pero como

todo, si prestamos más atención a los detalles, si investigamos más sobre de un tema en concreto podremos observar el enorme número de aristas que posee.

La aviación no es la excepción y se expresó cronológicamente a grandes rasgos los sucesos más importantes marcados y definidos a este invento desde su surgimiento hasta nuestros días. A través de conocer esta parte señalada en el capítulo primero puedo concluir que este ha sido un aspecto fundamental de mi investigación pues con ello obtuve las nociones indispensables para saber cuáles fueron los problemas técnicos, humanos y jurídicos presentados a lo largo de la creación y desarrollo de esta industria?, ¿cómo fueron resolviendo estas dificultades? y desde luego, ¿cuáles son los sucesos e invenciones, los cuales, fueron provocando la fuerte evolución de este gran sector? estas preguntas quedan resueltas en este capítulo aunado de otorgar la noción necesaria para los siguientes capítulos, nos da cuenta de la importancia desde hace muchos años de esta industria y cuáles son las tendencias desaparecidas, las vigentes y porque no las que son jóvenes aún pero se están convirtiendo en tendencia.

En el segundo capítulo es donde se plantea el principal punto de enfoque, es decir la propuesta en general en donde a mi parecer existe un gran área de oportunidad para la industria en la siguientes décadas, la cual, va sustentada no solo con la información vertida de este capítulo sino con el contexto histórico ya expresado en el capítulo anterior, este apartado atiende a las aerolíneas de bajo ¿costo como surgieron? ¿Qué aerolíneas con este concepto de mercado son las más grandes? ¿Por qué han tenido éxito? etc. Con este capítulo se puede observar el funcionamiento de estas aerolíneas y lo más importante que diferencias existe entre estas aerolíneas y en general en la industria de aviación respecto a los mercados más desarrollados al respecto como lo son Estados Unidos y Europa y nuestro punto de interés, Latinoamérica, concretamente México.

Posteriormente se realizó un análisis respecto a las regulaciones jurídicas nacionales y se abordan secundariamente algunas regulaciones internacionales (tratados internacionales), donde también se hace mención de algunas de las

principales organizaciones a nivel mundial en aviación y los temas de los cuales estas tratan. Es aquí precisamente donde para mi opinión existen algunas implementaciones que podrían traer consigo mejoras considerables para estar más acorde a la competencia internacional en esta industria.

Principalmente corresponde a las regulaciones internacionales y nacionales realizar una correcta implementación de las políticas aéreas o en todo caso realizar una reforma, concentrándose de manera central en apertura la creación de más aeropuertos ya sea de participación estatal o bien de inversión privada, pues es donde considero este sector puede tener mayor crecimiento, siempre y cuando exista una mayor inversión privada. El entender que esto se verá reflejado en disminución de costos por aterrizaje y demás relativos, además de ello es importante destacar como este sector es la mina para México, pues otorga el crecimiento de la economía, es gracias a la inversión privada que se ha logrado consolidar de mejor manera la industria aeronáutica.

Desde mi punto de vista el realizar construcciones de aeropuertos traerá consigo un incremento en el turismo pero también hará una mayor dispersión del tráfico aéreo que actualmente se ve focalizado en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por otro lado, esto podrá ayudar a la reducción de los costos establecidos con motivo a tasas aeroportuarias. Por ello, considero el realizar una reforma para el mayor otorgamiento de concesiones o en todo caso de las licitaciones para la inversión privada en temas de administración, construcción de aeropuertos, etc. fortalecerá en México de mejor manera al turismo y la economía.

En resumen, considero importante analizar la ley, analizar los cambios que está sufriendo la industria y adaptarse jurídicamente para estar a la vanguardia de los nuevos esquemas presentados y considero de manera puntual un lastre burocrático, el cual, no permite una apertura más consolidada al sector privado para la participación activa en diversas variantes de la aviación iniciando prioritariamente en el cual, el capital privado pueda llevar a cabo proyectos aeroportuarios para la existencia de más y mejores opciones para las aerolíneas

nacionales y extranjeras y con ello se coadyuve en el desarrollo de las aerolíneas de bajo costo, mismas que favorecen hoy en día al intercambio cultural.

Este tema resulta particularmente importante por lo que respecta al nuevo aeropuerto de Santa Lucía para el 2022, el cual está pensado para funcionar como la ampliación al actual aeropuerto internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, lo cual en mi opinión es una mala implementación, la Ciudad de México es la urbe más poblada de habla española del mundo, por ende, una de las más pobladas del mundo, aunado a las diversas cifras aportadas en esta investigación respecto a flujo de pasajeros, divisas por concepto de turismo internacional, elementos técnicos aportados por diversos ingenieros expertos en la materia etc., puedo concluir que Santa Lucía no solo mantiene celosamente la participación estatal en el proyecto sino además por este motivo se dejó de llevar a cabo el nuevo aeropuerto internacional, el cual si bien tampoco otorga una apertura para la existencia de diversas opciones de aterrizaje como si las hay en ciudades como París, Londres o Berlín, que dicho sea de paso son ciudades mucho más pequeñas en comparación con la Ciudad de México, pero sí representaba un aeropuerto moderno, grande y capaz de atender no solo las necesidades actuales sino de las siguientes décadas en las cuales se seguirá desarrollando más esta pujante industria aérea.

Otro elemento importante es respecto a la quinta libertad aérea, como están haciendo uso de esta las diversas aerolíneas y de forma general la innovación e inversión que muchas empresas están destinado para tener más y mejores servicios, además de hacer adecuaciones a la ley que permitan las facilidades a las empresas aéreas para competir con más fuerza con las empresas internacionales, es importante la astucia para valerse de elementos, los cuales, permitan aumentar la proyección en otros mercados, claro ejemplo de ello es el caso de Fly Emirates del cual también se comentó en esta investigación.

Por último, en el capítulo cuarto se abordan las preguntas como ¿qué sigue?, el estamos aquí, esto es lo que tenemos pero la tendencia mundial camina hacia estos rumbos por estas razones, resulta el tema más importante, pues se

analiza de manera global hacia donde tenemos que mirar y sobre todo lo que se puede esperar de la aviación, inclusive señala una antítesis de mi trabajo, el cual es el aspecto ecológico, el daño ambiental producido por motivo del uso de los aviones y desde luego su mayor demanda día a día traerá consigo consecuencias en esta índole, es importante que la información no tenga una tendencia, si bien considero son grandes los beneficios de la aviación y sobre todo que también proliferen estos, soy responsable en señalar los aspectos oponiblemente válidos ante esta implementación,.

Así como la nueva tendencia eléctrica en el automovilismo soy fiel creyente de como la aviación vivirá también en los siguientes años transformaciones, y estas repercutirán en funciones más eficientes, más seguras y desde luego, más responsables con el medio ambiente, solo por mencionar algo se está trabajando en el avión supersónico, como lo fue el famoso concorde pero ya con más de cuarenta años del surgimiento de esta aeronave se pretende darle vida nuevamente a esta tecnología, pero atendiendo a funciones y características acorde a las necesidades actuales para hacer de este proyecto uno más viable.

Lo claro de todo esto es la evolución de la aviación civil y sobre todo el aumento de su presencia, su usabilidad por cada vez más personas, concluyo de igual manera, sobre el futuro de la aviación, el cual, en gran medida reposa sobre los brazos de las aerolíneas de bajo costo por todos los factores técnicos, políticos, sociales, económicos y culturales ya expuestos, seguimos perfeccionando como humanidad esta vertiente, en un determinado momento acontecen circunstancias que manchan esta industria, como lo es recientemente el problema con los aviones 737 Max de Boeing, el cual era un modelo nuevo de la empresa más prestigiosa del mundo en cuanto a aviación se refiere y sin embargo fallo, son razones sobre las cuales debemos sobreponernos, aprender, ser receptivos, ser activos, innovadores y buscar las áreas de oportunidad las cuales creo son muchas para las personas y empresas que tengan el valor de ir por ellas, de esforzarse y porque no; reinventarse.

Actualidad Aeroespacial. (Septiembre, 2019). "El transporte aéreo en EEUU supone 6,5 millones de empleos y 779.000 millones de dólares anuales". 7 de Diciembre de 2019, de Actualidad Aeroespacial Sitio web: <https://actualidadaeroespacial.com/el-transporte-aereo-en-eeuu-supone-65-millones-de-empleos-y-779-000-millones-de-dolares-anuales/>

Actualidad Aeroespacial. (Septiembre, 2019). "El transporte aéreo en EEUU supone 6,5 millones de empleos y 779.000 millones de dólares anuales". 7 de Diciembre de 2019, de Actualidad Aeroespacial Sitio web: <https://actualidadaeroespacial.com/el-transporte-aereo-en-eeuu-supone-65-millones-de-empleos-y-779-000-millones-de-dolares-anuales/>

Aeroméxico. (Septiembre, 2016). "Surcando cielos internacionales". 15 de Octubre de 2019, de Aeroméxico Sitio web: <https://aeromexico.com/es-mx/blog-de-viajes-inspirate/surcando-cielos-internacionales>

Aeroméxico. (2019). "El regreso de una leyenda". 15 de Octubre de 2019, de Aeroméxico Sitio web: <https://aeromexico.com/es-mx/acerca-de-aeromexico/nuestra-historia/stinson>

Aerolíneas Mexicanas. (Octubre, 2016). "Aeroméxico". 15 de Octubre de 2019, de Aerolíneas Mexicanas Sitio web: <https://aerolineasmexicanas.mx/lista-de-aerolineas-mexicanas/aeromexico-historia-y-datos>

Aeropuertos del Sureste. (2019). Nuestros Aeropuertos. 29 de Diciembre de 2019, de Aeropuertos del Sureste Sitio web: <http://www.asur.com.mx/es/conoce-asur/nuestros-aeropuertos.html>

Aeropuertos del Sureste. (2019). "Por Primera vez en su Historia, ASUR Amplía sus Negocios al Ámbito Internacional". 29 de Diciembre de 2019, de Aeropuertos del Sureste Sitio web: <http://www.asur.com.mx/es/globales/internacional.html>

Aeropuertoinfo.com. (2017). "Aeropuertos más grandes de Europa". 27 de Diciembre de 2019, de Aeropuertoinfo.com Sitio web: <https://www.aeropuertoinfo.com/info-sobre-vuelos/aeropuertos-mas-grandes-de-europa/>

Aeropuertoinfo.com. (2019). "Código de los Aeropuertos de Europa". 26 de Diciembre de 2019, de Aeropuertoinfo.com Sitio web: <https://www.aeropuertoinfo.com/info-sobre-vuelos/codigos-de-los-aeropuertos-de-europa/>

Alegre, G... (Febrero, 2019). "Ryanair y la Estrategia de Liderazgo en Costes". 1 de Diciembre de 2019, de Blog Sitio web: <https://www.quillermoalegre.es/ryanair-y-la-estrategia-de-liderazgo-en-costes/>

Apesteguia, E. (Mayo, 2015). "Airbus lanza un programa piloto con tres aerolíneas para reducir su huella medioambiental". 2 de Enero de 2020, de Flynews Sitio web: <https://fly-news.es/aviacion-comercial/aerolineas/airbus-lanza-un-programa-piloto-con-tres-aerolineas-para-reducir-su-huella-medioambiental/>

Arteaga, R... (Mayo, 2016). "El guatemalteco QUE unió a Slim y Azcárraga en una empresa". 8 de Diciembre de 2019, de Forbes Sitio web: <https://www.forbes.com.mx/volaris-el-negocio-guatemalteco-QUE-conquisto-los-cielos-de-mexico/>

Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). (2019). "The Importance of Air Transport to México", 7 de Diciembre de 2019, de Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) Sitio web: https://www.iata.org/en/publications/standards-manuals/economics/Reports/voa-country-reports/2019/IATA_Mexico_Report.pdf

Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo. (2018). "Aerolíneas Miembro". 20 de Diciembre de 2019, de Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo Sitio web: <https://www.alt.aero/miembros/aerolineas-miembro/?lang=es>

Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo. (2018). "Sobre Nosotros". 20 de Diciembre de 2019, de Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo Sitio web: <https://www.alt.aero/nosotros/?lang=es>

Biblioteca y archivos del Museo del Aire y el Espacio de San Diego. (2001). "Colección Pacific Southwest Airlines". 17 de Octubre de 2019, de Biblioteca y

archivos del Museo del Aire y el Espacio de San Diego Sitio web: https://oac.cdlib.org/findaid/ark:/13030/c89310hf/entire_text/

Boeing. (Junio, 2019). "Boeing fomenta los biocombustibles, el reciclaje y la conservación". 2 de Enero de 2020, de Boeing Sitio web: <https://www.multivu.com/players/Spanish/8556051-boeing-2019-global-environment-report/>

Carnero, M... (Abril, 2017). "Los 20 Países Más Grandes del Mundo". 7 de Diciembre de 2019, de Skyscanner Sitio web: <https://www.skyscanner.es/noticias/los-20-paises-mas-grandes-del-mundo>

Conferencia Europea de Aviación Civil. (2014). "Creación de ECAC". 19 de Diciembre de 2019, de Conferencia Europea de Aviación Civil Sitio web: <https://www.ecac-ceac.org/the-european-civil-aviation-conference>

Conferencia Europea de Aviación Civil... (2014). "Estados Miembros". 19 de Diciembre de 2019, de Conferencia Europea de Aviación Civil. Sitio web: <https://www.ecac-ceac.org/member-states>

Conferencia Europea de Aviación Civil. (Julio, 2019). "Misión". 19 de Diciembre de 2019, de Conferencia Europea de Aviación Civil Sitio web: <https://www.ecac-ceac.org/mission>

Comisión Europea. (Diciembre, 11). "Aeropuertos de Europa en 2030: Retos Futuros". 27 de Diciembre de 2019, de Comisión Europea Sitio web: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/MEMO_11_857

Cruz, I... (Junio, 2011). "Aerolíneas de Bajo Costo en México. Competencia Modal, Intermodal e Intramodal". 7 de Diciembre de 2019, de Facultad de Estudios Superiores Acatlán, UNAM Sitio web: <http://www.cya.unam.mx/index.php/cya/article/viewFile/162/162>

DATATUR. (Mayo, 2019). "Ranking Mundial de Turismo Internacional". 7 de Diciembre de 2019, de DATATUR Sitio web: <https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/RankingOMT.aspx>

Definición de. (2018). "Definición de Política". 23 de Diciembre de 2019, de Definición de Sitio web: <https://definicion.de/politica/>

EasyJet. (Diciembre de 2019). "Invertir en Nuestras Fortalezas". 3 de Diciembre de 2019, de EasyJet Airline Company Limited Sitio web: <http://corporate.easyjet.com/default.aspx>

EasyJet. (Septiembre de 2016). "Qué Hacemos". 3 de Diciembre de 2019, de EasyJet Airline Company Limited Sitio web: <http://corporate.easyjet.com/about/what-we-do>

Emirates. (2019). "Evolución Histórica". 30 de Diciembre de 2019, de Emirates Sitio web: emirates.com/mx/spanish/about-us/timeline/

Fernández, G... (Febrero, 2019). "Volaris continúa expandiendo su red internacional ofreciendo rutas a más destinos en los Estados Unidos". 8 de Diciembre de 2019, de Volaris Sitio web: <https://cms.volaris.com/es/informacion-util/sala-de-prensa/nuevas-rutas-febrero/>

Fernández, G... (Diciembre, 2019). "Volaris Reporta Resultados de Trafico de Noviembre 2019: 16% de Crecimiento en Pasajeros y 89% de Factor de Ocupación". 9 de Diciembre de 2019, de Volaris Sitio web: <https://cms.volaris.com/es/informacion-util/sala-de-prensa/reporte-de-trafico-noviembre-2019/>

Finnair. (2018). "Aerolíneas Miembro de OneWorld, Ventajas y Rutas". 11 de Diciembre de 2019, de Finnair Sitio web: <https://www.finnair.com/es/es/oneworld>

Flores, D. (Junio, 2019). "Los hermanos Wright, Glenn Curtiss y la guerra de las patentes voladoras". 11 de Diciembre de 2019, de Clarke Modet Sitio web: <https://www.clarkemodet.com/news-posts/los-hermanos-wright-glenn-curtiss-y-la-guerra-de-las-patentes-voladoras/>

Gary Kelly. (Abril, 2019). "Best in Flight ". 27 de Noviembre de 2019, de Southwest Sitio web: <https://www.southwest.com/assets/pdfs/about-southwest/garys-greeting.pdf>

Glines, C. (Mayo, 1997). "St. Petersburg Tampa Airboat Line: La primera aerolínea programada del mundo que usa aviones alados". 11 de Octubre de 2019, de Aviation History Sitio web: <https://www.historynet.com/st->

[petersburgtampa-airboat-line-worlds-first-scheduled-airline-using-winged-aircraft.htm](#)

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México. (Agosto, 2018). "Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México ("GACM") Monto Estimado de Inversión y Plan Financiero". 30 de Diciembre de 2019, de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México Sitio web: <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Costos-y-Financiamiento-GACM.pdf>

Grupo Aeroportuario del Pacífico. (2018). "Historia". 30 de Diciembre de 2019, de Grupo Aeroportuario del Pacífico Sitio web: <https://www.aeropuertosgap.com.mx/es/2012-03-02-17-22-49.html>

History. (2019). "Santos Dumont es declarado ganador del Premio Deutsch". 11 de Octubre de 2019, de History Sitio web: <https://br.historyplay.tv/hoje-na-historia/santos-dumont-e-declarado-vencedor-do-premio-deutsch>

Imaginario, A... (Septiembre, 2019). "Significado de Globalización". 19 de Noviembre de 2019, de Significados Sitio web: <https://www.significados.com/globalizacion/>

Instituto Nicaragüense de Aviación Civil. (Octubre, 2016). "HISTORIA: William Boeing y su legado a la industria aérea-Aniversario de Nacimiento". 14 de Octubre de 2019, de Instituto Nicaragüense de Aviación Civil Sitio web: <http://www.inac.gob.ni/2016/10/historia-william-boeing-y-su-legado-a-la-industria-aerea-aniversario-de-nacimiento/>

Internacional. (2017). "Tratados de Derecho Aéreo". 23 de Diciembre de 2019, de LAWi Sitio web: <https://leyderecho.org/tratados-de-derecho-aereo/>

Johannes Blijdenstein. (Octubre, 2019). "Ryanair: Hechos, Historia e Indemnizaciones". 29 de Noviembre de 2019, de VUELO-RETRASADO.ES Sitio web: <https://www.vuelo-retrasado.es/blog/2019/10/01/ryanair-hechos-historia-e-indemnizaciones>

Kelly, G... (Abril, 2019). "Gary's greeting". 8 de Diciembre de 2019, de Southwest Sitio web: <https://www.southwest.com/assets/pdfs/about-southwest/garys-greeting.pdf>

Labaraiga, P.. (Enero, 2018). "Derecho Aéreo". 14 de Diciembre de 2019, de LAWi Sitio web: <https://leyderecho.org/derecho-aereo/>

López, A... (Abril, 2011). "12 de abril de 1961: Yuri Gagarin, el primer hombre en el espacio". 17 de Octubre de 2019, de 20 Minutos Editora, S.L. Sitio web: <https://blogs.20minutos.es/yaestaellistoQUEtodolosabe/12-de-abril-de-1961-yuri-gagarin-el-primer-hombre-en-el-espacio/>

Maldonado, I.. (2019). "PRIMER VUELO DE UN PRESIDENTE EN EL MUNDO". 14 de Octubre de 2019, de SMEAL Sitio web: <http://smeal.com.mx/articulos/articulo/?Id=24>

Mega Ricos. (Octubre, 2019). "10 de las aerolíneas más grandes del mundo". 7 de Diciembre de 2019, de Mega Ricos Sitio web: <https://megaricos.com/2019/10/16/10-de-las-aerolineas-mas-grandes-del-mundo/>

Morales, R. & Amador, O... (Octubre, 2019). "Aerolíneas de Bajo Costo Devoran el Mercado Mexicano". 7 de Diciembre de 2019, de El Economista Sitio web: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Aerolineas-de-bajo-costo-devoran-el-mercado-mexicano-20191004-0008.html>

Morris, D... (Enero de 2014). "Desregulación aérea: el triunfo de la ideología sobre la evidencia". 26 de Noviembre de 2019, de Transport Sitio web: <https://transport.ec/actualidad/desregulacion-aerea-el-triunfo-de-la-ideologia-sobre-la-evidencia/>

Norwegian Air Shuttle ASA. (2019). "Año tras año". 3 de Diciembre de 2019, de Norwegian Air Shuttle ASA Sitio web: <https://www.norwegian.com/es/acerca-de-nosotros/nuestra-historia/ano-a-ano/>

Norwegian Air Shuttle ASA. (2019). "Nuestros Aviones". 3 de Diciembre de 2019, de Norwegian Air Shuttle ASA Sitio web: <https://www.norwegian.com/es/acerca-de-nosotros/nuestra-historia/nuestros-aviones/>

OneWorld. (2019). "Aerolíneas Asociadas". 12 de Diciembre de 2019, de OneWorld Sitio web: <https://es.oneworld.com/-kc54/miembros>

One World. (2019). "Detalle de la Aerolínea - Royal Jordanian". 12 de Diciembre de 2019, de One World Sitio web: <https://es.oneworld.com/miembros-liq0/royal-jordanian>

Organización de Aviación Civil Internacional. (2014). "Guía de Evaluación Ambiental de los Cambios Operacionales Propuestos para la Gestión del Tránsito Aéreo". 2 de Enero de 2020, de Organización de Aviación Civil Internacional Sitio web: https://www.icao.int/publications/Documents/10031_es.pdf

Organización Mundial del Comercio. (2015). "Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)". 17 de Diciembre de 2019, de Organización Mundial del Comercio Sitio web: <https://www.tfafacility.org/es/asociacion-internacional-de-transporte-aereo-iata>

Organización Mundial de Turismo. (Mayo, 2019). Ranking Mundial del Turismo Internacional. 7 de Diciembre de 2019, de DATATUR Sitio web: <https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/RankingOMT.aspx>

Organization for Security and Cooperation in Europe. (Marzo, 1992). "Tratado Cielos Abiertos". 1 de Diciembre de 2019, de Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE) Sitio web: <https://www.osce.org/es/library/14132>

Ospina, H. (Noviembre, 2015). "LA EVOLUCIÓN DE LA AEROLÍNEA AVIANCA EN FUNCIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE SU CONTEXTO". 14 de Octubre de 2019, de Universidad de Costa Rica Sitio web: <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/dialogos/article/view/19631/22342>

Patiño, F.. (Diciembre, 2017). "La Industria de la Aviación Civil en México y el Nuevo Aeropuerto". 27 de Diciembre de 2019, de El Economista Sitio web: <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/La-industria-de-la-aviacion-civil-en-Mexico-y-el-nuevo-aeropuerto-20171210-0075.html>

Pedreira, J. (Agosto, 2010). "DELAG, La primera aerolínea del mundo". 12 de Diciembre de 2019, de Me gusta volar Sitio web: <http://megustavolar.iberia.com/2010/08/delag-la-primera-aerolinea-del-mundo/>

Pérez, A... (Febrero, 2012). "Quiebra Malév Aerolínea Húngara". 12 de Diciembre de 2019, de Financial Red Sitio web: <http://www.finanzzas.com/quiebra-malev-aerolinea-hungara>

Portafolio. (Julio, 2008). "Airbus y Boeing compiten por reducir contaminación ambiental". 2 de Enero de 2020, de Portafolio Sitio web: <https://www.portafolio.co/economia/finanzas/airbus-boeing-compiten-reducir-contaminacion-ambiental-452388>

Royé, D.. (Febrero, 2018). "Los Aeropuertos con más Tráfico Aéreo de Europa en Mapas". 27 de Diciembre de 2019, de Geografía Infinita Sitio web: <https://www.geografiainfinita.com/2018/02/los-mapas-de-los-aeropuertos-con-mas-trafico-aereo-de-europa/>

Ruiz, M... (Junio, 2012). "Lan y Tam se Fusionan en Latam, la Mayor Aerolínea de Latinoamérica". 13 de Diciembre de 2019, de El País Sitio web: https://elpais.com/economia/2012/06/22/actualidad/1340389912_308875.html

Ryanair. (2019). "Sobre nosotros". 28 de Noviembre de 2019, de Ryanair DAC Sitio web: <https://www.ryanair.com/es/es/informacin-util/sobre-nosotros/sobre-nosotros>

Saber es Práctico. (Enero, 2019). "Población de los países de Europa". 26 de Diciembre de 2019, de Saber es Practico Sitio web: <https://www.saberespractico.com/demografia/poblacion-paises-europa-2019/>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (Diciembre, 2015). Acerca del AICM. 16 de Octubre de 2019, de Secretaría de Comunicaciones y Transportes Sitio web: <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/breve-historia>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2018). "Aeropuertos y Servicios Auxiliares". 29 de Diciembre de 2019, de Secretaria de Comunicaciones y Transportes Sitio web: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/83920/HISTORIA.pdf>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2018). "En esta Administración, intensa labor de Construcción y Modernización de Aeropuertos". 28 de Diciembre de 2019, de Secretaría de Comunicaciones y Transportes Sitio

web: <https://www.gob.mx/sct/prensa/en-esta-administracion-intensa-labor-de-construccion-y-modernizacion-de-aeropuertos?idiom=es>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (Abril, 2019). "Razones para la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto en Texcoco". 30 de Diciembre de 2019, de Secretaría de Comunicaciones y Transporte Sitio web: <https://www.gob.mx/sct/articulos/razones-para-la-cancelacion-del-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (Enero, 2015). "Título de Concesión que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a favor de la sociedad denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., para construir, administrar, operar y explotar el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.". 30 de Diciembre de 2019, de Diario Oficial de la Federación Sitio web: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5379470&fecha=26/01/2015

Secretaría de Turismo. (2019). "El ingreso de divisas turísticas alcanzó los 15 mil 666 millones de dólares en el periodo enero-agosto". 3 de Enero de 2020, de Secretaría de Turismo Sitio web: <https://www.gob.mx/sectur/prensa/el-ingreso-de-divisas-turisticas-alcanzo-los-15-mil-666-millones-de-dolares-en-el-periodo-enero-agosto>

Significados. (Marzo, 2015). "Significado de Zepelin". 12 de Octubre de 2019, de Significados Sitio web: <https://www.significados.com/zepelin/>

Star Alliance. (2019). "About Star Alliance". 13 de Diciembre de 2019, de Star Alliance Sitio web: <https://www.staralliance.com/en/about>

Staff de la Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos. (Marzo, 2017). "Un breve vuelo por la historia de la aviación en México (parte 3)". 15 de Octubre de 2019, de Transponder 1200 Sitio web: <https://www.transponder1200.com/un-breve-vuelo-por-la-historia-de-la-aviacion-en-mexico-parte-3/>

Stock Logistic. (Mayo, 2016). "IATA: La Asociación de Transporte Aéreo Internacional". 17 de Diciembre de 2019, de Stock Logistic Sitio web: <https://www.stocklogistic.com/QUE-es-la-asociacion-de-transporte-aerea-nacional/>

SkyTeam. (2007). "About Us". 10 de Diciembre de 2019, de SkyTeam Sitio web: <https://www.skyteam.com/en/about/history/2007>

SkyTeam. (2011). "About Us". 10 de Diciembre de 2019, de SkyTeam Sitio web: <https://www.skyteam.com/en/about/history/2011>

SkyTeam. (2014). "About Us". 10 de Diciembre de 2019, de SkyTeam Sitio web: <https://www.skyteam.com/en/about/history/2014>

SkyTeam. (2019). "A History of Excellence". 10 de Diciembre de 2019, de SkyTeam Sitio web: <https://www.skyteam.com/en/about/history>

SkyTeam. (2019). "KLM Royal Dutch Airlines". 14 de Octubre de 2019, de SkyTeam Sitio web: <https://www.skyteam.com/es-MX/about/KLM-Royal-Dutch-Airlines>

Skytrax. (2019). "About Us". 1 de Diciembre de 2019, de Skytrax Sitio web: <https://skytraxresearch.com/about-us/>

Southwest. (2019) "About Rapid Rewards". 7 de Diciembre de 2019, de Southwest Airlines Co. Sitio web: <https://www.southwest.com/rapidrewards/buy-points?irgwc=1&clickid=x2yziN04rxyORS2wUx0Mo3cjUkny880u7VfGxg0>

Turismo México. (2019). "Estados de México". 7 de Diciembre de 2019, de Turismo México Sitio web: <https://www.turismomexico.es/estados-de-mexico/>

Volaris. (2019). "Acerca de Volaris". 8 de Diciembre de 2019, de Volaris Sitio web: <https://cms.volaris.com/es/informacion-util/cultura-volaris/>

Wikipedia. (Septiembre, 2019). "Historia de la Aeronáutica". 12 de Octubre de 2019, de Wikipedia Sitio web:

http://enciclopedia.us.es/index.php/Historia_de_la_Aeron%C3%A1utica#targetText=En%20este%20sentido%20se%20puede,la%20Mancha%20en%2037%20minutos.

Wikipedia. (Septiembre, 2019). "Historia de la Aviación". 14 de Octubre de 2019, de Wikipedia Sitio web: https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_la_aviaci%C3%B3n

Hemerográficas

Avilés, R.. (Julio, 2019). "¿Para qué una política de aviación?". 24 de Diciembre de 2019, de El Economista Sitio web: <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/Para-QUE-una-politica-de-aviacion-20190729-0127.html>

BBC News Mundo. (Agosto, 2018). "Los mapas QUE muestran los niveles récord de tráfico aéreo (y los planes de la NASA para mejorarlo)". 6 de Diciembre de 2019, de BBC News Mundo Sitio web: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-45253603>

Cantera, S.. (Mayo, 2018). "¿Qué Aeropuertos están Concesionados en México?". 29 de Diciembre de 2019, de El Universal Sitio web: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/QUE-aeropuertos-estan-concesionados-en-mexico>

Enciclopedia Jurídica. (2019). "Reglamento". 16 de Diciembre de 2019, de Enciclopedia Jurídica Sitio web: <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/reglamento/reglamento.htm>

Nicolás, A.. (Enero, 2019). "¿Cuántos Aeropuertos hay en México?". 28 de Diciembre de 2019, de El Universal Sitio web: <https://www.eluniversal.com.mx/destinos/cuantos-aeropuertos-hay-en-mexico-0>

Legislativas

Nacional

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Declaración Universal de los Derechos Humanos

Ley de Aviación Civil

Ley de Aeropuertos

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

Ley Sobre la Celebración de Tratados

Reglamento de la Ley de Aviación

Internacional

Convenio Sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944

Convención de Viena de 1969

Código Internacional del Aire

Conferencia Internacional Sobre Aviación Civil Internacional, Londres 1955

Mesográficas

Ambrosini, A. (1951). Instituciones del Derecho Aeronáutico.

Canseco González, A. D., Zúñiga Alcaraz, C., & Blanco Martínez, L. (2015). Análisis estratégico sobre el desarrollo de las líneas aéreas de bajo costo en México. *Nova scientia*.

Cruz Rodríguez, I. J. (2012). Aerolíneas de bajo costo en México: Competencia modal, intermodal e intramodal. *Contaduría y administración*.

De León, C. V. C., Espinoza, I. M., & Castillo, E. A. R. (2019). Factores críticos de éxito en aerolíneas de bajo costo en Europa de 1999 a 2018. *RICEA Revista Iberoamericana de Contaduría, Economía y Administración*.

Díez, V. S. (2007). El motor de reacción y sus sistemas auxiliares. Editorial Paraninfo.

Escalada, F. N. V. (1969). *Derecho aeronáutico* (Vol. 2). VP de Zavalía.

Gamero, M. I. R. (2008). Compañías de bajo coste y democratización de los cielos. El caso de Ryanair en Europa y península (1). *Estudios Turísticos*.

González, H. A. S. (2007). Aerolíneas de Bajo Costo como Impulsor de Turismo en México.

Lena Paz, J. (1987). Compendio de derecho aeronáutico.

Lopez, J. S., Cuevas, M. A. M., Zertuche, J. A. Z., Aguirre, D. G. P., & Cespedes, A. M. (2019). Internacionalización en el sector aéreo de América Latina: estudio multicaso de Aeroméxico, Avianca y Latam (Internationalization in the Latin American air sector: multi-case study of Aeromexico, Avianca and Latam). *Innovaciones de Negocios*.

Meissner, M. (2008). Las líneas aéreas de bajo coste: fundamentos teóricos y estudio empírico sobre su impacto en el transporte aéreo y en la estructura del sector turístico en Europa. Málaga

Miguez, J. A. R. (2005). Aeropuertos regionales y aerolíneas de bajo coste. *Anuario de la Competencia*.

Pastrana Martínez, M. (2018). Estudio Exploratorio Sobre los Antecedentes de la Satisfacción en Aerolíneas de Bajo Costo en México. Instituto de Ingeniería y Tecnología.

Rae, JB (1965). Problemas financieros de la industria aeronáutica estadounidense, 1906-1940. *Business History Review*.

Ruiz-Hidalgo, L. D. P. (2019). Sustentación de caso: Aerolínea Emirates

Videla Escalada, F. N. (1969). Derecho aeronáutico.