

10
2 Ejea



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
" ARAGON "

LA INTERVENCION DEL GOBIERNO DE
MEXICO EN EL TRANSPORTE AEREO
COMERCIAL INTERNACIONAL

TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A

MAITE SAHAGUN BRUNET



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Todos los medios de transporte contribuyen, aunque de diferente manera, al desarrollo económico. Cada uno tiende a especializarse en aquellas tareas a las que sus intrínsecas características lo adecuan en mayor medida.

Es evidente que la aviación civil constituye un instrumento importante en la base económica de los Estados al facilitar el desplazamiento rápido de personas, carga y correo dentro y fuera del territorio de cada país, así como al fomentar el turismo y el comercio internacional.

Para alcanzar el máximo desarrollo y poder contribuir eficazmente al progreso económico, la aviación civil debe desenvolverse dentro de un marco multilateral que comprenda aspectos jurídicos, técnicos y económicos.

En el campo jurídico es necesario ver el papel que han desempeñado desde su nacimiento dos organizaciones internacionales: la Organización de Aviación Civil Internacional y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

- 1) La OACI ha encaminado sus esfuerzos a tratar de unificar las normas internacionales relativas a la aviación comercial, y a la elaboración de convenios para hacer factible el financiamiento colectivo de algunos servicios para la navegación aérea en zonas de soberanía no delimitada; así como para garantizar la seguridad en todos los ámbitos.

- 2) La IATA, aunque su labor en el campo jurídico - no ha sido tan fructífera como la de la OACI debido a su carácter de asociación privada, ha abocado todos sus esfuerzos para que sean respetadas las tarifas determinadas en las negociaciones bilaterales, y porque exista una cooperación entre todas las líneas aéreas con servicios internacionales.

En el campo técnico, los Estados han logrado unificar, en gran medida, sus reglamentos internos de aeronavegación, tránsito aéreo, comunicaciones, etc., con el objeto de no entorpecer el desarrollo de la aviación comercial y optimizar la seguridad en este campo. No obstante, para los fines del presente trabajo, este aspecto será mínimamente estudiado.

En el campo económico, no hay que olvidar la estrecha relación que existe entre el desarrollo de los Estados y el de la aviación, por lo que es importante destacar que la situación económica mundial en los últimos años ha sido muy desfavorable para las operaciones de los transportistas aéreos. El alza del precio del combustible, de la mano de obra, de los tipos de interés y otros factores han repercutido de manera alarmante en los costos de las líneas aéreas, mientras que la recesión económica sufrida en 1981 y 1982 por la mayoría de los países industrializados dió lugar a una disminu--

ción de la demanda de transporte aéreo.

Ahora bien, lo anteriormente expresado da la idea de que todos los Estados practican un sistema similar en lo relativo a la aviación comercial; sin embargo, existe una diferencia entre los fines que persiguen las aerolíneas que son propiedad mayoritaria de un Estado y los de las aerolíneas que son propiedad de la iniciativa privada. Dichos modelos de operación representan actualmente un problema entre las líneas aéreas comerciales de los Estados Unidos y las de México.

Es en este contexto, que el presente trabajo pretende dar una visión global de lo que es la aviación como medio de transporte internacional para, posteriormente, comparar los modelos utilizados por las líneas aéreas norteamericanas y mexicanas, a fin de determinar hasta que punto es o no conveniente la intervención de los gobiernos en el transporte aéreo internacional.

CAPITULO I.

ASPECTOS ECONOMICOS DEL TRANSPORTE AEREO.

El presente capítulo se dividirá en dos secciones: la primera, para ubicar al sistema de transporte en el contexto económico de un Estado, y la segunda, para estudiar al transporte aéreo desde el punto de vista económico. Esto es, en primer término se determinará que se entiende por transporte y se observará el papel que éste tiene en el proceso de desarrollo de un Estado; entendiéndose este último como - aquel que tiene por objetivos ⁽¹⁾: a) el incremento del ingreso nacional total, acompañado de una distribución equitativa entre la población; b) el aumento de las clases y cantidades de bienes y servicios disponibles para los consumidores, las industrias y el Gobierno; c) el desarrollo de una estructura nacional capaz de recibir divisas y abastecer mercados internos; y d) la fijación y mantenimiento de un elevado nivel de ocupación.

Posteriormente, se observarán las características del transporte y los problemas que derivan de su implementación. En este punto se verán los problemas de asignación y el enfoque de sistemas, premisas que sirven para la solución de los problemas de transporte desde un punto de vista teórico y los obstáculos que presenta su traspaso en forma pura a la práctica.

En lo que toca a la primera parte de este capítulo,

(1) Fromm, Gary. La inversión en el transporte y el desarrollo económico.
p. 15.

se finalizará mediante un breve análisis de las ventajas y desventajas de la participación de los gobiernos en los sistemas de transporte desde un punto de vista económico.

En la segunda parte, se procederá al estudio de la teoría económica del transporte aéreo. En forma sintética se verán las características de la aviación, los problemas que de ellas se derivan y, finalmente, las principales repercusiones que tiene el transporte aéreo en un Estado.

1.1 PRIMERA PARTE.

ECONOMIA DEL TRANSPORTE.

1.1.1. Definición y objetivos del transporte.

Se considera al transporte casi exclusivamente como un medio intermedio, como un medio para alcanzar un fin y no como un fin en sí mismo (2). Esto es, su objetivo es el cambio de localización de personas o de mercancías (3).

El transporte desempeña varios papeles en el proceso de desarrollo de un Estado, entre los que destacan:

- 1) Ayuda a un proceso de integración de la población.
- 2) Permite el traslado de mercancías y personas entre

 (2) Thomson, J.M. *Teoría Económica del Transporte*. p. 17.

(3) Cuando el movimiento se realiza dentro de un mismo lugar no se considera como transporte, sino que queda incluido dentro del concepto de manipulación. *Ibid.* p. 41.

los centros de producción y consumo (4). Favorece el intercambio de factores producidos en centros diferentes a fin de satisfacer las demandas de la población.

- 3) "Origina economías internas en muchos sectores con lo cual promueve economías externas en todos los sectores en general" (5).

Al respecto, cabe señalar que la finalidad del transporte es, tal y como lo define Dimitri Nikolaev (6) "...ser un factor substancial del progreso en las relaciones económicas y culturales entre los Estados y las naciones, así como entre diversas organizaciones científicas, culturales, profesionales y de otros géneros".

Ahora bien, es necesario estudiar cuales son las principales características del transporte a fin de entender los problemas más importantes que tienen los Estados en la planificación de dichos sistemas.

1.1.2. Características del transporte.

Entre las principales características del transporte se encuentran (7):

(4) Thomson, J.M. *ob. cit.* p. 16.

(5) Fromm, Gary. *ob. cit.* p. 17.

(6) Nikolaev, Dimitri. *El transporte en el comercio internacional en Comercio Exterior URSS*. N. 10 p. 36.

(7) Thomson, J.M. *ob. cit.* p. 41-52.

1. Requiere de una planta fija o infraestructura- (carreteras, aeropuertos, líneas férreas, etc) y una planta móvil (automóviles, aeronaves, - trenes y barcos).
2. Existe un alto grado de monopolio. Generalmen- te los gobiernos son los dueños de la única - compañía en un determinado medio de transporte, o un escaso número de compañías controlan un mercado específico.
3. El equipo es generalmente obsoleto. Las grandes obras de infraestructura son planeadas a largo plazo y su construcción lleva varios años. Ca si siempre cuando el público puede utilizarlas se han originado una serie de adelantos en la planta móvil que no pueden ser utilizados efec^utivamente hasta realizar las adaptaciones nece^ssarias.
4. Su costo de explotación es muy bajo en relación con su costo capital. Esto se observa con mayor claridad en el transporte por carretera y por- vía férrea. En éstos, los costos de mantenimien^{to} son mínimos en relación con los costos de - construcción de la infraestructura necesaria.
5. Está sujeto a externalidades. A diferencia de un proceso de fabricación, el transporte depen^{de} de casi completamente de factores externos.

6. El ajuste de la oferta a la demanda presenta grandes dificultades. Generalmente la oferta es constante a diferencia de la demanda que presenta períodos punta. Lo difícil es ajustar la oferta al tráfico punta sin crear una excesiva sobre oferta en los períodos no punta.

1.1.3. Métodos de estudio para resolver los problemas de transporte.

El transporte "debe enfocarse como un todo y tratarse como un proceso industrial en el que las unidades de trabajo y de material, apoyadas por inversiones en instalaciones y equipo tienen como objetivo producir unidades de servicio (ton/km) para desplazar bienes y personas" (8). Cabe recordar que el transporte es uno de los factores primordiales en el proceso de desarrollo de un país.

Las distintas modalidades de transporte ocurren simultáneamente, en virtud de lo cual, es necesario que los problemas de transporte sean analizados mediante la teoría de sistemas, en especial por la "conveniencia que ofrece la acción recíproca entre las diversas modalidades a base de correlacionar las ventajas y desventajas de cada una según los distintos casos que se plantean" (9). Por ejemplo, al proyectar una red de

(8) Banco Interamericano de Desarrollo. Proyectos de Transporte. p. 21.

(9) Ibid. p. 20.

rutas aéreas es necesario considerar la interacción de los ferrocarriles y las carreteras en los puntos terminales.

En teoría, una vez que han sido consideradas las variables que representa la interacción de los demás medios de transporte, se puede considerar al problema de transporte como una generalización del problema de asignación. Una interpretación de este último es la siguiente: se tiene un cierto número de orígenes que tienen 'n' pasajeros y mercancías, y un número 'N' de destinos a los cuales hay que trasladar a los pasajeros y a las mercancías. Lo que se necesita es lograr que los pasajeros y las mercancías sean desplazados de sus lugares de origen a los de destino con el menor derroche de recursos (10).

Sin embargo, y como acertadamente señala Hans Heymann (11) "... al adoptar decisiones en materia de transporte nacional puede ser muy importante el análisis económico, pero su papel no consiste principalmente en la aplicación de técnicas matemáticas de gran poder que tal vez resulten adecuadas para cuestiones de eficiencia económica. Su contribución debe de consistir en la formulación lógica de un problema y en el suministro de información pertinente sobre la productividad y el costo de diversos sistemas, de modo que sea más fácil lle-

(10) Sasieni, Maurice. *Investigación de operaciones* p. 211.

(11) Heymann, Hans. *El análisis económico en Fromm, Gary ob. cit.* p. 38.

gar a decisiones subjetivas".

1.1.4. Planeación de sistemas de transporte.

Las inversiones en el transporte tienen una doble función dentro del proceso de desarrollo de cualquier Estado. Esta doble función está constituida por un papel pasivo y otro activo. El primero en cuanto a la satisfacción de las demandas en la agricultura, la industria, el comercio y el turismo, y dinámicamente, en cuanto alteran relaciones de precios relativos entre factores de producción, lo que lleva al uso de recursos que de otra manera permanecerían inutilizados (12).

La evaluación de un proyecto de transporte tiene varios rasgos que lo distinguen de otros tipos de proyectos, entre los que se encuentran:

- 1) Existe una mayor atención por parte del público y los políticos en las decisiones en esta rama.
- 2) Las inversiones en el transporte tienen un carácter global indivisible.
- 3) Existen problemas en la previsión (tiempo en el que se realizan los proyectos) y la inmovilidad de las inversiones.

 (12) Heymann, Hans. *El análisis económico en Fromm, Gary* ob. cit. p. 125.

De esta manera, se puede apreciar que existen varios aspectos importantes que deben de ser considerados en la evaluación de los proyectos de transporte. Entre éstos - destacan:

- 1) La existencia de una estrecha correlación entre las actividades económicas y el sector - transporte.
- 2) La interdependencia que existe entre las más - diversas modalidades del transporte para que - éste resulte más eficaz,
- 3) El papel que tiene el sector transportes dentro del intercambio y la comunicación.
- 4) Los beneficios y costos que derivan de la im- - plementación de los medios de transporte.
- 5) La relación recíproca entre la política de - transportes y la ordenación de un territorio, ciudad, etc. (13).

En este contexto, se pueden destacar dos alterna- - tivas fundamentales en el diseño de un modelo de transportes:

- 1) Tratar de alcanzar la rentabilidad económica y trabajar con equipos obsoletos tecnológicamente.
- 2) Tratar de acoplar los adelantos tecnológicos a la infraestructura existente.

En los casos de transporte por carretera y vía férrea dentro de un mismo Estado, es muy factible la práctica de la primera alternativa, en virtud de que no existe una competencia externa directa. Sin embargo, en el transporte marítimo y aéreo, cuya característica fundamental es la internacionalidad, la segunda alternativa tiene una mayor aplicación debido a la gran competencia. De esta manera, se dejan atrás los criterios de rentabilidad económica del equipo existente por los de incrementar el número de usuarios.

1.1.5. Intervención del gobierno en el sector transporte.

En algunos países como los Estados Unidos de América, la intervención del Gobierno únicamente es requerida para sufragar los gastos de la planta fija, y se deja a la iniciativa privada la implementación de la planta móvil. Las razones que se aluden en este caso son: la dificultad que representa medir la demanda potencial de una región y, en segundo término, el riesgo de crear un monopolio privado en el sector transportes (14).

Por otra parte, en países como México se observa una mayor injerencia del Gobierno. El Estado, en este caso, no se limita a intervenir en la oferta, sino que afecta a la demanda mediante la implantación de políticas tarifarias.

 (14) LeFebvre, Louis. *Política del Transporte en Fromm, Gary* ob. cit. - p. 159.

Asimismo, en virtud de que la planta fija representa un alto porcentaje del monto total de la inversión y es escasamente redituable si no se logra adquirir una gran planta móvil, el Gobierno interviene en la construcción de la infraestructura y en la implementación de la planta móvil.

Sobre el particular, cabría hacer una síntesis de las ventajas y desventajas de la participación de los gobiernos en el sector transporte.

Como se mencionó anteriormente, el transporte ocupa un lugar muy importante dentro del proceso de desarrollo. De esta manera, se observa que es indispensable la existencia de un equilibrio entre los insumos y la oferta de producción por un lado, y la oferta de transporte por otro.

1) Ahora bien, imaginemos un sistema de libre competencia dentro del sector transporte. Este podría tener las siguientes consecuencias:

- A) Que existiese un sistema 'perfecto' en el cual se equilibraran, mediante la concurrencia al mercado de un sinnúmero de proveedores, la oferta y la demanda de servicios. En este modelo el precio pagado por el servicio de transporte sería igual al coste marginal más un pequeño margen de ganancia para el proveedor
- B) Que se generara un monopolio entre unas cuan-

tas compañías. De manera general, se podrían derivar dos consecuencias:

a. Que las compañías estableciesen convenios a fin de evitar una competencia ruínosa. Este modelo si bien favorecería la situación financiera de los transportistas, podría conducir a elevar excesivamente los precios para los usuarios. Asimismo, gran cantidad de rutas necesarias pero no rentables dejarían de ser explotadas.

b. Que la competencia entre las compañías derive en una guerra de tarifas a fin de atraer un mayor número de usuarios. Dicho modelo seguramente repercutiría negativamente en la situación financiera de las aerolíneas, debido a que los costos se mantendrían o se incrementarían a causa de la excesiva publicidad y los ingresos decrecerían. Asimismo, en gran cantidad de ocasiones se crea una demanda innecesaria que favorece directamente al turismo.

2. En un sistema 'mixto' en el que los gobiernos-sufragaran los costos de la infraestructura y las empresas privadas los de la planta móvil, se derivaría en una transferencia de recursos del sector público a unas cuantas com

pañías ,ya que serían éstas las que obtuvieran las ganancias generadas por el servicio de transportes. Sin embargo, si las tarifas que estas compañías estableciesen estuviesen en relación a los verdaderos costos de las compañías privadas se podrían transferir ciertos recursos al usuario.

3. En teoría, en un modelo en el cual el Gobierno se encargara de toda la infraestructura y la planta móvil, se buscarían no tanto los criterios de rentabilidad sino - que los de integración de un Estado. No obstante, hasta - qué punto se busca estrictamente ésto, y no se tiende a favorecer los intereses prestablecidos en distintos polos de desarrollo.

Por otra parte, se evitarían las duplicaciones en las rutas y frecuencias y se podría, con mayor facilidad, integrar a los distintos medios de transporte en un sistema que redujera los costos y el tiempo de traslado.

En síntesis, se puede señalar que el transporte - es un factor esencial en el proceso de desarrollo de un Estado, en virtud de que es el nexo que une los distintos polos de desarrollo y que hace factible el intercambio de - los bienes y servicios producidos.

Por otra parte, cabe recordar que todos los medios de transporte tienen características muy similares -

desde el punto de vista económico. En este se destaca la necesidad de que los Gobiernos intervengan a fin de evitar monopolios particulares, guerras de tarifas, y para tratar de integrar a los diferentes polos de desarrollo. Asimismo, no hay que olvidar que ciertas características intrínsecas de los transportes, como la gran inversión inicial que necesitan y el alto grado de monopolio que de aquí deriva, y la gran dificultad para acoplar la oferta a la demanda real, son también razones a favor de la intervención de los Gobiernos.

1.2. SEGUNDA PARTE.

ECONOMIA DEL TRANSPORTE AEREO.

Una vez que se ha ubicado a los distintos medios de transporte dentro del marco económico de un Estado, se procederá a un estudio, a nivel general, del transporte aéreo. En éste se verán las características del transporte aéreo, sus problemas y sus repercusiones a nivel general.

Ahora bien, la configuración geográfica de algunos países, cruzados en su casi totalidad por elevadas montañas dificulta y aumenta excesivamente los costos de construcción de carreteras y vías férreas, y si además dichos países carecen de vías fluviales, se hace necesaria la implementación del transporte aéreo. Por otro lado, el gran desarrollo que han alcanzado las actividades culturales y -

comerciales implica que cada día se necesiten medios de -- transporte más veloces para poder continuar con el acelerado ritmo de crecimiento.

1.2.1. Características del transporte aéreo.

La creciente importancia de la aviación como medio de transporte se debe a sus principales características:

- 1) Su gran velocidad.
- 2) Su independencia de la geografía física (15).
- 3) No requiere, relativamente, de una gran infraestructura y no está sujeta a la misma (16).

Esto se observa claramente si se compara con la infraestructura que requiere el transporte terrestre, tanto por carretera como por vía férrea.

Sin embargo, no hay que olvidar que este medio de transporte tiene, en relación con los otros, ciertos inconvenientes, entre los que destacan:

- 1) Su elevado costo de operación. Esto se debe tanto a factores intrínsecos de operación como a la intensidad de la competencia y a la eventualidad de retornos de vacío.

(15) Du Jondey, Ivan *Les grands transports mondieux* p. 93.

(16) California Institut of Transportation. Opportunities for costs reductions in the design of transports facilities for developing regions. p. 267-268.

2) No es útil para distancias menores de 300-400 kilómetros (17). Generalmente la mínima distancia para que una aeronave comercial tenga ventajas sobre los otros medios de transporte -- son 500 kilómetros y en especial, a partir de los 1,000 kilómetros (18).

Cabe recordar que los usuarios del transporte aéreo realizan obligatoriamente un transbordo local, lo que significa que su uso es solamente justificado totalmente en vuelos de una hora y media de duración promedio (19).

Por otra parte, cabría señalar que teóricamente las líneas aéreas están limitadas en cuanto a sus rutas a la línea recta que una los puntos de origen y de destino - deseados, sin embargo, por razones de soberanía territorial todos los Estados tienen el derecho de limitar los espacios terrestres que pueden ser sobrevolados por los aviones comerciales.

1.2.2. Problemas del transporte aéreo.

Entre los principales problemas que desde el pun

(17) George, Pierre. *Geografía económica*. p. 357.

(18) Cano, Gabriel. *El transporte aéreo en España* p. 50.

(19) El tiempo promedio de traslado entre el centro de una ciudad y su aeropuerto varía entre 30 minutos y una hora. La espera mínima en el aeropuerto para el usuario es de una hora y media para realizar los trámites previos al vuelo.

to de vista económico enfrentan las líneas aéreas se encuentran los siguientes: a) sus elevados costos de operación, - en especial los gastos que representa el reequipamiento, b) las repercusiones de la actual situación económica mundial; y c) las denominadas guerras de tarifas que podrían ser consideradas como una respuesta al inciso anterior.

Sin embargo, por el momento únicamente será analizado el primer punto debido a que en el tercer capítulo serán estudiados los otros dos aspectos, por considerar que esto favorece la comprensión del presente trabajo.

Actualmente, el principal problema interno que tienen las compañías de transporte aéreo es el reequipamiento de la planta móvil, por el costo excesivo que esto representa.

Jean Belotti (20) señala cuatro actitudes al respecto: a) la primera corresponde a los "innovadores" quienes en la práctica son las compañías aéreas más poderosas, 2) en segundo término están quienes copian a los innovadores y en la práctica son casi todas las líneas aéreas que operan vuelos internacionales y generalmente cuentan con el apoyo-financiero de sus gobiernos, 3) en tercer lugar están las compañías aéreas que cambian sus equipos hasta que el nuevo modelo de aeronave ha tenido una aceptación generalizada -

 (20) Belotti, Jean. Economie du transport aérien p. 193-194.

(esto ocurre por cuestiones de carácter económico interno), y 4) en el último nivel, están las compañías más pequeñas - que compran sus equipos a las otras líneas aéreas, el ejemplo más común es el de las denominadas aerolíneas de tercer nivel.

Según un estudio del Instituto de Transportación de California ⁽²¹⁾ el desarrollo de la aviación hace que - las necesidades de los países en este ramo sean extremadamente costosas y no redituables, por lo que los países menos desarrollados tienen que comprar sus aviones de la reserva existente. Frecuentemente los aviones son retirados del servicio o utilizados en diferentes capacidades porque el desarrollo de otro avión los hace económicamente obsoletos, y - no porque su estructura o función sea deficiente.

Cabe destacar que el progreso científico-técnico - que ha alcanzado el transporte aéreo internacional no se ha visto expresado tanto en el número de la flota como en la - gran proporción de aviones turborreactores, el aumento de - la velocidad media de vuelo y el alcance de los aviones.

1.2.3. Repercusiones del transporte aéreo.

El transporte aéreo ha creado un nuevo tráfico - tanto en lo que se refiere al transporte de carga como al -

 (21) California Institut of Transportations. Ob. cit. p. 270.

de pasajeros (22). En el primero hace factible el comercio de bienes perecederos a grandes distancias y acelera el intercambio tecnológico; en el segundo, incrementa los viajes de negocios dando un gran impulso a la creación de compañías transnacionales y multinacionales, al igual que aumenta el porcentaje de turistas entre polos distantes.

[22] Locklin, Philip Economics of transportation p. 772.

CAPITULO II.

REGLAMENTACION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE AEREO.

El presente capítulo tiene como objetivo dar una visión general del marco jurídico que tiene el transporte aéreo internacional a nivel multilateral. No se analizarán los convenios bilaterales que se han firmado, en primer lugar por su excesivo número (más de mil), y en segundo lugar porque en éstos se contemplan principios reconocidos a nivel multilateral. Asimismo, por el momento únicamente serán estudiadas las dos organizaciones que a nivel gubernamental han buscado alcanzar la universalidad, debido a que sus convenios tienden a obligar a casi todos los Estados y no a un número delimitado geográficamente.

Para fines prácticos este capítulo se dividirá en dos partes, la primera para estudiar las principales aportaciones de la Comisión Internacional de la Navegación Aérea, y en la segunda sección se analizarán los principales convenios firmados bajo los auspicios de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Sin embargo, antes de comenzar propiamente con la CINA, cabe destacar que en 1910 se celebró una Conferencia Internacional sobre Navegación Aérea ⁽¹⁾ y en 1913, los gobiernos de Alemania y Francia firmaron un convenio en el que se reconocía la libertad de sobrevuelo para los alemanes en territorio francés y viceversa ⁽²⁾. Dichos convenios

[1] Bouza, Alvaro Principios de Derecho Aéreo, p. 26.

[2] Seara Vázquez, Modesto Derecho Internacional Público p. 274.

tuvieron un alcance muy limitado.

2.1 PRIMERA PARTE.

COMISION INTERNACIONAL DE LA NAVEGACION AEREA.

Finalizada la primera guerra mundial se manifestó el peligro que representaba el libre sobrevuelo de aeronaves extranjeras sobre el territorio de cualquier Estado, - por lo que el 13 de octubre de 1919 ⁽³⁾ se reunieron en París, Francia los países más adelantados en ese entonces en materia de aviación (a excepción de Alemania que fue excluida). En esta reunión, denominada Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea, se reconocía la "completa y exclusiva soberanía del Estado sobre el espacio aéreo colocado por encima de su territorio y aguas marginales"; no obstante, los Estados se comprometían a conceder el derecho de paso inocente a las aeronaves de otros países en tiempos de paz, así como la igualdad de trato. Otras prerrogativas de los Estados sobre su espacio superestante establecidas - en esta Convención son la reserva de cabotaje y la designación del lugar de aterrizaje de las aeronaves extranjeras ⁽⁴⁾.

Por otra parte, en esta Convención se creó (art.- 34) la Comisión Internacional de la Navegación Aérea (CINA)

{3} Sepúlveda, *Cesar Derecho Internacional* p. 192.

{4} *Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea de París-Ibid.* p. 193.

que desapareció formalmente en 1946, con la creación de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (5).

En 1924, bajo la égida de la Sociedad de Naciones se fundó el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (6). Este Comité trabajó en estrecho contacto con la CINA para la elaboración de los convenios que a continuación se señalan:

2.1.1. Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional.

Este Convenio fue firmado el 12 de octubre de 1929 y entró en vigor el 13 de febrero de 1933. Hasta el 20 de mayo de 1983 lo habían ratificado 116 Estados (7).

Entre las principales aportaciones de este Convenio se encuentran:

- a) Su aplicabilidad a todo transporte internacional (8) de personas, equipajes o mercancías realizados contra remuneración en una aeronave, y también aquel transporte efectuado gratuita-

(5) Lena Paz, Juan A. Compendio de Derecho Aeronáutico p. 32.

(6) Osmańczyk, E.J. Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas. p. 223.

(7) OACI Consejo 109 Período de Sesiones Nota C-WP/7662 p. 5-6.

(8) Este Convenio define al transporte internacional como aquel en el que los puntos de partida y de destino se encuentran en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, haya o no interrupción en el mismo. Asimismo, se considera transporte internacional a aquel en el que se toque un punto de otra Alta Parte Contratante, aunque los puntos de partida y de destino se encuentren en la misma Alta Parte.

- mente por alguna aeronave de una empresa de -
transporte aéreo (9).
- b) Establece las obligaciones y deberes del porteador limitando su responsabilidad a una suma prestablecida (arts. 17 a 30).
- c) Señala, por vez primera, la diferencia entre-transporte combinado y transporte sucesivo - (art. 31), que sigue actualmente teniendo vigencia.

No obstante que los límites de responsabilidad - del porteador establecidos por este Convenio han sido modificados en varias ocasiones debido a presiones ejercidas - por algunos Estados, este Convenio sigue regulando el contrato de transporte.

Cabe destacar que el mayor inconveniente de este Convenio radica en la dificultad que significa la conver- sión de los Francos Poincaré (moneda ficticia utilizada en éste convenio para fijar los límites de responsabilidad) a cualquier moneda concreta.

2.1.2. La Convención Aérea de Roma de 1933 (10).

En el transcurso de esta Convención se firmaron -

(9) Artículo primero del "Convenio de Varsovia para la Unificación de - Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional" en Mappell, Enrique Regulación Legal de la Navegación Aérea p. 27.

(10) Osmańczyk, E.J. ob. cit. p. 310.

los siguientes convenios:

- a) La "Convención sobre la unificación de ciertas reglas relativas a la ocupación aseguradora de naves aéreas".

Establece las condiciones en las cuales el acreedor tiene derecho a embargar las naves aéreas, y que naves aéreas están excluidas del secuestro asegurador (las destinadas exclusivamente al servicio de un Estado).

- b) La "Convención sobre la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados a terceros en la superficie de la tierra por naves aéreas".

Para esta Convención se firmó el 30 de septiembre de 1938 en Bruselas, Bélgica un Protocolo Adicional que precisa el monto de las indemnizaciones para este tipo de daños.

En esta Convención se señalaba (art. 2) que los daños causados por una nave aérea en vuelo a personas o a bienes que se encuentran en tierra dan derecho a indemnizaciones con base a la simple manifestación que el daño existe y que fue provocado por una nave aérea".

2.1.3. El Convenio de Bruselas de 1938 "sobre asistencia-

y salvamento de aeronaves en el mar" (11).

En este convenio se establece la obligación de los pilotos de las aeronaves o de los capitanes de los barcos en viaje o próximos a partir, y siempre que fuera razonablemente posible, prestar auxilio útil a los barcos o aeronaves que hayan sufrido un accidente en el mar. A los efectos de dicho convenio, se entiende por asistencia todo auxilio que pueda ser prestado a una persona que se encuentre en el mar en peligro de perecer, aunque sólo sea dando aviso.

En el supuesto que la aeronave o buque fuese salvado, el explotador de la aeronave asistida o quien fuese considerado propietario o armador del buque asistido deberá pagar una indemnización. Dicha indemnización no puede exceder de 50,000 francos por persona salvada y si ninguna persona es salvada, de 50,000 francos en total. En todos los casos, la obligación del explotador de la aeronave que da limitada a la suma de 500,000 francos.

Finalmente, cabe señalar que durante la vida de la CINA y al margen de esta, los Estados latinoamericanos celebraron dos Convenciones sobre aviación civil. La primera en 1926, se denominó Convención Iberoamericana sobre Aviación Civil y la segunda, realizada en el transcurso de

(11) Lena Paz, Juan ob. cit. p. 346-350.

1928, tuvo lugar durante la Sexta Conferencia Interamericana. En ambas Conferencias los resultados alcanzados fueron mínimos, por lo que su eficacia fue muy restringida (12).

2.2. SEGUNDA PARTE.

LA ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

Casi finalizada la segunda guerra mundial se abrió una vez más el debate sobre la soberanía o libertad total en el espacio aéreo. En noviembre de 1944, después de la Conferencia de Bretton Woods, representantes de 45 Estados se reunieron en Chicago, Illinois, a invitación del Gobierno de los Estados Unidos, para discutir los lineamientos que la aviación civil internacional debería seguir una vez finalizado el conflicto bélico.

Durante las pláticas preliminares, realizadas entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña, se dejó ver la dificultad para lograr un futuro acuerdo, por lo que la conferencia se aplazó hasta que las elecciones presidenciales en Estados Unidos hubiesen sido realizadas y el Gobierno de ese país tuviese mayor libertad de acción.

Aunque la Unión Soviética fue invitada a esta reunión, declinó a asistir en el último momento como protesta a la asistencia de algunos países profascistas como España y Portugal.

(12) Sepúlveda, Cesar Ob. cit. p. 192.

En las pláticas preliminares existieron tres tesis principales sobre la Organización que se iba a crear. La primera, propuesta por Australia y Nueva Zelandia, pretendía un acuerdo supranacional en el que la Organización Mundial sería quien tendría y operaría todas las líneas aéreas internacionales bajo la égida de las Naciones Unidas. La segunda tesis, propuesta por Canadá y Gran Bretaña, pedía una autoridad internacional solamente para fijar y determinar las rutas, frecuencias, capacidades y tarifas. En contraste, el punto de vista norteamericano mencionaba que la aviación internacional debería estar guiada por la libre competencia y que la supervisión y regulación por un organismo internacional debían ser sólo de carácter técnico (13).

En Chicago, las discusiones se centraron en las tesis americana y británica, las cuales reflejaban la visión que sus gobiernos tenían sobre la aviación civil; esto es, en opinión de los Estados Unidos, donde se considera que la intervención del gobierno debe ser únicamente para el señalamiento de la capacidad de una aerolínea para realizar o no un servicio, se requería solamente de un Organismo de carácter técnico; en cambio, en Gran Bretaña como en Europa, donde el transporte aéreo es considerado como parte

[13] Cf. Cooper. *The right to fly. US International Aviation Policy at crossroads: A study of alternative policies and their consequences en International Organization Primavera 1981 p. 281.*

de la política nacional al ser el gobierno el dueño parcial o total de las aerolíneas, se pedía un mayor poder para la Organización que se iba a crear. La posición norteamericana fue la que en mayor medida se impuso.

Ahora bien, cabe destacar que de la Convención sobre Aviación Civil Internacional emanaron los siguientes instrumentos jurídicos:

- 1) El Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- 2) Un Acuerdo Internacional de Servicios de Tránsito Aéreo.
- 3) Un Acuerdo Internacional sobre Tránsito Aéreo.
- 4) La creación de una Organización Provisional sobre Aviación Civil.

2.2.1. Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Este convenio fue firmado el 7 de diciembre de 1944 y entró en vigor el 4 de abril de 1945. Actualmente 158 Estados se han adherido a él, México inclusive.

Se puede dividir a este convenio en tres partes fundamentales: a) cuestiones relativas a la navegación aérea, b) cuestiones sobre la Organización de Aviación Civil Internacional, y c) cuestiones relativas al transporte aéreo internacional.

En la primera parte se delimita el campo de competencia del convenio. Asimismo, se especifica que los Estados miembros no deben utilizar a la aviación comercial con fines incompatibles al espíritu de la Convención y se enumeran las reglas de vuelo que las aeronaves deberán respetar. Entre éstas últimas se destaca el respeto de las denominadas zonas prohibidas, las medidas para facilitar la navegación aérea y las normas y métodos que deberán ser observados.

En la segunda parte se establece la creación, objetivos, estructura y sistema financiero de la Organización de Aviación Civil Internacional. Asimismo se señala el marco jurídico en el que se desenvuelven las relaciones de la OACI con los demás organismos especializados y las Naciones Unidas.

En la tercera parte se tocan aspectos relacionados con la infraestructura del transporte aéreo: aeropuertos e instalaciones para los servicios de la navegación aérea.

2.2.2. Acuerdo Internacional de Servicios de Tránsito aéreo.

Este acuerdo se firmó el 7 de diciembre de 1944 y entró en vigor el 30 de enero de 1945. Casi todos los Estados contratantes de la OACI son partes de este acuer-

do, México inclusive.

En este acuerdo se establecieron dos de las denominadas 5 libertades del aire: a) el derecho de una aerolínea de un país "A" para sobrevolar un país "B" en el camino a un país "C"; y b) el derecho de una aerolínea de un país "A" para efectuar una escala de tránsito en un país "B". (15)

2.2.3. Acuerdo Internacional sobre Transporte Aéreo.

La firma de este convenio fue promovida por los Estados Unidos y posteriormente denunciado por ellos mismos. Este acuerdo fue firmado el 7 de diciembre de 1944 y entró en vigor el 8 de febrero de 1945.

En este acuerdo se señalaban las otras tres libertades del aire; a saber: a) el derecho de una línea aérea de un país "A" a desembarcar en un país "B" pasajeros, carga y correo procedentes del país de la línea aérea (país "A"); b) el derecho de una línea aérea de un país "A" a embarcar pasajeros, carga y correo con destino al país de la línea aérea (país "A"); y c) el derecho de una línea aérea de un país "A" a transportar pasajeros, carga y correo desde un punto en un país "B" a otro punto en un país "C". (16)

2.2.4. Acuerdo Provisional sobre Aviación Civil Internacio-

 (15) IATA/FUAAV. Manual de Formación de Agentes de pasajes. Unidad 4 p. 3
 (16) Ibid. p. 4

nal.

Este acuerdo permitió que el 15 de agosto de 1945- se pusiera en marcha la Organización Provisional de Aviación Civil, dos años antes de que la OACI iniciara sus labores.

La OPACI dejó de funcionar una vez que fueron firmados los acuerdos de vinculación con el Consejo Económico y Social y la OACI, propiamente dicha, se convirtió en organismo especializado.

En virtud de los problemas que representaba el aspecto comercial de la aviación, al margen de la OACI surgieron, en 1946, los llamados acuerdos bilaterales "Bermuda". - En este tipo de acuerdos los gobiernos involucrados son los que negocian y designan a los transportistas que cubrirán cada ruta; asimismo, se determinan los puntos concretos en el otro país donde el transportista podrá embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo. En 1978, los Estados Unidos y la Gran Bretaña firmaron un acuerdo, denominado Bermudas Tipo Dos, en el cual se hacen algunas modificaciones de estructura (17).

En 1947 (18) la Asamblea de la OACI aprobó la creación de un Comité Jurídico para que realizara las funciones-

(17) Para ampliar sobre este punto consultar Loaeza Tovar, Mario. Bermudas Dos. Análisis y Perspectivas en X Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, y de la Aviación Comercial. p. 51-78.

(18) Lena Paz, Juan. ob. cit. p. 34.

nal.

Este acuerdo permitió que el 15 de agosto de 1945 se pusiera en marcha la Organización Provisional de Aviación Civil, dos años antes de que la OACI iniciara sus labores.

La OPACI dejó de funcionar una vez que fueron firmados los acuerdos de vinculación con el Consejo Económico y Social y la OACI, propiamente dicha, se convirtió en organismo especializado.

En virtud de los problemas que representaba el aspecto comercial de la aviación, al margen de la OACI surgieron, en 1946, los llamados acuerdos bilaterales "Bermuda". - En este tipo de acuerdos los gobiernos involucrados son los que negocian y designan a los transportistas que cubrirán cada ruta; asimismo, se determinan los puntos concretos en el otro país donde el transportista podrá embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo. En 1978, los Estados Unidos y la Gran Bretaña firmaron un acuerdo, denominado Bermudas Tipo Dos, en el cual se hacen algunas modificaciones de estructura (17).

En 1947 (18) la Asamblea de la OACI aprobó la creación de un Comité Jurídico para que realizara las funciones-

(17) Para ampliar sobre este punto consultar Loaeza Tovar, Mario. Bermudas Dos. Análisis y Perspectivas en X Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, y de la Aviación Comercial. p. 57-78.

(18) Lena Paz, Juan. ob. cit. p. 34.

del CITEJA. A este comité se le deben, entre otros, los proyectos de los siguientes convenios:

2.2.5. Convenios relativos a la responsabilidad del porteador.

En lo que se refiere a la responsabilidad del porteador se han elaborado los convenios que a continuación se enumeran:

- a) "El convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo de La Haya de 1955". Este Convenio modifica al Convenio de Varsovia en lo que se refiere a los límites de responsabilidad. No obstante, presenta la misma dificultad de su predecesor en su aplicación práctica: no existe una tasa de conversión de los Francos Poincaré a monedas concretas (19).
- b) "El convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual", conocido como Convenio de Guadalajara de 1961 (20).

 (19) Mapellé, Enrique. *ob. cit.* p. 45-46.

(20) Lena Paz, Juan *ob. cit.* p. 34.

Este Convenio determina la responsabilidad en los casos en que el transportista contractual y el transportista de hecho no sean el mismo.

- c) "Protocolo que modifica al convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, firmado en la Ciudad de Guatemala en 1971".

De manera similar al Protocolo de la Haya las modificaciones de este Convenio se refieren a los límites de responsabilidad del porteador.- Cabe señalar que todavía no ha entrado en vigor.

- d) Los Protocolos de Montreal de 1975.

En estos Protocolos se introducen como moneda a los derechos especiales de giro en lugar de los francos poincaré. No obstante, éstos han tenido una aceptación muy limitada por lo que todavía no han entrado en vigor.

Los Protocolos de Montreal comprenden cuatro protocolos y una Acta Final:

- El Protocolo Adicional N. 1 modifica al Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

El Protocolo Adicional N. 2 modifica al -
Convenio para la unificación de ciertas reglas
relativa: al transporte aéreo internacional -
firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929,
modificado por el protocolo hecho en La Haya-
el 28 de septiembre de 1955.

El Protocolo Adicional N. 3 modifica al -
Convenio para la unificación de ciertas reglas
relativas al transporte aéreo internacional -
firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929,
modificado por los protocolos hechos en La Ha
ya y Guatemala.

El Protocolo N. 4 modifica algunas termino
logías del Convenio de Varsovia de 1929.

El Comité Jurídico de la OACI en su última reunión,
celebrada en Montreal, Canadá en abril de 1983, señaló la -
necesidad de unificar en un sólo documento el "sistema de -
responsabilidad de Varsovia", lo que redundaría en benefi--
cio tanto de los transportistas como de los usuarios. Sin -
embargo, existe un gran problema, los límites de responsabi
lidad propuestos en el Protocolo Adicional número 3 de Mon-
treal son muy elevados y existen pocas posibilidades de que
entre en vigor a corto plazo. Asimismo, hasta que este pro-
tocolo no entre en vigor es muy difícil que se comience con
la elaboración de un texto único.

Ahora bien, al margen de los Convenios que han sido elaborados por el Comité Jurídico de la OACI sobre la responsabilidad del porteador, se encuentra el Acuerdo de Montreal de 1966.

La firma de este Acuerdo fue promovida por los Estados Unidos, ya que consideraban que los límites establecidos en el Sistema de Varsovia eran excesivamente pequeños. Este Acuerdo entró en vigor el 4 de mayo de 1966 (21).

El Acuerdo de Montreal, suscrito por casi todas las líneas aéreas, establece un límite de responsabilidad para cada pasajero en caso de muerte, heridas u otras lesiones corporales hasta 75,000 dólares americanos. Este acuerdo únicamente aplica para aquellos pasajeros que realicen viajes iniciados, con destino o con parada intermedia en los Estados Unidos.

2.2.6. Convenios sobre responsabilidad por daños a terceros en la superficie.

A diferencia de los Convenios del Sistema de Varsovia en los que son aplicadas consideraciones subjetivas, en materia de daños a terceros se aplica la teoría de la responsabilidad objetiva.

(21) Mapelli, Enrique ob. cit. p. 34.

Al respecto, Lena Paz señala (22) "...si se aplicaran las normas de derecho común sobre responsabilidad extracontractual en los casos de daños ocasionados por aeronaves, la víctima tendría que probar la culpa del explotador o de cualquiera de sus dependientes para obtener la pertinente reparación, con lo cual los prejuicios provenientes del acontecimiento de fuerza mayor serían a su cargo, sin contar con los inconvenientes con que tropezaría para producir aquella prueba".

En virtud de que la Convención sobre la unificación de ciertas reglas relativas a daños causados por aeronaves a terceros en la superficie fracasó en su aplicación práctica, únicamente tenía 5 ratificaciones antes de la creación de la OACI, el Comité Jurídico de esta última preparó un proyecto de Convenio para reemplazar a su similar de 1933. Este proyecto fue sometido a consideración de la Conferencia Diplomática celebrada en Roma en 1952.

El Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, tiene como finalidad el "garantizar una reparación equitativa a la personas que sufran daños causados en la superficie por aeronaves extranjeras, limitando al mismo tiempo, en forma razonable, el alcance de las responsabilidades originadas por dichos daños con el fin de no entorpecer el desarrollo del transporte aé

(22) Lena Paz, Juan ob. cit. p. 309.

reo internacional" (23).

2.2.7. Convenios para la represión de actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves.

A fin de evitar que se incremente el número de actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, la Asamblea de la OACI, en estrecha correlación con el Comité Jurídico de esa Organización, ha elaborado tres Convenios. Sin embargo, estos convenios no han alcanzado una total aceptación entre los Estados contratantes.

Los convenios que hasta el momento se han adoptado son:

- a) Convenio de Tokio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves.

Este convenio fue firmado en la ciudad de Tokio el 14 de septiembre de 1963. Desde un principio su universalidad fue moderada debido al escaso número de ratificaciones.

El citado instrumento jurídico se divide en siete capítulos: a) campo de aplicación, b) jurisdicción, c) facultades del comandante de la aeronave, d) sobre apoderamiento ilícito de las aeronaves, e) facultades y obligaciones de

(23) Mapelli, Enrique ob. cit. p. 79.

los Estados, f) disposiciones varias, y g) disposiciones finales.

Sin embargo, cabe destacar algunos de los inconvenientes que tiene: a) en algunas ocasiones se permite la aplicación de valores subjetivos al señalar en su artículo 11 "..., o sea inminente la realización de tales actos", y b) no se especifica el tipo de sanciones que se debería de aplicar a los infractores.

- b) Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970).

Este Convenio fue adoptado en la Haya, Holanda el 16 de diciembre de 1970, y a diferencia del de Tokio ha tenido una relativa aceptación.

En éste se tipifica al apoderamiento ilícito de una aeronave de la siguiente manera:

Se considera apoderamiento ilícito cuando mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación alguien se apodere de una aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos.

- c) Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

Este convenio fue firmado el 23 de septiembre de 1971 y su campo de acción es la represión de los actos ilícitos que se cometan a bordo de las aeronaves que no se encuentren incluidos en el Convenio de la Haya, tales como la destrucción de aeronaves, la destrucción o daños en las instalaciones de la navegación aérea, la facilitación de informes falsos y hechos de naturaleza análoga.

2.2.8. El Convenio de Ginebra (1948) sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves.

En el segundo período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrado en Ginebra Suiza en junio de 1948, se aprobó un proyecto de convenio sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, que tiene por objeto la protección de las garantías constituidas en seguridad de créditos aeronáuticos. No establece un régimen legal internacional uniforme, sino que fija las reglas para resolver conflictos de leyes.

Según lo estipulado en el artículo 4 del citado convenio los Estados contratantes se comprometen a reconocer como créditos preferenciales a:

- a) Los relativos a remuneraciones debidas por el salvamento de la aeronave.
- b) Los concernientes a los gastos extraordinarios

indispensables para la conservación de la aeronave.

Asimismo, según el artículo 1, párrafo 1 de este convenio los Estados contratantes se comprometen a reconocer:

- a) El derecho de propiedad sobre las aeronaves.
- b) El derecho acordado al tenedor de una aeronave para adquirir su propiedad por compra.
- c) El derecho a la tenencia de una aeronave originado en un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo.
- d) La hipoteca "mortgage" y derechos similares sobre una aeronave creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda.

Ahora bien, aparte de la OACI existen una serie de organizaciones de carácter privado que influyen en la regulación del transporte aéreo internacional, tales como (24):

- a) El Instituto de Derecho Internacional constituido en Ginebra en 1893.
Dicho instituto se dedica esencialmente a cuestiones de derecho aéreo y de derecho espacial.
- b) El Comité Jurídico Internacional de la Aviación

(24) Lena Paz, Juan ob. cit. p. 34-36.

fundado en 1909.

Está constituido por un grupo de juristas independientes que tratan de lograr una legislación internacional uniforme.

- c) La Asociación Internacional de Derecho que a partir de 1912 ha abocado sus esfuerzos a estudiar temas relacionados con el derecho aéreo.
- d) La Asociación Internacional de Tráfico Aéreo. Fue creada en 1919 y dejó sus funciones en 1945 a la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (25).

Esta Asociación se preocupó fundamentalmente por el problema de concatenar los horarios e itinerarios en las rutas aéreas internacionales para integrarlas en una sola red,

En síntesis se puede concluir que gracias a la voluntad de los Estados se han creado dos organizaciones internacionales cuyo objetivo ha sido la unificación de las normas y reglamentos del transporte aéreo, así como el realizar recomendaciones sobre aspectos técnicos.

En lo que toca a la primera de estas organizaciones, la Comisión Internacional de la Navegación Aérea, se puede señalar que su vida fue muy corta debido, en gran par

(25) Esta Asociación será analizada en la sección relativa a las tarifas en el próximo capítulo.

te, al concepto de universalidad que sus fundadores tuvieron.

No obstante, cabe destacar que la CINA, en coordinación con el Comité Internacional de Técnicos y Expertos - Jurídicos Aéreos, elaboró importantes convenios que hasta la fecha regulan el transporte aéreo internacional:

- 1) Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional - firmado en Varsovia, en 1929.

En éste se establecieron límites máximos de responsabilidad para el porteador y se determinó la diferencia entre transporte sucesivo y combinado.

- 2) Convención Aérea de Roma de 1933.

En dicha convención se crearon las bases para la posterior elaboración de los convenios sobre derechos sobre aeronaves y sobre daños causados a terceros en la superficie.

- 3) Convenio de Bruselas de 1938.

Es el único que se ha firmado hasta el momento para la regulación de la asistencia y salvamento de las aeronaves en el mar.

En lo relativo a la Organización de Aviación Civil Internacional cabe destacar que en su calidad de organismo especializado del sistema de las Naciones Unidas ha casi alcanzado la universalidad, debido a que es muy reducido el número de Estados que no son miembros de la misma, y menor-

la importancia que éstos tienen dentro del total del tráfico aéreo mundial.

En orden cronológico se pueden dividir a los convenios elaborados por esta organización en aquellos que sirvieron para su creación y aquellos que fueron elaborados propiamente por ella.

Entre los del primer grupo se encuentran el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el Acuerdo Internacional de Servicios de Tránsito Aéreo, el Acuerdo Internacional sobre Tránsito Aéreo y un Acuerdo Provisional sobre Aviación Civil Internacional. De éstos, el más relevante es el Convenio sobre Aviación Civil Internacional ya que a través de dicho instrumento se crea propiamente la OACI. Asimismo, en los 18 anexos que lo conforman se contemplan casi todas las cuestiones relativas a la aeronavegación, tales como el transporte de mercancías peligrosas, el reglamento del aire, las radiocomunicaciones y las telecomunicaciones, las ayudas a la aeronavegación, las matrículas, etc.

En lo que toca al segundo grupo, convenios elaborados por la OACI, se puede hacer una división en relación a los temas que en ellos se tratan. En el primer subgrupo que darían todos los Convenios del llamado Sistema de Varsovia o convenios relativos a la responsabilidad subjetiva del porteador. En el segundo subgrupo se pueden ubicar a los convenios para la represión de actos ilícitos a la aviación

civil, a través de los cuales los Estados miembros de la Organización han tratado de aumentar la seguridad de este medio de transporte. En los últimos dos subgrupos se encuentran respectivamente los convenios relativos a los derechos sobre las aeronaves, y los relativos a daños a terceros en la superficie (éstos últimos se basan en un sistema de responsabilidad objetiva).

Ahora bien, a pesar de la existencia de toda esta gama de instrumentos jurídicos, las deficiencias intrínsecas y el escaso número de Estados que los han ratificado, dan pauta a que en cada período de sesiones de la Asamblea de la OACI se aprueben resoluciones y se encaminen esfuerzos para perfeccionar el marco jurídico en el que se desenvuelve la aviación civil,

Finalmente, no se puede menospreciar el alcance que tiene la vigencia de un acuerdo a nivel privado en la regulación de los límites de responsabilidad del porteador en vuelos 'de' y 'hacia' los Estados Unidos y que afecta, en cierta medida, la importancia que la OACI tiene como ente regulador a nivel internacional.

CAPITULO III.

DESARROLLO DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

Una vez que ya se ha ubicado a la aviación civil en un marco económico y jurídico, estimo conveniente analizar el desarrollo que ha tenido este tipo de transporte.

El presente capítulo tiene como finalidad el servir como marco de comparación, a nivel general, del desarrollo de la aviación comercial, específicamente de 1970 a 1982. Para fines prácticos se dividirá en dos secciones: a) en la primera se revisará someramente el desarrollo de la aviación comercial desde sus inicios hasta 1970, y b) en la segunda sección se desarrollaran algunos aspectos importantes que han influido y son el resultado del desarrollo del tráfico aéreo.

3.1. PRIMERA PARTE.

EL DESARROLLO DE LA AVIACION CIVIL DESDE SUS INICIOS HASTA- 1970.

3.1.1. Origen de la aviación comercial.

El nacimiento del transporte aéreo puede ubicarse en las primeras décadas del siglo veinte. Su creación fue motivada por necesidades militares y no para fines comerciales.

Los primeros vuelos con carácter comercial fueron los utilizados para el transporte de mercancía postal. La causa de esto fueron las dificultades iniciales que presen-

taba el transporte de pasajeros por su peso y por la necesidad de un mínimo de seguridad comprobado, y a las características de la mercancía postal: necesariamente urgente, de peso ligero y con tarifas rentables (1).

Los primeros vuelos comerciales que transportaron pasajeros se realizaron en Alemania, donde tras la derrota sufrida en la primera guerra mundial, muchos pilotos se quedaron sin trabajo. De esta manera, la Deutsche Luftferrei inició en 1919 sus servicios con un vuelo entre Berlín y Welmer, continuando posteriormente hasta Hamburgo.

En marzo de ese mismo año, los franceses realizaron los primeros vuelos comerciales internacionales, de París a Bruselas y a Londres. Unos meses más tarde, los británicos comenzaron a efectuar vuelos comerciales internacionales (2).

En esa época, el principal problema para la consolidación de un sistema de transporte aéreo era la falta de aviones adecuados. Los abundantes restos de guerra eran utilizados para evitar la costosa construcción de otros más convenientes. Las aeronaves utilizadas no eran rentables, por lo que con objeto de que se pudiera consolidar el transporte aéreo algunos de los Estados más adelantados estimaron

(1) Cano García, Gabriel. El transporte aéreo en España p. 16.

(2) Ibid p. 17.

conveniente subvencionar a las incipientes compañías aéreas. Gran Bretaña fue el primer país en hacerlo (1922).

Mediante la intervención financiera de los gobiernos se logró incrementar rápidamente el radio de acción de las aeronaves. En 1924 Charles Lindbergh realizó un vuelo entre Nueva York y París en 33 horas, 39 minutos.

En este mismo año las compañías aéreas ya establecidas como la Deutsche Luftreederei, Svenska Luftratit AB, KLM y British Airlines continuaron buscando pasajeros a fin de no tener que abandonar los logros alcanzados.

A lo largo de esta época, los biplanos siguieron dominando la escena de la aviación civil comercial, en la que los Estados Unidos de América no jugaban un papel muy importante a pesar de haber sido los iniciadores con el vuelo de los Hermanos Wright en 1903.

3.1.2. Desarrollo de la aviación de 1930 a 1945.

La reducción del tiempo de vuelo fue uno de los principales objetivos que se buscaron en esta época, y a diferencia del período anterior, los Estados Unidos aumentaron notablemente su participación en el total del tráfico. Cabe destacar que fue en este país donde se inició en forma planificada la construcción de aeronaves.

El 8 de febrero de 1933 se realizó el vuelo de prueba de un nuevo modelo, el Boeing 247 construido en Sea

tle. Este modelo, adquirido por la United Airlines, disminuía en 6 horas y 45 minutos el vuelo de costa a costa en los Estados Unidos del realizado por la Transcontinental and Western Air (TWA), que era la operadora más veloz en esos años. A pesar del deseo de la TWA por comprar dicho modelo, la existencia de un acuerdo financiero previo entre la Boeing y la United Airlines hizo imposible que la TWA pudiera comprarlo. En este contexto, la Douglas Aircraft Company presentó, el primero de julio de 1934, un modelo cuyas características eran similares a las del Boeing 247, el DC-1 (3). De esta manera, puede decirse que surgió la hoy tan conocida rivalidad entre las compañías Boeing y McDon Douglas en los Estados Unidos.

Es en estos años cuando la aviación norteamericana entra en la escena de la aviación europea, a través de la compra de 5 DC-2 por la KLM. Asimismo, se puede señalar que a partir de 1935 los Estados Unidos han ocupado el primer lugar mundial por el número de pasajeros transportados.

A mediados de la década de los treinta se empezaron a utilizar comercialmente los equipos DC-2 (para 14 pasajeros) y DC-3 (para 21 pasajeros) de la Douglas Company. En 1941 más del 80 por ciento de la aviación comercial regular norteamericana utilizaba este último modelo (4).

 (3) Charles, David The story of aircraft, seven decades of powered flight p. 56.

(4) Ibid. p. 61.

De 1935 a 1943 la construcción de aeronaves tuvo un gran auge. Los países con posesiones coloniales como Italia, Francia, Gran Bretaña y Holanda buscaban ampliar el alcance de los vuelos para poder unir a sus territorios; a la luz de lo cual se desarrollaron los modelos Junker 52 y Douglas DC-4 (5).

Sin embargo, todavía era la época de los hidroaviones y solamente después de finalizada la segunda guerra mundial se inició una nueva era en la aviación comercial, ya que el conflicto bélico creó la necesidad de fabricar modelos con mayor velocidad, alcance y capacidad. Dichos modelos serían utilizados, con algunas adaptaciones, por la aviación comercial.

3.1.3. La aviación comercial a partir de la segunda guerra mundial hasta 1970.

Como ya se mencionó, la guerra provocó que los países beligerantes tuvieran la necesidad de desplazar a sus tropas a largas distancias, por lo que las compañías constructoras de aeronaves crearon nuevos modelos para satisfacer estos requerimientos. En este contexto se construyeron los siguientes modelos: a) el Lockheed Super Constellation, b) el Boeing 377, c) el Douglas DC-7 y d) el Lockheed L1649 A Starliner (6). Los dos últimos modelos alcanzaban una

[5] Du Jonchay, Ivan Les grands transports mondiaux p. 10.

[6] Monday, David Aircraft p. 60.

velocidad superior a los 500 kilómetros por hora.

Dicho renacimiento de la industria aeronáutica civil se llevó a cabo en los Estados Unidos y marcó el final de la época que precede a la era de los turborreactores.

El 2 de mayo de 1952 se inauguró oficialmente la era de los turborreactores con el vuelo del Comet 1, en servicio de la BOAC, de Londres a Johannesburgo.

De 1955 a 1964 las aeronaves representativas fueron el Boeing 707, el Douglas DC-8, el Douglas DC-7 y el DH Comet IV. Estos modelos incrementaron a 900 kilómetros por hora la velocidad de crucero.

El 9 de febrero de 1969 la Compañía Boeing anunció la construcción del primer avión de cabina ancha, el Boeing 747, conocido universalmente como "jumbo". Inmediatamente la Douglas y la Lockheed desarrollaron modelos similares de cabina ancha. Entre los nuevos tipos de aeronaves se encuentran el Douglas DC-10 Serie 10, puesto en servicio por American Airlines el 5 de agosto de 1971, y el Lockheed L-1011 - Tristar que realizó su primer vuelo comercial con Eastern Airlines el 26 de abril de 1972.

La historia del transporte aéreo ha demostrado, casi convincentemente, que los pasajeros prefieren volar en los tipos de aeronaves que desarrollan mayor velocidad en una ruta determinada, tanto en los viajes de negocios como en los de turismo.

Al respecto, cabe señalar que desde 1962 la British Aircraft Corporation y la Sud-Aviation (francesa) acordaron colaborar en la construcción de un transporte supersónico - (SST). Esta aeronave, conocida comúnmente como Concord, realizó su primer vuelo el 2 de marzo de 1969, dos meses después que su similar soviético.

Sin embargo, a partir de 1971-1972 la economía mundial no evolucionó como en la época de la posguerra. A partir de estos años las aerolíneas se vieron fuertemente golpeadas por la recesión económica, la inflación, las fluctuaciones monetarias y las denominadas crisis energéticas. Consecuentemente, la producción de aviones de mayor capacidad y alcance, previstos por el desarrollo anterior, se estancó.

En síntesis, la aviación civil como medio de transporte tiene sus orígenes en la segunda década del presente siglo. En una primera instancia, fue utilizada para el transporte de mercancía postal; posteriormente, después de comprobar un mínimo de seguridad y una relativa mayor velocidad que los otros medios empleados para la movilización, la aviación fue utilizada para transportar personas.

Hasta mediados de la década de los treinta los gobiernos europeos fueron los principales promotores de la aviación. Entre las razones fundamentales que éstos tuvieron se encuentran: la necesidad de que un medio veloz de trans-

Al respecto, cabe señalar que desde 1962 la British Aircraft Corporation y la Sud-Aviation (francesa) acordaron colaborar en la construcción de un transporte supersónico - (SST). Esta aeronave, conocida comúnmente como Concord, realizó su primer vuelo el 2 de marzo de 1969, dos meses después que su similar soviético.

Sin embargo, a partir de 1971-1972 la economía mundial no evolucionó como en la época de la posguerra. A partir de estos años las aerolíneas se vieron fuertemente golpeadas por la recesión económica, la inflación, las fluctuaciones monetarias y las denominadas crisis energéticas. Consecuentemente, la producción de aviones de mayor capacidad y alcance, previstos por el desarrollo anterior, se estancó.

En síntesis, la aviación civil como medio de transporte tiene sus orígenes en la segunda década del presente siglo. En una primera instancia, fue utilizada para el transporte de mercancía postal; posteriormente, después de comprobar un mínimo de seguridad y una relativa mayor velocidad que los otros medios empleados para la movilización, la aviación fue utilizada para transportar personas.

Hasta mediados de la década de los treinta los gobiernos europeos fueron los principales promotores de la aviación. Entre las razones fundamentales que éstos tuvieron se encuentran: la necesidad de que un medio veloz de trans-

porte los uniera con sus colonias, y la falta de capital suficiente en el sector privado para la implementación de un sistema de transporte aéreo.

A partir de 1935 los Estados Unidos empezaron a ocupar un lugar importante en la aviación civil, tanto en lo relativo al transporte de pasajeros y mercancías como en la fabricación de aeronaves.

Después de la segunda guerra mundial comienza el período que se denomina como 'renacimiento' de la aviación, mismo que se prolongó hasta finales de la década de los sesentas. En este período se incrementa notablemente el parque mundial de aviones, así como el alcance y la velocidad crucero de los mismos. Por otra parte, los Estados Unidos se consolidan como el primer fabricante de aviones y sus aerolíneas, en conjunto, hacen de éste el primer país en lo que toca al número de pasajeros-kilómetro y toneladas-kilómetro transportados.

3.2. SEGUNDA PARTE.

LA AVIACION COMERCIAL A PARTIR DE 1970.

Antes de estudiar el desarrollo de la aviación comercial desde 1970, estimo conveniente revisar cuáles son los factores que influyen en la aviación comercial.

3.2.1. Factores que influyen en la aviación comercial.

Se puede dividir a los factores que afectan a la

aviación comercial en dos clases: a) los factores externos y b) los factores internos.

Dentro de los primeros se encuentran el desarrollo económico en general, el comercio internacional y las tendencias del turismo. Entre los factores internos se pueden mencionar los incrementos en los costos de las líneas aéreas, la viabilidad económica del transporte aéreo y los problemas para utilizar la oferta disponible.

a) El desarrollo económico en general.

Parte de las fluctuaciones en el índice de crecimiento del tráfico aéreo en el pasado se pueden explicar, en gran medida, por las fluctuaciones en el índice de desarrollo. El desarrollo económico origina un aumento de los ingresos per cápita, esto tiene repercusión en el nivel del poder adquisitivo del consumidor y en la capacidad para realizar viajes de placer. La actividad comercial tiene un impacto en los viajes de negocio y en el tráfico de carga aérea ⁽⁷⁾. Más adelante se observará la relación que ha existido entre la situación económica mundial desde 1970 y el desarrollo de la aviación comercial.

b) El comercio internacional y el turismo,

El nivel del comercio internacional afecta a los viajes de negocios, pero en mayor medida al tráfico de carga

(7) OACI Exámen de la situación económica del transporte aéreo 1969-1979 p.33.

aérea. Cabe destacar que entre 1960 y 1976 el comercio mundial de mercancías creció a un promedio anual del 7.4%, el comercio de las manufacturas a un ritmo del 9.1% y el tráfico regular de carga aérea creció a más del 15% anual (8).

En lo que toca al turismo, cabe señalar que la demanda de viajes está estrechamente vinculada con los ingresos reales de los habitantes, ya que los viajes de placer y por otras razones personales constituyen un elemento importante en el nivel del tráfico de pasajeros por vía aérea.

En esto último, cabría destacar la creciente importancia que los gobiernos están otorgando a la creación de una infraestructura turística y al ofrecimiento de "paquetes" para promover el uso del avión entre los habitantes de un Estado.

c) Los incrementos en los costos de las líneas aéreas.

Los costos de explotación para las líneas aéreas regulares, medidos en términos reales, disminuyó a un promedio del 2.1% anual entre 1970 y 1979 debido al reemplazo progresivo de las aeronaves más viejas.

El reequipamiento de las líneas aéreas está influenciado por la necesidad de satisfacer el crecimiento pre-

 (8) OACI ob. cit. p. 37.

visto de la demanda, aprovechando, en lo posible, las economías que ofrece la nueva tecnología aeronáutica. Esto es, - implica el reemplazo y la expansión (9).

Por otra parte, el problema en las variaciones de la demanda y los niveles de tráfico redundan en un mal aprovechamiento de los recursos. Dicho de otra manera, a medida que aumenta el tráfico se crean nuevas necesidades de recursos para atender al tráfico cíclico y de punta, por lo tanto, los costos para el explotador y el usuario son más altos que si la demanda fuese uniforme.

d) La viabilidad económica del transporte aéreo.

La viabilidad económica en el transporte aéreo no se ha alcanzado en los últimos años, a pesar de ser una condición indispensable para el desarrollo de este medio. Cabe destacar que tanto en el caso de los transportistas regulares como en el de los no regulares se han registrado niveles muy reducidos de rentabilidad.

Sobre el particular cabría indicar que el descenso del tráfico mundial en la última década y el modelo de crecimiento previsto para los próximos años representan dos desventajas. En primer término, los transportistas no podrán, seguramente, reducir los costos mediante un aumento en el -

(9) Según estudios de la OACI en la presente década, a diferencia de la de los setentas, el reequipamiento de las aerolíneas será estimulado por la disponibilidad de varios tipos de aeronaves de fuselaje ancho con capacidad para 180-230 asientos, atractivos en los aspectos económico y de ruido.

volumen de operaciones y, en segundo lugar, se estanca o se interrumpe la tendencia histórica de incrementar los servicios aéreos que se ofrecen al público (nuevas rutas y más frecuencias).

En este contexto se puede decir que la intervención de los gobiernos en el transporte aéreo se verá incrementada si no existe una recuperación financiera. Cabe señalar que las evaluaciones de las tendencias a largo plazo se han complicado por la incertidumbre que rodea al desarrollo futuro de ciertos factores, tales como la índole y el alcance de los servicios aéreos, el equipo y las instalaciones requeridos, y los fondos necesarios para su financiamiento.

Finalmente, cabe recordar que es muy difícil ajustar la oferta a la demanda en virtud de la irregularidad de esta última. Sin embargo, puede decirse que en los últimos años se ha mejorado la utilización de la capacidad, gracias a la rápida introducción de tarifas más económicas. No obstante, a largo plazo existen pocas esperanzas para que realmente los coeficientes de utilización mejoren.

3.2.2. Las tendencias del tráfico aéreo internacional de 1970 a 1982.

La recesión de los años 1970-1973 tuvo repercusiones directas e indirectas en el transporte aéreo. Entre éstas se encuentran: a) el descenso registrado en la tasa de incremento del total de pasajeros transportados anualmente:

en la década anterior el índice de crecimiento fue de dos dígitos mientras que en estos años los índices estuvieron entre 5.5 y 8.2 por ciento; D) como consecuencia de la crisis de estos años debe contarse con la inflación que junto con la inestabilidad monetaria afecta grandemente a las líneas aéreas; c) hasta 1973 el keroseno o Jet-A-1 (carburante utilizado por las aeronaves) era tenido como un subproducto de poco valor (10).

Los efectos de esta crisis se dejaron sentir durante 1974-1975. Signió la reducción en el ritmo de crecimiento de la actividad del transporte aéreo en el mundo. Las compras de nuevos aviones fueron relativamente nulas debido a que las aerolíneas estaban sobreequipadas. No obstante, en estos años se comercializa el Concord y el Airbus tiene un gran éxito.

La situación económica de los países que más atraen al turismo mundial (los miembros de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico) comenzó a mejorar gradualmente en el segundo semestre de 1975. En la mayoría de los países el índice de inflación aunque descendió (del 11% al 7%) siguió siendo elevado. Los saldos deficitarios de las balanzas de pago y el ajuste de divisas siguieron ejerciendo influencia sobre las modalidades de viaje.

(10) Cano Garcia, Gabriel ob. cit., p. 33-34.

No fue hasta 1978 cuando el índice de crecimiento del tráfico aéreo fue semejante al experimentado en los años de la década de los sesentas. En este año el aumento del tráfico de pasajeros fue superior al aumento del número de asientos disponibles. Esto se puede atribuir, en gran parte, a la implantación de tarifas reducidas en algunos de los mercados más importantes (11).

En dicho año se iniciaron tres proyectos de modelos de aviones de mediano alcance y de bajo consumo de combustible: el Boeing 767 de fuselaje ancho y el Airbus A-310 con capacidad para 200 pasajeros cada uno, y el Boeing 757 de fuselaje estrecho para 117 pasajeros aproximadamente.

Ahora bien, antes de estudiar la evolución del tráfico de pasajeros es necesario distinguir entre el tráfico aéreo regular y el no regular.

Al respecto, cabe recordar la definición que la OACI ha elaborado (12): el servicio aéreo internacional regular es una serie de vuelos que reúne todas las siguientes características: a) pasa por el espacio aéreo de dos o más Estados; b) se realiza con aeronaves para el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración de tal manera que el público pueda utilizar todo el vuelo; c) se lleva a cabo con objeto de servir el tráfico entre dos o más puntos --

 (11) OACI Boletín de la Enero 1974 p. 16.

(12) OACI Segunda Conferencia de Transporte Aéreo Documento 927 Febrero - 1980.

que siempre son los mismos, ya sea ajustándose a un horario publicado, o bien, mediante vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que pueda considerarse sistemática. El transporte aéreo internacional no regular es aquel que aunque cumple con los dos primeros puntos no se ajusta a un horario publicado ni tiene una serie de vuelos frecuentes o regulares.

a) El tráfico aéreo internacional regular.

El total del tráfico mundial de pago internacional efectuado por las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI se desarrolló de 1972 a 1982 de la siguiente manera (13):

En 1972 el total de pasajeros transportados fue de 450 millones, lo que representó un incremento del 9.6% respecto al año anterior; en 1973 el total de pasajeros fue de 489 millones y el incremento correspondiente de 8.7%; en 1974 las cifras respectivas fueron de 515 millones y 5.3%; en 1975 se observó el menor incremento de la década: el total de pasajeros transportados fue de 534 millones y el incremento del 3.7%; en 1976 el número de pasajeros transportados alcanzó la cifra de 576 millones con lo que el incremento porcentual volvió a elevarse y llegó a 7.9%; en 1977 el índice de crecimiento del tráfico de pasajeros ba-

 (13) OACI Informe Anual del Consejo 1981 Doc. 9356 p. 3.

jo al 6.9%; en 1978, gracias a la pequeña recuperación económica que se experimentó a nivel mundial y a la liberalización de las tarifas, el número de pasajeros transportados fue de 679 millones con un incremento porcentual de 11.3 - en relación al año anterior; y en 1979 el ritmo de crecimiento se mantuvo constante 11.1%.

A partir de 1980 el total de pasajeros transportados empezó a disminuir: el total transportado en ese año fue de 749 millones y en 1981 de 743. Los índices de crecimiento fueron de -0.7% y -0.8% respectivamente. Esto se debió, en gran medida, a que los viajes de turismo a larga distancia crecieron en mayor proporción que el número de pasajeros transportados. En 1982 se experimentó una pequeña mejoría del índice del 0.8% al incrementarse en 6 millones el número de pasajeros transportados.

Por otra parte, el índice de incremento promedio anual del transporte, expresado en pasajeros-kilómetro, en el período analizado fue de 7.9%. Los índices anuales fueron de 13.3% para 1972, de 10.4% para 1973, de 6.2% para 1974 y 1975, de 9.6% para 1976, de 7.1% para 1977, de 14.4% en 1978 (índice más alto del período analizado), de 13.2% en 1979, de 2.7% en 1980, de 2.6% en 1981 y de 2.4% en 1982.

Si se analiza el tráfico por regiones de 1970 a 1982 se puede observar que el tráfico no ha variado considerablemente de un año a otro, salvo pequeñas excepciones-

como en 1970. En este año el porcentaje correspondiente a Europa aumentó alrededor del 12% por la inclusión de los datos sobre la Unión Soviética; consiguientemente, los porcentajes correspondientes a las demás regiones disminuyeron ⁽¹⁴⁾.

La más clara tendencia del tráfico por regiones - de 1971 a 1982 ⁽¹⁵⁾ ha sido el decremento de la proporción correspondiente a las líneas aéreas norteamericanas. Estas descendieron su participación aproximadamente un 33% (del 29.1% al 19.4% del total mundial), mientras que las líneas aéreas de la región Asia y Pacífico casi duplicaron su participación (del 12.6% al 24.8%). Finalmente, las aerolíneas de Africa, Oriente Medio y América Latina y el Caribe aumentaron, aunque en menor medida, su proporción dentro del total mundial.

b) El tráfico aéreo internacional no regular.

El tráfico aéreo internacional no regular reflejó, durante la década de los setentas, las condiciones económicas que prevalecieron en esa época. La adversa situación económica a nivel mundial tuvo un efecto más negativo en los viajes de recreo que en los realizados por motivos de negocios.

Si bien es cierto que desde la década de los setentas ha existido una tendencia general hacia la liberalización de los reglamentos de fletamento en los mercados más impor

 (14) OACI Informe Anual del Consejo 1976 Doc. 9188 p. 9.

(15) OACI Informe Anual del Consejo 1981 Doc. 9354 p. 4.

tantes, los resultados no fueron los esperados. Esto se debió en gran medida a que los cambios reglamentarios introdujeron cierta incertidumbre entre los organizadores de viajes, y por otra parte, se destinó un porcentaje de la capacidad de los vuelos regulares para las tarifas promocionales, restando atractivo a los vuelos no regulares,

En 1981, el tráfico internacional no regular de pasajeros disminuyó aproximadamente un 4% ⁽¹⁶⁾. La proporción del tráfico internacional transportado en vuelos no regulares siguió decreciendo hasta llegar al 15%. Cabe destacar que a principios de la década de los setentas representaba más del 30% del total mundial.

En 1982 la industria de los transportistas no regulares continuó siendo afectada por los elevados costos de explotación y por la gran demanda de viajes todo comprendido como consecuencia de la situación económica.

Finalmente, es necesario señalar que el mercado internacional de vuelos no regulares más importante lo constituye el tráfico entre los 22 Estados que pertenecen a la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC). El porcentaje de pasajeros transportados en vuelos no regulares en esta región representa aproximadamente entre el 40 y el 42 por ciento del total de pasajeros transportados en vuelos no regulares,

(16) OACT Informe Anual del Consejo 1982. Doc 9356 p. 11.

y cerca del 57% expresado en pasajeros-kilómetros (17).

3.2.3. La Asociación Internacional del Transporte Aéreo y la fijación de las tarifas internacionales.

La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) se puede considerar como uno de los organismos privados que han alcanzado mayor universalidad dentro de la aviación comercial. Fue creada en 1945 con el "propósito de resolver los problemas planteados por la rápida expansión de la aviación civil después de la segunda guerra mundial" (18).

Las funciones más importantes de esta Asociación son:

- a) Coordinación de tarifas.
- b) Estandarización de documentos de tráfico.
- c) Cámara de compensación (19).

Ahora bien, cabría preguntarse por qué una de las principales funciones de la IATA es la coordinación de las tarifas y hasta qué punto esto es importante.

En primer lugar, no hay que olvidar que si bien - las tarifas domésticas están sujetas exclusivamente al derecho de un Estado, el orden de las tarifas internacionales - depende de entidades jurídicamente iguales. En el primer caso, las tarifas obedecen a un orden de subordinación y, en

 (17) OACI Informe Anual del Consejo 1981 Doc. 9354 p. 11.

(18) IATA/FUAAV ob. cit. Unidad 2 p.1.

(19) IATA Colaboración entre las líneas aéreas mundiales p. 15.

el segundo a uno de coordinación (20).

En segundo término hay que recordar que si bien - desde 1944 la OACI ha sido concebida como un marco normativo multilateral para tratar los problemas técnicos y jurídicos inherentes a la aviación civil internacional, en lo que toca al aspecto comercial el enfoque multilateral ha demostrado ser más espinoso, por lo que quedó abandonado desde 1947 (21).

Para la reglamentación de los servicios aéreos regulares internacionales los Estados recurrieron a la solución bilateral, dejando al arbitrio de las líneas aéreas, a través de la IATA, el aspecto de la fijación de las tarifas de pasajeros y carga aplicables a esos servicios. Los servicios no regulares y las tarifas que no tenían al principio gran tendencia comercial se dejaron a criterio unilateral (22).

Por regla general la mayoría de las tarifas son establecidas, en primera instancia, por las Conferencias de Tráfico de la IATA (23), aunque los gobiernos se reservan el derecho de fijar, por medio de acuerdos bilaterales, las

 (20) Dacharry, Monique *Geographie du transport aérien* p. 61.

(21) Kotaité, Assad *Discurso de apertura de la primera sesión plenaria de la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo*. 12 febrero 1980.

(22) *Ibidem*.

(23) *Las Conferencias de Tráfico de la IATA están integradas por 76 de los 88 miembros activos de la Asociación, quienes participan en la negociación de las tarifas y fletes. IATA/FUAAV ob. cit. Unidad 2. p. 3.*

tarifas de carga y pasaje que habrán de aplicar las aerolíneas designadas (24).

Las Conferencias de Tráfico organizadas por la IATA son siete (25):

- | | |
|----------|---|
| TC 1 | Conferencia de Tráfico N. 1. Su área-comprende el continente americano. |
| TC 2 | Conferencia de Tráfico N. 2. Su área-comprende Europa, Asia y Oriente Medio. |
| TC 3 | Conferencia de Tráfico N. 3. Comprende Asia y Australasia. |
| TC 1/2 | Cubre las operaciones entre las áreas 1 y 2; esto es, las rutas trasatlánticas. |
| TC 2/3 | Cubre las rutas entre Europa y Asia. |
| TC 3/1 | Cubre las rutas transpacificas. |
| TC 1/2/3 | Cubre las rutas alrededor del mundo. |

Estas Conferencias de Tráfico se reúnen en primavera para las cuestiones de carga y en otoño para las de pasajes. No obstante, y como se verá posteriormente, se pueden convocar conferencias extraordinarias para ajustarse a la cambiante situación del mercado.

En lo que toca a las cuestiones de procedimiento, cada línea aérea tiene derecho a un sólo voto. Las decisiones en materia de tarifas deben ser aprobadas por unanimidad

(24) IATA/FUAAV *ob. cit.* Unidad 4 p. 6 Secc C.

(25) *Ibidem.*

para que sean realmente puestas en práctica. En relación a esto último se puede mencionar que la Junta de Aeronáutica-Civil de los Estados Unidos se ha opuesto a varios acuerdos en las últimas reuniones, con lo que cada día es más difícil llegar a un acuerdo viable para todas las aerolíneas involucradas.

En la práctica, a pesar de los esfuerzos de la IATA y de la OACI, la guerra de tarifas y la violación generalizada de las mismas son uno de los rasgos más característicos de la situación actual.

Cabe recordar que en 1977 empiezan en el seno de la IATA una serie de modificaciones estructurales para ajustarse a la situación real. Entre éstas se encuentran la clasificación de sus miembros en dos categorías, una de ellas con la participación básica en las actividades profesionales, en tanto que la otra con participación facultativa en las actividades de coordinación de las tarifas. Se dan nuevas directrices para las conferencias de tráfico con objeto de reconocer el interés primordial de las líneas aéreas que explotan servicios de tercera y cuarta libertades.

Asimismo, se fijan niveles tarifarios mínimos para el tráfico transportado a fin de que sean similares a los de los otros transportistas que aplican esas tarifas. Se permite que las líneas aéreas ofrezcan tarifas innovadoras para poder hacer frente a las condiciones variables del merca

do, sin que por ello se vean obligadas a rescindir acuerdos existentes de tarifas de pasajeros y de carga (26).

En 1978 los Estados Unidos adoptaron importantes medidas tendientes a liberalizar las tarifas de los servicios de transporte aéreo internacional. Se plantearon varios tratados bilaterales, entre ellos el Bermudas II, en los que las tarifas bajas de los servicios regulares sólo están sujetas a la reglamentación estatal unilateral, llegando al extremo que toda tarifa notificada por una línea aérea es aplicable a reserva de que la rechacen los dos países interesados (27).

A partir de abril de 1978 se llegó a acuerdos en la IATA, aunque en ocasiones muy limitadas, en varias regiones donde anteriormente predominaba el régimen de libertad, incluyendo las rutas entre Canadá/Estados Unidos/México y África, entre México y Europa, entre Estados Unidos y el Japón, entre América del Norte/Caribe y América Central/Sudamérica y entre Europa/Oriente Medio y África.

Por otra parte, varias regiones importantes de tráfico permanecieron en régimen de libertad, incluida la mayoría de las rutas del atlántico septentrional y central, así como las transpacíficas, las rutas entre Europa/Oriente Medio/Africa y Asia/Pacífico Sudoccidental, las rutas entre

(26) OACI *Boletín de la junio 1979* p. 37.

(27) *Ibid* p. 38.

Estados Unidos/Canadá y el Caribe/México y las que unen a Europa con Oriente Medio.

En octubre de 1978 se celebró en Miami, Estados Unidos una Conferencia Mundial sobre pasajeros, en la que se consiguieron dos logros principalmente (28):

- 1) Se revalidaron las disposiciones vigentes en materia de paridad de cambio y se adoptó una importante modificación a fin de que se aceptasen todas las monedas convertibles en las ventas realizadas en Europa, Oriente Medio, África, Asia y el Pacífico Sudoccidental siempre que el precio de la tarifa se cotizase públicamente en alguna moneda local y, cuando el pago se efectuase en otra moneda ésta fuese convertida al tipo de compra de la moneda de la localidad.
- 2) La modificación de las disposiciones relativas al trayecto seguido de las reglas para calcular las tarifas en América. Dichas reglas entraron en vigor el primero de noviembre de 1979. En esta modificación se prevé que la tarifa básica directa entre cualquier par de ciudades sea calculada según el trayecto más corto explotado. En teoría los desvíos ya no se cobrarían a

(28) OACI ob. cit. p. 39.

plicando una fórmula en base al millaje, sino que de conformidad con la tarifa directa básica más elevada entre cualesquier par de ciudades de la ruta escogida, imponiéndose un recargo de 20 dólares por parada estancia.

En 1979 y 1980 se pretendió adoptar un método de medición teniendo en cuenta los puntos consignados en el billete, en lugar de la ruta seguida, así como reducir del 20 al 15 por ciento la desviación máxima permitida en el kilometraje. Esta resolución no entró oficialmente en vigor por rechazarla la Junta de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos en 1981, ya que consideraba que algunos de los límites del nuevo kilometraje restringían aún más la flexibilidad de las líneas aéreas para fijar los precios de los itinerarios. Sin embargo, en la práctica esta resolución se aplicó en la mayoría de las rutas que no tocaran los Estados Unidos (29).

En 1981 fue necesaria la realización de tres conferencias extraordinarias para la negociación de tarifas (30):

- 1) En febrero se celebró una Conferencia Mundial de Coordinación de Tarifas de Pasajeros y de Carga con la finalidad de proceder a una revisión de dichas tarifas, como consecuencia del-

[29] OACI Informe sobre la Conferencia Mundial de Coordinación de Tarifas de pasajero, celebrada por la IATA en Ginebra del 7 al 17 de julio de 1982. p. 1.

[30] OACI Informe Anual del Consejo 1981 p. 23.

aumento de los precios del combustible.

- 2) En junio se celebró una segunda conferencia - que tuvo como objeto volver a examinar la situación tarifaria basándose en la desmejorada posición financiera de algunas líneas aéreas-miembros de la Asociación. Al igual que en la primera conferencia, se acordó aumentar las -tarifas de carga y pasajeros.
- 3) En octubre el Comité Ejecutivo de la IATA encargó a las conferencias de tarifas que examinaran la eficacia económica de los productos- y de las tarifas debido a la persistencia de la grave situación financiera de las líneas - aéreas miembros de la IATA, En consecuencia, se celebraron ese mismo mes conferencias extraordinarias para negociar nuevos aumentos.

En ese mismo año se celebró en Cannes ⁽³¹⁾ la Conferencia Mundial de Coordinación de Tarifas. En ésta no se consiguió un acuerdo sobre una resolución destinada a superar las objeciones planteadas por la Junta de Aeronáutica - Civil de los Estados Unidos, lo que llevó a que ciertas conferencias regionales adoptaran posteriormente su propia versión de la resolución 014a, al concertar acuerdos tarifarios. La CAB rechazó también las versiones regionales que afectarían a los Estados Unidos, por lo que se dejó al criterio de

(31) OACI Informe sobre la Conferencia... p. 2.

las líneas aéreas la aplicación de las reglas para el cálculo de las tarifas.

En 1982 se volvió a celebrar otra Conferencia Mundial para la Coordinación de Tarifas, siendo Ginebra la sede en esta ocasión. Entre los principales asuntos tratados se encuentran (32):

- 1) Una propuesta para que la resolución 014a se aplicara independientemente de que estuvieran en vigor ciertos acuerdos regionales.
- 2) Aceptación de la desviación del 20% dentro de las rutas desde y hacia los Estados Unidos, mientras que en los demás países seguiría rigiendo la situación prevaleciente.
- 3) Liberalizar la restricción que figuraba en la resolución 014a respecto a la utilización de un kilometraje asignado para ciertos viajes regionales en Europa en conjunción con un viaje interregional.
- 4) Satisfacer los deseos de la CAB en lo relativo a permitir a las líneas aéreas la especificación de itinerarios para no cobrar recargo a los pasajeros que tuvieran una desviación menor del 20 por ciento.

En la práctica las tres primeras propuestas obtu-

(32) OACI Informe sobre la Conferencia... p. 2

vieron una aceptación generalizada, mientras que la cuarta fue rechazada por las líneas aéreas de los Estados Unidos, debido a que la resolución solamente incluía los viajes desde Estados Unidos. Asimismo, otras líneas aéreas la rechazaron por no estar dispuestas a aceptar disposiciones especiales para las rutas que tocaran puntos en ese país.

3.2.4. Situación financiera de las líneas aéreas.

Durante la década de los setentas los costos totales de explotación de todas las líneas aéreas regulares en todos los servicios, regulares y no regulares, aumentaron en un promedio anual de 16.2%, de 15 557 millones a 69 800 millones de dólares. En el mismo período, los ingresos totales de explotación se elevaron a un ritmo de 15.7%, de 16 431 millones a 70 500 millones de dólares.

Paralelamente, el tráfico total regular y no regular de dichas líneas aéreas aumentó en una tasa media anual de 8.7%, muy por debajo de la tasa de los ingresos de explotación, aumentando el costo medio del transporte para el usuario (expresado en términos de centavos por tonelada kilómetro efectuada) en un promedio de 6.5% al año, de 32.6 centavos en 1969 a 61 centavos en 1979.

Este aumento general del costo del transporte aéreo, durante la década, fue el resultado de una tendencia ascendente que fue moderada hasta 1973, alcanzando un promedio de 4.6% por año y que después aumentó hasta alcanzar

un promedio de 7.8% por año ⁽³³⁾. Desde luego, debe tenerse presente que todas las cifras citadas son promedios que ocultan una variedad de situaciones respecto a cada una de las líneas aéreas.

Los costos e ingresos unitarios aumentaron en porcentajes moderados hasta 1972, pero luego se elevaron mucho más rápidamente, especialmente desde 1972 hasta 1975. Todas las partidas individuales de los costos de explotación, con excepción del combustible y el aceite, aumentaron más o menos en igual proporción, debido a la presión inflacionaria general. Sin embargo, el combustible y el aceite, después de seguir la misma modalidad hasta 1972, aumentaron considerablemente de 1972 a 1975, y a partir de 1979.

Desde 1980 las líneas aéreas regulares, consideradas en su conjunto, han experimentado pérdidas de explotación. En 1980 el porcentaje fue del 0.7% en relación a los ingresos y en 1981 del 0.6%. En 1982 las pérdidas ascendieron a 630 millones de dólares ⁽³⁴⁾.

En síntesis, se puede decir que el presente capítulo tiene como objetivo dar una visión general del desarrollo de la aviación comercial de 1970 a 1982, a fin de observar ciertas tendencias generales que si bien no reflejan la situación específica de algunas aerolíneas, sirven

 [33] OACI. Exámen de la situación económica del transporte aéreo 1969-1979 p. 25.

[34] Harlan S Byrne EU: Pierden las aerolíneas gigantes la batalla por la sobrevivencia en *Excelsior* Año LXV Tomo I 2 febrero 1983 p. 3.

para comprender los problemas de la aviación comercial.

Entre las principales conclusiones que se destacan del estudio realizado son:

1) Existen dos tipos de factores que afectan el desarrollo de la aviación comercial:

- Externos: la situación económica mundial, el comercio y el turismo,
- Internos: los costos de operación, de reequipamiento y la viabilidad económica,

En el transcurso de la década analizada se encontró que el ritmo de crecimiento de la economía mundial no fue, a diferencia de las anteriores dos décadas, uniforme. Existieron períodos de recesión y pequeñas etapas de recuperación en la economía, las cuales repercutieron en un comportamiento paralelo del comercio y del turismo, y por ende, en el tráfico aéreo.

Por otra parte, debido a la estangflación los costos de las líneas aéreas se incrementaron por dos razones: a) el alto precio de los insumos y b) el exceso de oferta desperdiciada por falta de usuarios y mercancías.

2) La implementación de tarifas reducidas desde 1978 significó un incremento artificial en el número de pasajeros transportados. Si bien es cierto a partir de ese año se da una pequeña mejoría en la economía mundial, el incremento porcentual en el número de pasajeros-kilómetro-

transportados refleja una estimulación artificial de la demanda.

3) El régimen de libertad que ha prevalecido desde 1978 en las tarifas no ha alcanzado los resultados esperados:

- a) Utilización de la capacidad excedente.
- b) Mejoramiento de la situación financiera de las líneas aéreas.

Por el contrario, una proporción de los usuarios que pagaban tarifas rentables utiliza las tarifas reducidas, con lo que los ingresos de las aerolíneas decrecen. Asimismo se han provocado las denominadas guerras tarifarias que afectan la situación financiera de las aerolíneas y provocan confusión entre los usuarios.

4) Las líneas aéreas, apoyadas en la pequeña recuperación económica mundial de los últimos dos años, han tratado de evitar en las Conferencias de Tráfico que continúen las llamadas guerras de tarifas. Se han buscado fórmulas para reglamentar la aplicación de determinados tipos de tarifas, a fin de hacer incidir los diferentes intereses dentro del medio.

CAPITULO IV.

EL TRANSPORTE AEREO COMERCIAL EN LOS ESTADOS
UNIDOS Y EN MEXICO.

Hasta el momento únicamente se ha elaborado un marco de referencia en el que, primeramente se ubicó la importancia del transporte aéreo; en segundo lugar, se observó la necesidad de una reglamentación jurídica y, como tercer punto, se analizó someramente el desarrollo que ha tenido la aviación comercial a nivel mundial.

A pesar de que de lo anteriormente expuesto se pueden elaborar una serie de conclusiones en relación con las ventajas y desventajas de la participación de los gobiernos en este medio de transporte, considero necesario comparar dos modelos específicos: el de los Estados Unidos y el de México a fin de conocer las particularidades de cada caso.

De esta manera, el objetivo del presente capítulo será analizar el papel que han tenido los citados gobiernos en el desarrollo de sus principales compañías aéreas.

Para fines de exposición, el presente capítulo se dividirá en dos secciones. En la primera se estudiará el modelo estadounidense y en la segunda el mexicano. Cabe destacar que se observarán los mismos aspectos en cada uno de los dos casos: a) el marco jurídico, b) el desarrollo de las principales líneas aéreas, y c) la situación actual.

4.1. PRIMERA PARTE.

EL TRANSPORTE AEREO COMERCIAL EN LOS ESTADOS UNIDOS DE AME-

RICA.4.1.1. Marco Jurídico.

El transporte aéreo comercial en los Estados Unidos ha estado regulado desde 1925 por los siguientes instrumentos jurídicos: Ley Kelly de Correo Aéreo de 1925, Ley de Comercio Aéreo de 1926, Ley de Correo Aéreo de 1934, Ley de Aeronáutica Civil de 1938, y actualmente, por la Ley de Aeronáutica Civil de 1958. Esta última presenta escasas modificaciones en relación con la Ley de 1938.

La Ley de Aeronáutica Civil de 1958 se puede dividir en cuatro secciones (1):

- 1) La Junta de Aeronáutica Civil (CAB).
- 2) La creación de la Agencia Federal de Aviación - (FAA), en lugar de la Administrarción de Aeronáutica Civil.
- 3) Promoción y regulación de la aviación civil.
- 4) Provisión de un uso eficiente y seguro del espacio aéreo.

- 1) Junta de Aeronáutica Civil (CAB).

Esta agencia fue creada por la Ley de Aeronáutica-Civil de 1938. La Ley de 1958 únicamente reafirmó su existencia.

 (1) Fradenburg, Leo United States airlines: trunk and regional carriers.
 p. xvi.

Está constituida por cinco miembros designados por el Presidente y previo consentimiento del Senado.

Entre las funciones de éste órgano se encuentran las siguientes (2):

- 1) La promoción y desarrollo de un sistema de transporte aéreo que se adapte a las necesidades presentes y futuras.
- 2) La regulación del transporte aéreo de tal manera que reconozca y preserve sus ventajas inherentes, asegure el máximo grado de seguridad, y se busquen tanto las mejores condiciones económicas como la mayor coordinación entre los transportistas aéreos.
- 3) La promoción de un servicio económico, adecuado y eficiente a precios razonables sin ninguna discriminación.
- 4) Favorecer la competencia de tal manera que se asegure el firme desarrollo del sistema de transporte aéreo, el cual se deberá adaptar a las necesidades del comercio exterior e interior de los Estados Unidos.

En síntesis se puede señalar que la CAB es la con

(2) DeForest, Billyou. Air Law p. 352.

trapatida a nivel interno de la IATA. Esto es, es el ente encargado de aprobar las tarifas aplicables.

Hay autores ⁽³⁾ que consideraban a la CAB como una infracción a la Ley Antitrust en los Estados Unidos, en virtud de que a través de ésta se coordinaban los niveles de tarifas y frecuencias de todas las líneas aéreas estadounidenses.

2) La Agencia Federal de Aviación.

A diferencia de la CAF, la Agencia Federal de Aviación es el órgano encargado de las cuestiones técnicas de la aviación civil en los Estados Unidos.

La Agencia Federal de Aviación fué creada por el Acta de Aeronáutica Civil de 1958, y considerada como una agencia gubernamental independiente. En 1966, con la reestructuración del Departamento de Transportes, la Agencia Federal de Administración se convirtió en la Administración de Aviación Federal, perdiendo su carácter de agencia autónoma.

Entre las funciones de esta Administración se encuentran :

- 1) Regular la aviación civil a fin de hacerla más segura.

(3) Papkin, Robert Tarifas de competencia en el transporte aéreo internacional. La posición de los Estados Unidos de Norteamérica - en X Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del espacio, y de la Aviación Comercial. p. 288.

- 2) Realizar los registros y las revisiones de las aeronaves.
 - 3) Otorgar facilidades a la aeronavegación.
 - 4) Controlar el espacio y el tránsito aéreo.
 - 5) Representar a la aviación civil norteamericana en el exterior.
- 3) Promoción y regulación de la aviación civil.

En este aspecto se señala la necesidad de que los transportistas obtengan un beneficio por su trabajo. Asimismo, se menciona la importancia de evitar, para el beneficio de los usuarios, los monopolios y todas aquellas prácticas desleales. Al respecto, cabe destacar que ninguna persona - física o moral, puede tener acciones de dos líneas aéreas y que para la compra de una línea aérea por otra compañía de aviación se requiere autorización de la CAB.

Por otra parte, como se indicó anteriormente, hasta 1978 la CAB tenía controladas todas las tarifas que se aplicaban. Actualmente el Gobierno de los Estados Unidos se reserva el derecho de aprobar las tarifas negociadas por sus líneas aéreas para los vuelos internacionales.

- 4) Provisión de un uso eficiente y seguro del espacio aéreo.

En este aspecto es de suma importancia la labor que desempeña la Administración de Aeronáutica Federal, especialmente en lo que toca al otorgamiento de licencias a -

los pilotos, certificados de operación de las aeronaves, los servicios de ayudas a la navegación y las radiocomunicaciones.

Al respecto, se señalan cuestiones sobre la prevención de accidentes, las facilidades a la navegación aérea, - el registro de aeronaves, el manejo de tráfico aéreo, etc.

Por otra parte, se hace una división de las líneas aéreas estadounidenses. En lo que toca a las principales líneas aéreas, denominadas líneas troncales, se establecen los siguientes requisitos para que puedan operar (4):

- a) Certificado de necesidad y conveniencia pública expedido por la CAB.
- b) Certificado de operación por la FAA.
- c) Registro y matrícula de la aeronave por la FAA.
- d) Certificado de condiciones de vuelo por la FAA.
- e) Licencias del piloto, primer oficial del ingeniero de vuelo por la FAA.

En lo relativo al transporte extranjero, éste debe de contar con la aprobación de la CAB para poder operar en el territorio de los Estados Unidos .

Finalmente, cabe destacar que aunque el Acta de Aviación Federal de 1958 regula en su casi totalidad a la

(4) Fradenburg, *Leo Op. cit.* p.2.

aviación civil en los Estados Unidos, existen otros instrumentos que a nivel federal legislan sobre cuestiones de derecho común que tienen implicaciones en el transporte aéreo, tales como la Ley de Confiscación de Aviones, el Código Criminal, la Ley de Tarifas, la Ley de Bancarrotas, etc. (5)

4.1.2. Desarrollo de las principales líneas aéreas estadounidenses.

Desde las primeras décadas del presente siglo los Gobiernos de los Estados Unidos se preocuparon por consolidar un sistema de transporte aéreo postal. En 1938, con el Acta de Aeronáutica Civil se otorgó a todas aquellas líneas aéreas que durante un determinado período hubiesen transportado adecuada e ininterrumpidamente mercancía postal un Certificado permanente de Conveniencia y Necesidad en las rutas que hubieran operado. Este artículo fue denominado como Grandfather Clause y, con éste, Delta Air Corporation se convirtió en la primera línea aérea estadounidense con certificado (6).

En esta primera generación de aerolíneas, que empezaron como transportistas de correo aéreo, se encuentran las siguientes: American Airlines, Braniff Airways, Chicago and Southern Airlines, Continental Airlines, Delta Air Corpo

(5) DeForest, Billyou ob. cit. p. 347-348.

(6) Fradenburg, Leo ob. cit. p. 4.

ration, Eastern Airlines. Northeast Airlines. Northwest Airlines. United Airlines. Western Air Express y Wilmington Catalina Airlines.

De éstas, únicamente 10 han permanecido en la categoría de "trunk airlines". Pan American World Airways, considerada como la décima primera "trunk airline" no fue incluida en la Grandfather Clause, en virtud de que sus operaciones en aquella época eran exclusivamente internacionales.

A grandes rasgos, el desarrollo de dichas líneas aéreas fue el siguiente:

1) American Airlines (7).

Esta compañía fue fundada en mayo de 1934 como sucesora de American Airways. En un principio se dedicaba, casi por completo, al transporte de mercancía postal. A fin de diversificar su campo de acción y transportar pasajeros, American Airlines patrocinó el desarrollo de aviones DC-3.

Desde la segunda guerra mundial. American Airlines ha patrocinado el diseño de un significativo número de aviones, entre los que destacan el Convair 240, el Convair 990, el Douglas DC-7 y el DC-10, así como el Lockheed Electra.

En 1941 y 1942, American Airlines inició sus servicios internacionales con las rutas a Toronto y México respectivamente. Desde 1945 inició servicios trasatlánticos,

(7) Green, William The world's Civil Airliners p. 216.

y en 1950 vendió esta división a Pan American.

En 1971 American Airlines absorbió a Trans Caribbean Airways y comenzó a volar a destinos en el Caribe. El mayor crecimiento ocurrió en enero de 1979 cuando American Airlines inauguró el servicio en 19 rutas y ocho puntos nuevos en el territorio continental norteamericano.

2) Braniff International (8).

Fue fundada originalmente por Tom y Paul Braniff en 1928, pero en 1929 paso a ser parte de la Corporación de Aviación, compañía que posteriormente se convertiría en American Airlines. El 3 de noviembre de 1930 Braniff fue reorganizada como una compañía independiente.

El 4 de junio de 1948 comenzó a operar servicios internacionales con la ruta Houston-Lima vía la Habana, y posteriormente se extendió hasta Rio de Janeiro, Asunción y Buenos Aires.

En 1967 Braniff absorbió a Pan American-Grace Airways con lo que adquirió destinos adicionales en Sudamérica. En 1978 abrió la ruta Dallas/Fort Worth -Londres, y los servicios del Concord entre Washington y Dallas/Fort Worth en -- enero de 1979.

3) Continental Airlines (9).

 (8) Green, William *ob. cit.* p. 218.

(9) *Ibid.* p. 226.

Los antecedentes de esta aerolínea se encuentran en Varney Speed Lines (División Sudoeste), que el 15 de julio de 1934 inauguró servicios para correo y pasajeros.

En 1937 dicha compañía cambia su nombre a Continental Airlines, y en 1973 extiende su sistema de rutas a Kansas, Nuevo México, Oklahoma y Texas. En 1954 Continental absorbió a Pioneer Airlines.

En el transcurso de la guerra de Vietnam esta aerolínea realizó gran cantidad de vuelos charter a Vientiane y Laos, con objeto de transportar soldados y material de guerra.

En 1983, tras hábiles negociaciones de la Texas International, Continental fue absorbida, no obstante por razones de promoción la nueva aerolínea continuó con el nombre de Continental, más conocido en el mercado que el de Texas Airlines.

4) Delta Airlines (10).

Delta fue fundada en 1925 como Huff Daland Duster. En 1928 la compañía rompió con su organizadora y fue rebautizada con el nombre de Delta Air Service. La aerolínea comenzó a transportar pasajeros en 1929 entre Birmingham (Alabama) y Dallas (Texas), con una subsiguiente extensión a -

 (10) Green, William ob. cit. p. 228.

Georgia.

La adjudicación de un contrato para transportar - correo entre Dallas y Atlanta hizo que Delta dejara, por un tiempo, el transporte de pasajeros.

El primero de agosto de 1972 Delta se unió con - Northeast Airlines, por lo que obtuvo las rutas entre Montreal y Miami, y los servicios a Nassau y Freeport. En 1978 inició sus servicios trasatlánticos desde Atlanta a Londres.

5) Eastern Airlines (11).

Eastern inició su vida como Pitcairn Aviation en 1927, con el servicio de correo aéreo entre Brunswick (Nueva Jersey) y Atlanta.

North American Aviation Inc. compró la compañía - en julio de 1929 y la rebautizó con el nombre de Eastern Air Transport en enero de 1930. El servicio de pasajeros se inició en agosto de ese mismo año entre Nueva York y Richmond, Virginia.

El 1 de junio de 1956 Eastern absorbió a Colonial Airlines. Esta última tenía rutas a Canadá, Bermudas, al Estado de Nueva York y al Estado de Nueva Inglaterra. El servicio a la Ciudad de México fue incluido en 1957.

 (11) Green, William ob. cit. p. 228.

En 1967 Eastern absorbió Mackey Airways, y en 1973 adquirió Caribbean-Atlantic Airlines (Caribair), con lo que expandió sus rutas en el Caribe y en el territorio norteamericano.

6) Northwest Orient Airlines (12).

Northwest es la segunda línea aérea de los Estados Unidos en lo que toca al uso continuo del mismo nombre. Fue fundada el primero de agosto de 1926 como Northwest Airlines e inició sus operaciones el primero de octubre del mismo año, con el servicio de correo entre Minneapolis/St. Paul y Chicago. Los servicios para pasajeros comenzaron en julio del año siguiente.

El primero de junio de 1945 Northwest se convirtió en la cuarta línea aérea transcontinental de los Estados Unidos debido a la extensión de los servicios desde Minneapolis/St. Paul a Newark y Nueva York, vía Milwaukee y Detroit. En julio de 1947 Northwest expandió sus rutas hacia Canadá, Alaska y las Islas Aleutianas. En 1948, Northwest se convirtió en la primera línea estadounidense con certificado que unió a Hawaii con el territorio continental. En 1950 inició sus servicios hacia Taiwan.

En la década de los sesentas y a principios de los setentas Northwest continuó expandiendo sus servicios hacia el Lejano Oriente. A finales de los setentas inauguró

 (12) Green, William *ob. cit.* p. 254.

los vuelos trasatlánticos: de Nueva York a Copenhague y a Estocolmo, y de Minneapolis a Londres.

7) Pan American World Airways (13).

Pan American World Airways fue fundada el 14 de marzo de 1927, e introdujo servicios de correo aéreo entre Key West, Florida y La Habana el 28 de octubre de ese mismo año. Los servicios regulares para pasajeros comenzaron el 16 de enero de 1928.

Bajo el liderazgo de Juan Trippe, Pan Am se convirtió en la línea aérea más importante del mundo. Durante los años 30 y 40's, mediante un gran subsidio del Gobierno y un respaldo del capital privado, Pan American extendió sus rutas hacia Centro y Sudamérica, e inició los primeros intentos para atravesar el Atlántico y el Pacífico.

El 25 de septiembre de 1950 Pan Am adquirió a American Airlines la compañía American Overseas Airlines (ADA). Cabe destacar que ADA operaba a Alemania Occidental, Escandinavia, Islandia y Finlandia, a la par que servicios regulares entre Berlín Oeste y puntos en la República Federal de Alemania.

A partir de 1970 Pan Am introdujo los servicios del Boeing 747. De esta manera pudo realizar servicios sin

(13) Green, William ob. cit. p. 256.

escalas en las rutas de los Angeles a Nueva York y a Tokio.

En enero de 1980 Pan Am adquirió formalmente National Airlines, convirtiéndose en la segunda línea aérea más grande de los Estados Unidos.

8) Trans World Airlines (14).

Los antecedentes de la TWA se remontan a la creación de la Western Air Express en 1926. Dicha empresa inició con servicios de correo y pasajeros entre los Angeles y Salt Lake City. En 1929 Western Air Express absorbió a Standard-Airlines y en julio de 1930 se unió con Transcontinental Air Transport Inc (TAT), para formar Transcontinental and Western Air (TWA). La TAT había sido fundada en mayo de 1928, y antes de unirse con la WAE había adquirido Maddux Airlines. En 1934 WAE rompió con la Transcontinental Air Transport y se convirtió en Western Airlines.

En sociedad con Pan American, la TWA patrocinó el desarrollo del Boeing 307 Stratoliner, que empezó a ser utilizado en servicios nacionales en 1940.

En 1946 la TWA realizó su primer vuelo internacional: Nueva York-Paris, ruta que extendió en 1947 hasta Bombay vía Roma. En 1957 comenzó los vuelos transpolares, y en 1970 fue una de las primeras compañías en utilizar el L1011 Tristar.

(14) Green, William ob. cit. p. 270.

En 1950 se cambió el nombre por el de Transworld-Airlines, a fin de reflejar la política de expansión hacia las rutas internacionales.

9) United Airlines (15).

Esta compañía tiene como antecedente a Varney Air Lines, que tenía servicios de correo entre Paso, Washington y Elko. Posteriormente, Varney Air Lines se unió con Pacific Air Transport, y formaron Boeing Air Transport. Esta última también incluía a la compañía de aviones Boeing y a la de motores Pratt and Whitney.

United fue organizada en julio de 1931 como la directora de la División de Transporte Aéreo. Tres años más tarde, se disolvió esta unión.

Hasta 1952, fecha en que inició servicios transcontinetales, las rutas de United se concentraban en el noreste del territorio norteamericano.

El primero de junio de 1961 United absorbió a Capital Airlines, y se convirtió en la línea aérea privada más grande. En 1981, siguiendo su tradición, United fue la primera línea aérea que encargó los nuevos modelos Boeing 767.

10) Western Airlines (16).

Como ya se mencionó los orígenes de Western Airli

 (15) Green, William ob. cit. p. 274.

(16) Ibid. p. 280.

nes se remontan a la creación de la Western Air Express (1925) y a su separación de la Transcontinental Air Transport. En 1941 cambió su nombre oficial a Western Airlines.

En la década de los 40's Western adquirió aviones Boeing 247-D y DC-3, y absorbió a National Parks Airways.

Sus rutas, como su nombre lo indica, se concentran en el oeste del territorio norteamericano hasta la década de los ochentas. A partir de esas fechas comenzó a operar a Londres y otras rutas fuera de este territorio.

4.1.3. Situación Actual de las principales aerolíneas estadounidenses.

Puede considerarse que a partir de la firma del - Acuerdo Bermudas II en 1977, entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña, comenzó el sistema de libertad de tarifas en los Estados Unidos. Al respecto, cabe señalar que inmediatamente después de la firma de dicho acuerdo el Departamento de Transportes y la CAB empezaron a promover tarifas reducidas y a impulsar la competencia entre las compañías aéreas - a fin de beneficiar a los usuarios.

En un principio estas prácticas tuvieron los resultados esperados: aumentó el número de pasajeros-kilómetro y la cantidad de toneladas-kilómetro transportados. Sin embargo, cabría preguntarse si esta política realmente benefició a las líneas aéreas.

Al respecto, se pueden citar dos casos extremos: las quiebras de Laker y Braniff. Dichas compañías implantaron tarifas excesivamente económicas en sus vuelos de Nueva York a Londres y de Dallas a Londres en un principio, y posteriormente trataron de extender la política de tarifas reducidas a todas sus rutas fueran o no rentables. Después de cuatro años de haber establecido el sistema de tarifas reducidas Braniff se dirigió a la CAB y se amparó en la Ley de Quiebras de los Estados Unidos (17).

No obstante, otros aspectos influyeron en la quiebra de estas aerolíneas: la recesión, los altos costos del combustible, los malos manejos financieros y la política de 'cielos abiertos' que promovió el entonces presidente Jimmy Carter. Sobre esta última cabría destacar que alentó la competencia y provocó angustia de las empresas que actualmente ofrecen demasiados asientos para muy pocos pasajeros y que a menudo se ven obligadas a ofrecer tarifas reducidas para atraer clientes.

Un claro ejemplo de esto último se encuentra en la aplicación de tarifas de 77 dólares para el tramo Miami-Nueva York (1,920 kilómetros). De esta manera, no es difícil comprender que las aerolíneas estadounidenses tuvieran,

(17) Durán, Jaime Emplazó el SNTAS a huelga a la compañía estadounidense se Braniff en Excelsior Año LXV Tomo III 15 mayo 1982 Secc. A p.5

en su conjunto, pérdidas por 300 millones de dólares en 1981 (18), y en 1982 por 450 millones (19). Cabe señalar que estas cifras no reflejan exactamente el monto total de pérdidas de las líneas aéreas que decidieron vender sus propiedades en otros sectores a fin de evitar la quiebra.

A excepción de Braniff los grandes transportistas han soportado lo peor de la turbulencia ocasionada por la eliminación de las reglamentaciones tarifarias, por la recesión, así como por los costos elevados y por la huelga de controladores del tráfico aéreo. Cabe destacar que estas líneas aéreas han luchado intensamente para controlar sus costos y enfrentarse a una serie de nuevos competidores más pequeños.

Northwest y Delta son dos de las líneas troncales financieramente más fuertes. Para otras, como American, Continental, Eastern, Republic, Pan Am, Western y TWA la lucha por sobrevivir pareciese ser más larga y difícil (20).

En lo que toca a los costos, el vicepresidente de la Asociación de Transporte Aéreo señaló que en 1983 se produjeron algunas bajas. Los incrementos de los costos labo-

 (18) Stewart, Rosell. Luchan por las rutas de AL las aerolíneas en EUA en *Excelsior* Año LXV Tomo II Secc Cultural y Financiera p. 5-10'

(19) Byrne, Harlan EU: Pierden las aerolíneas gigantes la batalla por la sobrevivencia, en *Excelsior* Año LXV Tomo I, 2 febrero 1983 Secc. Cultural y Financiera p. 3-6.

(20) Ibidem.

rales bajaron, en parte debido a que las grandes aerolíneas continuaron reduciendo el empleo.

A partir de la liberalización de las tarifas, las pequeñas aerolíneas han sido las que han crecido más rápidamente, ya que han podido fijar sus propias rutas y tarifas. Estas líneas regionales, que solían operar en un sólo Estado, han ganado sobre todo a costa de las principales compañías. La participación de las compañías más importantes en el mercado estadounidense ha bajado del 90% en 1970 al 79% en 1982 (21).

Ejemplos notables de éxitos entre las líneas regionales son Southwest, USair y Piedmont. Otras: Ozark, Frontier, Air Wisconsin y Air Alaska están teniendo un desempeño bastante bueno. Los transportistas pequeños se han apegado principalmente a rutas de corta distancia, ofreciendo servicios más frecuentes y precios más reducidos que las aerolíneas troncales. Estas últimas prefieren, en su mayoría, concentrarse en largas distancias.

Debe observarse que algunas pequeñas aerolíneas - también están teniendo problemas: World, Capitol, Air Florida y New York Air son ejemplos claros de ésto. Los motivos varían, pero por lo general involucran alguna combinación de

[21] Byrne, Harlan ob. cit. p. 3-6.

sobreexpansión, finanzas débiles, fallas de comercialización y deficiencias administrativas.

En general, el éxito de los pequeños transportistas ha sido una gran sorpresa. Sin embargo, cabe destacar que los 'recién llegados' sencillamente confiaron en sus ventajas de costos, como empleados con salarios más reducidos, con frecuencia la inexistencia de sindicatos y la compra de aviones usados a precios convenientes en un mercado saturado, para lograr una posición firme al cobrar tarifas reducidas sobre rutas seleccionadas.

4.2. SEGUNDA PARTE.

EL TRANSPORTE AEREO COMERCIAL EN MEXICO.

4.2.1. Marco Jurídico.

Durante el Gobierno del Presidente Emilio Portes-Gil (1928-1930) se dictan las primeras normas de carácter aeronáutico en nuestro país: Dichas normas se presentaban unificadas con las relativas a otros medios de transportes en un sólo código que nunca entró en vigor (22).

A esta ley le siguieron, en orden cronológico, la Ley de Aeronáutica Civil del 12 de julio de 1930, la Ley de

 [22] Píno Muñoz, Jacinto H. La legislación aérea en México y Centroamérica p. 66.

Vías Generales de Comunicación del 29 de agosto de 1931, la Ley de Vías Generales de Comunicación del 29 de agosto de 1932, y la Ley de Vías Generales de Comunicación del 19 de febrero de 1940. Esta última, junto con las modificaciones de 1950, regula actualmente la actividad aérea en nuestro país en casi su totalidad.

El artículo 307 de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece cuales son, en forma general, los otros instrumentos que reglamentan el transporte aéreo en México. A la letra señala:

" La navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos y, por las demás leyes y reglamentos aplicables".

Al respecto, es necesario recordar que en materia de aviación civil nuestro país ha ratificado los siguientes convenios: el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional, la Convención de Varsovia de 1929, el Protocolo de La Haya de 1955, la Convención de Guadalajara de 1961, el Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves (Ginebra 1948) y los tres convenios que se han suscrito bajo la égida de la OACI en materia de represión de actos ilí

bitos contra la aviación civil. A pesar de haber suscrito - la Convención de Roma sobre daños causados a terceros en la superficie, México todavía no la ha ratificado.

En lo que toca a las disposiciones internas, el artículo 4 del Libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación indica que a falta de reglamentos y demás leyes especiales se deberá remitirse a las normas de derecho común.

Entre las disposiciones de carácter común deben señalarse las contenidas en el Código Civil y en el Código de Comercio. Del primer código deben destacarse los artículos 1910, 1913, 1916 y 1928 que dan normas generales en materia de responsabilidad por los daños que puedan producir tanto los particulares como el Estado por sus actos ilícitos; y los artículos 2646 y subsecuentes que se refieren a los porteadores y alquiladores de medios de transporte (23).

Del Código de Comercio se destacan las disposiciones contenidas en los artículos 901 a 914 relativas al abordaje, y la circular número 501 del año de 1964, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dirigida a las empresas de servicios públicos de transporte nacional de pasajeros (24).

Cabe destacar que ninguna disposición de la Ley -

(23) Pino Muñoz, Jacinto H. ob. cit. p. 68.

(24) Ibidem.

de Vías Generales de Comunicación contradice los convenios internacionales ratificados por nuestro país. Entre las principales disposiciones señaladas en esta ley se encuentran:

- 1) Las relativas a las concesiones.
- 2) Los requisitos para poder operar en territorio mexicano.
- 3) La responsabilidad del porteador.
- 4) Las cuestiones relativas al transporte aéreo internacional.

1) Disposiciones relativas a las concesiones.

En el capítulo III, artículos 8 y 12, y en el capítulo X, artículo 331 se tipifican los requisitos necesarios para obtener una concesión y prestar un servicio de transporte aéreo en México. Los requisitos señalados son:

- a) Ser ciudadano mexicano o formar parte de una sociedad constituida de acuerdo a las leyes mexicanas.
- b) Tener la autorización del Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- c) Demostrar que el servicio satisface una necesidad o conveniencia pública.
- d) Demostrar que el solicitante tiene capacidad técnica y elementos financieros para ese fin.
- e) Ver preferentemente por la comunicación de zo-

nas de potencial económico, evitando la dupli cidad de rutas y horarios.

2) Requisitos para poder operar en territorio me- xicano.

En los artículos 323, 324 y 325 se señalan cuales son las disposiciones que deben observar los propietarios, comandantes y pilotos para poder operar en el territorio me xicano. Estas disposiciones son:

- a) Utilizar los tipos de aeronaves que exige la - concesión ó permiso.
- b) Estar provistos de matrícula y certificados de aeronavegabilidad.
- c) Usar solamente los aeródromos autorizados y a- decuados para el tipo de aeronave que se está- utilizando, salvo en casos de emergencia.
- d) Realizar las maniobras de carga, descarga, em barque y desembarque sin alterar las realizadas por otras aeronaves.
- e) En el caso de aeronaves civiles, no sobrevolar zonas prohibidas a la aeronavegación.
- f) No transportar armas, estupefacientes, cadáveres, personas con enfermedades mentales o con- tagiosas salvo autorización previa de la auto- ridad correspondiente.

En el supuesto de inaguración de un servicio aéreo

regular o no regular, además de las disposiciones anteriores se deberán cubrir los siguientes requisitos (25):

- a) Tener itinerarios, tarifas y horarios aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- b) Cumplir con los seguros que exige la Ley de Vías Generales de Comunicación.
- c) Dar acceso permanente al público en los términos del inciso "a".

3) La responsabilidad del porteador.

Sobre este punto cabe resaltar que los límites establecidos por esta Ley son obsoletos, por lo que se permite la utilización de los límites aceptados en el contrato de transporte por el porteador. Dichos límites son casi siempre los establecidos en el Protocolo de La Haya de 1955 y en el Acuerdo de Montreal de 1966.

4) Cuestiones relativas al transporte aéreo internacional.

Para fines prácticos, la Ley de Vías Generales de Comunicación clasifica, en su artículo 337, al transporte internacional en:

- a) Servicio mexicano de transporte internacional-regular.

 (25) Ley de Vías Generales de Comunicación. Artículos 329 y 332.

- b) Servicio mexicano de transporte internacional no regular.
- c) Servicio extranjero de transporte internacional regular.
- d) Servicio extranjero de transporte internacional no regular.

Al respecto, la propia ley indica que las concesiones al servicio mexicano de transporte internacional no regular serán permitidas únicamente cuando el transporte regular no pueda abarcar este servicio, y su concesión podrá ser revocada en cualquier momento.

En lo que toca a los servicios extranjeros de transporte regular, la citada ley indica que los permisos para establecer este tipo de servicios se harán con base al principio de reciprocidad y sin daño para el transportista mexicano. En el caso del servicio extranjero no regular, únicamente será permitido en el supuesto que ninguna empresa mexicana de transporte aéreo esté en posibilidad de cubrir esa ruta.

4.2.2. Desarrollo de las principales líneas aéreas mexicanas.

Actualmente las principales compañías de transporte aéreo de nuestro país son Aeroméxico y Mexicana de Aviación; sin embargo, en lo relativo al transporte de pasajeros existen las denominadas aerolíneas alimentadoras como Aerocaribe, Aerocalifornia y Aeroleón; y en lo que toca al transpor

te de carga, en 1984 se inauguraron los servicios de TAM, transportista no regular. No obstante, y como se señaló en un principio, para los fines del presente trabajo únicamente será analizada la evolución de las dos principales líneas aéreas.

Ahora bien, la historia de la aviación en México se remonta al 12 de julio de 1921, fecha en que fue fundada la Compañía Mexicana de Transportes Aéreos. Cabe señalar que en orden cronológico ésta fue la cuarta línea aérea en el mundo y la segunda latinoamericana. Qantas fue fundada el 16 de noviembre de 1920 (26). Esta compañía operaba la ruta de la Ciudad de México a Tuxpan y a Tampico con aviones Lincoln Standard.

1) Mexicana de Aviación.

Los activos de la Compañía Mexicana de Transportes fueron adquiridos en septiembre de 1924 por la Compañía Mexicana de Aviación, que fue fundada el 20 de agosto de 1924 con el fin de resolver el problema de transportar hacia los campos petroleros de Tampico las nóminas de los empleados (27).

El 16 de agosto de 1926 Mexicana de Aviación firmó un contrato con el Gobierno de México para transportar mercancía postal en la ruta de México a Tampico.

 (26) Green, William *ob. cit.* p. 250 y 258.

(27) Mexicana de Aviación 55 aniversario p. 1.

El servicio para pasajeros fue introducido el 15 de abril de 1928, fecha en la que se compraron los modelos-Fairchild 71.

En enero de 1929 Pan American compró las acciones de Mexicana como una parte de sus planes para expandir sus rutas hacia centroamerica; no obstante, Mexicana retuvo su identidad separada. Para estas fechas Mexicana ya había empezado a operar una segunda ruta México-Veracruz-Mérida vía Ciudad del Carmen y Campeche. Dos meses más tarde se inauguró la ruta México-Tampico-Bronsville (28).

En septiembre de 1934, un avión Lockheed Electra-para 10 pasajeros inauguró un servicio bisemanal entre la Ciudad de México y Los Angeles, California. El 18 de diciembre de 1935 las operaciones de Aerovías Centrales fueron absorbidas por Mexicana (29).

El 24 de septiembre de 1941 se inauguró el servicio de la Ciudad de México a Nuevo Laredo, y en octubre de 1942 la ruta a Mérida fue extendida hasta La Habana, Cuba (30).

El 23 de abril y el 16 de junio de 1943 el Gobierno Mexicano otorgó concesiones permanentes para cubrir las rutas de la Ciudad de México a Oaxaca - Tuxtla Gutiérrez - Tapachula, y de la Ciudad de México a Monterrey-Nuevo Laredo,

 (28) Mexicana de Aviación ob. cit. p. 2.

(29) Ibidem.

(30) Green, William ob. cit. p. 250.

respectivamente (31).

En marzo de 1946 las acciones que estaban en poder de Pan American fueron reducidas al 41% como resultado de las nuevas leyes mexicanas. La división de carga de la empresa fue formada el 14 de julio de 1949.

En 1952, Mexicana adquirió 3 Douglas DC-6 y el 7 de diciembre de 1954 absorbió las operaciones de Transportes Aéreos de Jalisco (TAJ), empresa que volaba de Guadalajara a Puerto Vallarta, vía Mascota y Talpa.

En mayo de 1957, poco después de que el Gobierno de México firmara un convenio bilateral sobre transporte aéreo con el de los Estados Unidos, Mexicana recibió permisos para operar las rutas de México a Chicago, San Antonio y Los Angeles.

El 4 de julio de 1960 se introdujo el servicio regular en la ruta México-Los Angeles sin escalas. Este fue el primer vuelo de itinerario de un jet comercial con matrícula mexicana. En ese mismo año, Mexicana adquirió las rutas de ATSA y TAMSA que le dieron acceso a Yucatán y a servicios adicionales a Texas.

En la década de los 60's la Compañía pasó por un período en el que el aumento de los gastos y los problemas laborales la condujeron al borde de la bancarrota. En 1967

(31) Mexicana de Aviación ob. cit. p. 3.

el ingeniero Crescencio Ballesteros adquirió las acciones que todavía estaban en poder de Pan American, aproximadamente un 35% (32).

En julio de 1982 el Gobierno de México adquirió el 54% de las acciones de la compañía, y consecuentemente obtuvo el control de la misma.

2) Aeroméxico.

Esta línea aérea fue formada el primero de septiembre de 1934 como Aeronaves de México. Sus operaciones se iniciaron con la ruta México-Acapulco.

Entre 1952 y 1962 Aeronaves de México absorbió los servicios de Aerovías Reforma y Aerovía México, ésta última ya había operado servicios trasatlánticos.

Asimismo, en 1952 Aeronaves de México inicia la operación de vuelos internacionales con la ruta México-Nueva York.

En 1959 Aeronaves de México fue nacionalizada mediante la compra, por el Gobierno de México, de las acciones que estaban en poder de Pan American.

En 1970, como parte de un programa gubernamental, los operadores domésticos fueron integrados en un sistema bajo el control de Aeronaves de México.

 [32] Mexicana de Aviación *ob. cit.* p. 5.

En 1972 la compañía cambia su nombre al de Aero-méxico.

4.2.3. Situación actual de las principales líneas aéreas mexicanas.

En un contexto de crisis económica internacional y de recesión mundial, la situación financiera de las dos principales líneas aéreas comerciales mexicana ha sido perjudicada.

Entre las causas que han originado este empeoramiento de la situación financiera se encuentran: el deterioro de la importancia del sector turismo en la economía nacional y el debilitamiento de la actividad económica a nivel mundial a partir de 1980.

1) Deterioro de la importancia del sector turístico.

Según estadísticas del Consejo Nacional de Turismo ⁽³³⁾, los ingresos provenientes del turismo en 1981 sumaron 1,760 millones de dólares, lo que representó un aumento del 5.3% respecto al año anterior; mientras que los egresos se incrementaron en un 49%, para alcanzar un total de 1,547 millones de dólares. De esta manera, las percepciones netas en divisas fueron un 66% menor que las obtenidas

 (33) Ochoa Ernesto *Notit* turismo en Turistampa 20 noviembre 1982 p. 3.

en 1980.

A partir de 1982, no obstante la mayor competitividad del sector turístico en el exterior (causada por una devaluación de la moneda de 5.6 veces respecto a la cotización prevaleciente el 17 de febrero de 1982), no se ha recuperado el movimiento de paseantes extranjeros al país. Esto se explica principalmente en función de las siguientes circunstancias (34):

- a) Deterioro de la imagen de México en el exterior, en virtud de la difícil situación económica interna.
- b) La recesión económica en los Estados Unidos - causó al interior del mismo un nivel de desempleo desconocido.
- c) Las devaluaciones monetarias en 1982 encarecieron notablemente la promoción en el exterior.
- d) La reducción de la oferta de asientos de avión entre México y diversas localidades del extranjero por la caída de los viajes de mexicanos a destinos internacionales.
- e) La competencia de otros polos turísticos del mundo, entre ellos Hawaii.
- f) La revaluación del dólar frente a las monedas

{34} El panorama turístico de acuerdo a Banamex en Turistampa 20 noviembre 1982 p. 6.

europas (15.4% en promedio conjunto de enero a septiembre de 1982), conjugado con la implementación de tarifas promocionales alentaron, de manera significativa, los flujos de estadounidenses a esa área.

Por otra parte, aunque se incrementó el número de mexicanos que viajó en el interior del país, éste fue insuficiente para que el sector turístico en su conjunto operara rentablemente.

2) El debilitamiento observado en la actividad económica.

Este comportamiento de la actividad económica en los últimos tres años es consecuencia de la ejecución de políticas monetarias restrictivas en la mayoría de los países industrializados. Cabe recordar que con el debilitamiento de la actividad económica creció la tasa de desempleo ⁽³⁵⁾.

No obstante lo anteriormente expuesto, en 1983 - tanto Aeroméxico como Mexicana obtuvieron ganancias, esta última por 647 millones de pesos ⁽³⁶⁾.

Por otra parte, estimo conveniente hacer un pequeño análisis de la estructura del transporte aéreo en nuestro país. Al respecto cabe tener presente que por la extensión de México, los kilómetros recorridos por los vuelos regula-

 (35) Banco de México. *La actividad económica en 1982 en Comercio Exterior*. Mayo 1983 p. 460.

(36) *Excelsior*. 2 mayo 1984 Año LXVIII Tomo III Secc A. p. 34.

res de pago del interior ocupan un porcentaje muy elevado - del total. Si se observan los meses de febrero y julio de - 1982 se encuentra lo siguiente (ver cuadro anexo).

1) Los kilómetros recorridos en el mes de febrero de 1982 por Aeroméxico fueron 6,204,000 de los cuales el - 40.22% correspondió a vuelos internacionales y, el otro 59.73% a los vuelos nacionales. Por el contrario, para Mexicana de Aviación de un total de 6,342,000 kilómetros recorridos el 63.02% correspondió a los vuelos internacionales y el 36.98% a los vuelos nacionales.

En julio de ese mismo año las cantidades fueron - las siguientes: Aeroméxico recorrió un total de 6,317,00 ki - lómetros de los que el 49% correspondió a los vuelos inter - nacionales y el 51% a los vuelos nacionales. En lo referen - te a Mexicana de Aviación el total de kilómetros recorridos fue de 7,309,000 de los que el 57.86% correspondió a vuelos internacionales y el 42.14% a los vuelos nacionales.

Se observa que la empresa Aeroméxico tiene como - objetivo el unir a los polos de desarrollo nacionales, mien - tras que la función de Mexicana de Aviación es, en gran me - dida, la unión con las principales ciudades norteamericanas, ' posiblemente con dos motivos: a) que sus vuelos sirvan de - conexión hacia Europa, el Lejano Oriente y Sudamérica, y b) traer turismo de los Estados Unidos hacia México.

2) El coeficiente de utilización en los dos meses

PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LINEAS AEREAS MEXICANAS								
	MES DE FEBRERO DE 1982				MES DE JULIO DE 1982			
	AEROMEXICO		MEXICANA		AEROMEXICO		MEXICANA	
	Internaciona - les.	Nacionales	Internaciona - les.	Nacionales	Internaciona - les.	Nacionales	Internaciona - les.	Nacionales.
Kilómetros re- corridos. 000	2499	3705	3997	2345	3096	3222	4229	3080
Salidas de aviones. Número.	946	3837			1157	3185	1647	4124
Horas de vue- lo. Número.	3634	6248	5718	3871	4575	5435	6073	5120
Pasajeros transporta- dos. Número.	86141	284050	259698	375269	142508	344286	336444	504215
Pasajeros - Kilómetro. Número.	185597	233760	380906	254252	299804	295915	473351	351357
Asientos kiló- metros dispo- nibles.	403959	458408	657863	385144	494090	443408	697193	504905
Coefficiente de utilización %	46	51	57.4	66	61	67	57.9	69.6

Fuente; OACI Formularios A-1. Meses febrero-julio 1982. Compañías Aeroméxico y Mexicana.

estudiados fue más alto en Mexicana de Aviación que en Aero México por más de 5 puntos porcentuales, lo que significa - que hasta antes de la compra del Gobierno de México del 54% de las acciones de esta última, los usuarios preferían los servicios de Mexicana de Aviación cuando existían horarios - que lo permitiesen.

En lo que toca al tráfico interno cabe destacar - que:

1) Sus tarifas están calculadas en razón de los - costos promedios de operación en condiciones normales y su aplicación está condicionada a la aprobación por la Direc - ción de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. De esta manera, las tarifas nacionales presen - tan una estructura rígida y al mismo tiempo, de fácil cono - cimiento para el usuario.

En términos generales, en la mayoría de los vuelos internos regulares son aplicables los siguientes tipos de - tarifas: normal de un año, de excursión y las promocionales. Cabe destacar que estas últimas, en términos estrictamente - económicos, afectan la situación financiera de las aerolí - neas, ya que no se cubren, en muchos casos, los costos mín - mos de operación. No obstante, si hablamos en un marco más amplio, esta tarifas favorecen a la economía del país al e - vitarse la salida de divisas para el pago de servicios turís - ticos en el exterior.

2) A partir de la compra del Gobierno Mexicano - del 54% de las acciones de la Compañía Mexicana de Aviación, existe la tendencia a evitar duplicidad en ciertas rutas y a la superposición de horarios con objeto de no provocar - una oferta excesiva en determinados momentos. Cabe recordar que esto último proporciona una capacidad ociosa mediante un desperdicio de recursos.

3) Se ha incrementado la tendencia a unir 'nuevos polos de desarrollo' (Aguascalientes, Uruapan, Ciudad Victoria, etc) para hacer más factible la integración del - país. Sobre esto último cabe destacar una contradicción re - sultante de la operación de equipos no rentables en cier- - tas rutas a fin de buscar una mayor integración del país.

4) Si se analizan las rutas y frecuencias que - operan Aeroméxico y Mexicana de Aviación se destacan las - siguientes características:

a) La mayor parte de las rutas con gran cantidad de frecuencias son aquellas que:

- Unen polos turísticos de gran promoción con la Ciudad de México.

- Las rutas entre la capital y Guadalajara y Monterrey.

- Las rutas que unen a la Ciudad de México - con Tampico, Tuxtla Gutiérrez y Villahermo - sa.

- b) Las rutas nacionales que se pueden considerar segundas en importancia son las que unen:
- A la Ciudad de México con Chihuahua, Hermosillo y otras ciudades de relativa menor importancia industrial.
 - A la Ciudad de México o Guadalajara con polos turísticos relativamente poco promovidos.
- c) Las rutas que representan poca importancia son aquellas que unen ciudades relativamente poco importantes.
- d) La mayoría de las rutas están concentradas desde y hacia la Ciudad de México y, en un grado muy inferior con la Ciudad de Guadalajara.
- e) La concentración del tráfico desde y hacia México implica una centralización de la demanda. Esto deriva en una saturación de la infraestructura fija en esta ciudad y, en muchos casos, ocasiona demoras y desperdicios de recursos.

En lo que toca al tráfico internacional cabe destacar que:

1) Existe una gran cantidad de tarifas promocionales en este tipo de vuelos, lo que dificulta la aplicación de las denominadas tarifas normales de un año.

2) Existe un excesiva competencia en ciertas rutas como lo son México-Houston-México, México-Los Angeles

México, México-Miami-México y México-Nueva York-México, lo que implica que exista una sobreoferta en dichas rutas y - en otras no se den los servicios requeridos por la demanda.

3) Finalmente, cabe destacar que algunas rutas - importantes que con anterioridad operaban de manera exclusiva líneas mexicanas, se han tenido que 'compartir' con líneas aéreas estadounidenses debido a la revisión del Acuerdo bilateral entre éstos dos países.

C O N C L U S I O N E S .

Como se señaló en un principio, este trabajo tiene como finalidad examinar la intervención del Gobierno de México en el transporte aéreo comercial.

A fin de considerar los diferentes aspectos que influyen en la intervención del Gobierno de México en el transporte aéreo, estimo conveniente presentar las conclusiones en el mismo orden que se realizó el presente estudio.

I. Cuestiones relativas a la economía del transporte aéreo.

La aviación civil es un medio de transporte cuyas principales características son su velocidad, su internacionalidad y sus altos costos de operación.

En virtud de su gran velocidad, el transporte aéreo es utilizado para unir polos ubicados a grandes distancias; por lo que se ha estimulado un intercambio de bienes entre los distintos Estados que de otra manera no serían comercializados.

Su internacionalidad, que puede ser considerada como una consecuencia directa de su gran velocidad e independencia de la geografía física, implica que un vuelo, en gran cantidad de ocasiones, se encuentre sometido a varias jurisdicciones.

dicciones. De aquí que sea necesario un órgano regulatorio a fin de uniformar, con los otros Estados, los reglamentos y -- normas que se usan en la aeronavegación.

El alto costo de operación, a la par del gran capital necesario para su establecimiento, obliga a los Gobiernos a intervenir financieramente en la aviación civil a fin de -- consolidar un sistema de transporte aéreo. Esta intervención puede realizarse en formas distintas:

- a) Sufragando los costos para establecer la infraestructura necesaria.
- b) Mediante un subsidio directo o indirecto a las líneas aéreas.
- c) A través de la compra de un porcentaje mayoritario de las acciones de las principales líneas aéreas, a fin de asumir directamente los costos de operación.

En este contexto, se puede afirmar que desde el punto de vista de la teoría económica del transporte se justifica la intervención de los gobiernos, siempre y cuando no exista el capital privado suficiente, por dos razones principalmente:

1) La mayoría de los Estados, como entes jurídico-políticos y sociales, necesitan contar actualmente con un -- eficiente sistema de transporte aéreo a pesar de su elevado costo, relativo, de operación.

2) A fin de cumplir con los requerimientos técnicos aceptados internacionalmente para lograr un mínimo de seguridad en los vuelos.

II. Aspectos jurídicos.

Ha quedado demostrado que una de las principales características del transporte aéreo es su internacionalidad, por lo que es necesario salvar las barreras jurídicas que impone el concepto de Estado, a fin de alcanzar una regulación uniforme a escala mundial que no obstaculice el desarrollo de la aviación civil.

Ahora bien, como se vió en el capítulo correspondiente, a través de ciertos artículos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se han reconocido a nivel internacional ciertos preceptos básicos y fundamentales para el transporte aéreo comercial. Entre estos se encuentran: la aplicación exclusiva de los convenios para las aeronaves civiles,

el reconocimiento de la soberanía de todos los Estados sobre su espacio superestante, el reconocimiento de ciertas especificaciones técnicas que deben ser observadas y que se delimitan en los anexos del Convenio de Chicago.

Asimismo, son varios los campos que dentro de la aviación civil han tenido que ser reglamentados:

- 1) La responsabilidad del porteador.
- 2) La represión de actos ilícitos contra la aviación civil.

En lo que toca al primer punto, es necesario destacar que la labor de la OACI no ha alcanzado los resultados esperados: si bien es cierto los trabajos del CITEJA y del Comité Jurídico de la OACI han dado lugar a la elaboración de un estimable número de convenios a fin de limitar la responsabilidad que debe ser aceptada. Sin embargo, a nivel privado, las aerolíneas, a través del Acuerdo de Montreal de 1966, han logrado determinar un límite máximo de responsabilidad.

Quizás sea conveniente preguntarse la causa de que no exista un consenso a nivel internacional sobre el límite de responsabilidad del porteador si se toma en consideración la importancia que esto tiene para la aviación comercial. Al respecto se pueden señalar dos como las razones más impor --

tantes:

- 1) Los errores intrínsecos de los Convenios.
- 2) La diferente visión de los Estados en lo que toca al nivel de la percepción máxima que un usuario debe recibir en el supuesto de un retraso, lesión o pérdida irreparables.

En lo relativo a la represión de actos ilícitos contra la aviación civil, los Convenios elaborados por el Comité Jurídico de la OACI han tenido una relativa mayor aceptación que los del denominado sistema de Varsovia.

Aunque este tipo de convenios se ha ido perfeccionando, no se ha logrado acabar con la comisión de actos ilícitos, en virtud de que éstos casi siempre tienen móviles políticos.

Si bien es cierto todo este contexto jurídico es susceptible de ser perfeccionado, no se puede negar que han sido los Estados lo que mediante una gran voluntad negociadora han coordinado y unificado, a nivel nacional e internacional, las leyes, normas y reglamentos relativos a la aviación civil.

III. Desarrollo de la aviación comercial.

Tres son los aspectos que se pueden destacar del análisis realizados sobre del desarrollo de la aviación comercial:

- 1) El impulso que los gobiernos brindaron al transporte aéreo desde sus inicios.
- 2) La gran relación que existe entre la situación económica mundial y la aviación comercial.
- 3) Los problemas que ocasionan las denominadas guerras de tarifas.

En lo relativo al subsidio que los gobiernos, en general, han dado a las aerolíneas, se puede justificar esta actitud a la luz de la utilidad pública que este tipo de transporte tiene.

Sin embargo, hasta qué punto se justifica el empleo del término "utilidad pública" si directamente el transporte aéreo únicamente beneficia a un reducido sector de la población.

Al respecto, se puede señalar la ayuda que este medio ha prestado en el proceso de integración de polos ubi-

cados a grandes distancias. Asimismo, la tendencia hacia la reducción relativa de costos ha coadyuvado a incrementar el número de usuarios.

En lo que toca a la gran relación que existe entre la tendencia de la economía mundial y la aviación comercial, ésta quedo demostrada en las estadísticas que se presentaron en el capítulo correspondiente.

Sin embargo, con lo anterior no se pretende decir que la relación existente sea estrictamente lineal. Hay factores como las tarifas reducidas, las modificaciones en los tipos de cambio de las monedas y la promoción de "paquetes" que influyen en la aviación comercial. Basta poner como ejemplo el incremento del número de pasajeros y pasajeros-kilómetro en 1978 a raíz de la liberalización de las tarifas en ese año.

Sobre los problemas que ocasionan las denominadas guerras de tarifas encontramos lo siguiente:

- a) Crean una gran confusión entre el público y también entre los agentes de viajes.
- b) Muchos de los usuarios que acostumbraban pagar tarifas rentables, planean actualmente sus via-

jes a fin de favorecerse con las tarifas reducidas, por lo que en lugar de aumentar los ingresos de las aerolíneas éstos se reducen.

- c) Es muy reducido el número de nuevos usuarios a la luz de la situación económica mundial.

En este contexto, se puede observar que en la práctica ha sido benéfica la participación de los Gobiernos en el transporte aéreo, por dos razones principalmente: 1) la ayuda que representaron las subvenciones de los gobiernos para la implementación de un sistema de transporte aéreo, y 2) los problemas que plantea actualmente la liberalización de las tarifas.

IV Casos específicos.

Los dos casos analizados en el presente trabajo fueron el de Estados Unidos y el de México, a fin de observar la evolución de sus principales líneas aéreas y ver cómo han influido las políticas de sus respectivos gobiernos.

Si se analizan comparativamente estos dos modelos se encuentra lo siguiente:

- 1) En sus inicios, los gobiernos de dichos países subsidiaron, directa o indirectamente a las compañías de aviación a fin de consolidar un sistema de transporte aéreo

reo. En el caso de los Estados Unidos el subsidio se otorgó a través del pago de altas tarifas postales y de una legislación favorable para este tipo de compañías. En el caso de México, a diferencia del estadounidense, el gobierno adquirió paulatinamente acciones de las compañías hasta lograr su control.

2) En lo que toca a los aspectos técnicos y jurídicos, los gobiernos de los Estados Unidos y de México iniciaron su intervención a partir de la década de los treinta. Dicha participación subsiste actualmente.

3) Es en la regulación del aspecto comercial en el que se encuentra mayor diferencia entre los citados modelos. En el caso de los Estados Unidos el Gobierno interviene exclusivamente para fijar la capacidad de la línea aérea y hasta 1978, ejercía un gran control en las tarifas aplicables. En lo relativo a México, el Gobierno fija directamente las tarifas en todos los vuelos internos y se reserva el derecho de aprobar las de los vuelos internacionales.

4) A partir de 1978, el Gobierno de los Estados Unidos apoya un sistema de libre competencia a fin de beneficiar a los usuarios. Dicho sistema tenía como objetivo que por medio de una total competencia las compañías redu-

cieran sus costos y tarifas, y mejoraran su situación financiera. Sin embargo, el resultado fueron las denominadas guerras de tarifas y el detrimento de la situación financiera de tales compañías. En México se experimentó lo contrario. Se consolida la participación del Gobierno en este medio de transporte y a partir de 1981 las aerolíneas empiezan a trabajar con números negros.

En síntesis, se puede señalar que la intervención del Gobierno de México en el transporte aéreo comercial se -- justifica y es necesaria, en el contexto socioeconómico actual, por las siguientes razones:

1) La necesidad de un ente regulador que unifique las cuestiones de carácter técnico, con aquellas consideradas como reglamentarias a nivel internacional, a fin de alcanzar un mayor grado de seguridad.

2) Para la aprobación o negociación de tarifas internacionales en las que se tomen en cuenta los costos marginales más un pequeño margen de ganancia, y no se derive en guerras tarifarias o por el contrario, en precios excesivos.

3) Por el alto grado de relación que existe en nuestro país en la planificación de las rutas domésticas y las internacionales, es necesaria la participación del Gobierno para que a nivel interno se hagan esfuerzos para integrar al país, así como para evitar el desperdicio de recursos que generan la duplicidad en rutas, horarios y frecuencias.

B I B L I O G R A F I A

- 1.- Aeroméxico-Mexicana Itinerarios. julio 1 - agosto 31, 1983. México.
- 2.- Banco Interamericano de Desarrollo. Escuela Interamericana de Administración Pública, Fundación Getulio Vargas. Proyectos de Transportes Planificación e Implementación. Vol. IV. Ed. Limusa. 1era. Ed. México, 1979.
- 3.- Belotti, Jean. L'économie du transport aérien Ed. J. Belotti Chatillon, Bagneux, Francia 1976.
- 4.- Bouza Araujo, Alvaro. Principios de Derecho Aéreo. Biblioteca de Publicaciones Oficiales de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Montevideo, Uruguay 1955.
- 5.- California Institute of Transportation and Traffic Engineering. Opportunities for costs reduction in the design of transports facilities for developing regions. Washington, E.U.A. 1970.
- 6.- Cano García, Gabriel. El Transporte aéreo en España. 1era. Ed. Barcelona, España 1980.

- 7.- Charles, David. The story of aircraft. Seven decades of powered flight. Mandarin Publishers Limited. Hong Kong 1974.
- 8.- Departamento de Relaciones Públicas de Mexicana. 55 Aniversario de Mexicana. México 1979.
- 9.- Du Jondey, Ivan. Les grands transports mondieux.
- 10.- Fromm, Gary. La inversión en el Transporte y el desarrollo económico. Ed. Troquel, S.A. Buenos Aires, Argentina 1974.
- 11.- George, Pierre. Geografía económica. Ed. Ariel. Barcelona, España 1981.
- 12.- Green, William. The world's civil airlines. Salamander Books Ltd. Londres, Inglaterra 1982.
- 13.- IATA Colaboración entre las líneas aéreas mundiales. Montreal, 1982.
- 14.- IATA/FUAAV. Manual de Formación de Agentes de Pasajeros. Montreal, 1982.
- 15.- Lena Paz, Juan A. Compendio de Derecho Aeronáutico. Ed. Plus Ultra. Buenos Aires, Argentina 1975.
- 16.- Ley de Vías Generales de Comunicación. Décima Edición. Ed. Porrúa, S.A. México, 1982.
- 17.- Locklin, Philip. Economics of transportation. Ed. Richard D Irwing Inc. Flomewood, Illinois, 1972.
- 18.- Mondey, David Aircraft.

- 19.- Sasieni, Maurice. Investigación de Operaciones. Ed. Limusa-Wiley, S.A. México 1971.
- 20.- Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. Ed. Porrúa, S.A. México, 1981.
- 21.- Mapelli, Enrique Regulación Legal de la navegación aérea. Edit. SUMAAS, Madrid, España 1975.
- 22.- Osmańczyk, E.J. Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas. Fondo de Cultura Económica. Madrid, 1976.
- 23.- Pino Muñoz, Jacinto La legislación aérea de México y Centroamérica. UNAM. México, 1978.
- 24.- Sepúlveda, César. Derecho Internacional 9 Ed. Porrúa, S.A. México, 1978,
- 25.- Thomson, JM Teoría Económica del Transporte. Alianza Editorial S.A. Madrid, España 1976.

PUBLICACIONES DE LA OACI.

- 26.- OACI. Boletín de la OACI. Vol.31, Núm. 12 Diciembre 1976. Montreal, Canadá.
- 27.- OACI. Boletín de la OACI. Vol.32, Núm. 4 Abril 1977. Montreal, Canadá.
- 28.- OACI. Boletín de la OACI. Vol. 32, Núm. 8 Agosto 1977. Montreal, Canadá.
- 29.- OACI. Boletín de la OACI. Vol. 32, Núm. 10 Octubre 1977. Montreal, Canadá.

- 30.- OACI. Boletín de la OACI Vol. 33 Núm 1.
Montreal, Canadá. Enero 1978.
- 31.- OACI. Boletín de la OACI Vol. 34 Núm. 1.
Montreal, Canadá. Enero 1979.
- 32.- OACI Boletín de la OACI. Vol 34 Núm. 2.
Montreal, Canadá Febrero 1979.
- 33.- OACI Boletín de la OACI Vol. 34 Núm. 6.
Montreal, Canadá. Junio 1979.
- 34.- OACI Informe Anual del Consejo 1976.
Montreal 1977.
- 35.- OACI Informe Anual del Consejo 1977.
Montreal 1978.
- 36.- OACI Informe Anual del Consejo 1978.
Montreal 1979.
- 37.- OACI Informe Anual del Consejo 1979.
Montreal 1980.
- 38.- OACI Informe Anual del Consejo 1980.
Montreal 1981.
- 39.- OACI Informe Anual del Consejo 1981.
Montreal 1982.
- 40.- OACI Informe Anual del Consejo 1982.
Montreal 1983.
- 41.- OACI Informe Anual del Consejo 1983.
Montreal 1984.
- 42.- OACI Consejo 109 Período de Sesiones Nota C-WP/7662
Montreal 1983.
- 43.- OACI Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
6 ed. Montreal 1980.

- 44.- OACI Civil Aviation Ranking of 1982 Traffic. Nota para la XXIV Asamblea, Montreal 1983 .
- 45.- OACI Informe sobre la Conferencia Mundial de Coordinación de Tarifas de Pasajeros celebrada por la IATA en Ginebra, Suiza del 7 al 17 de Julio de 1983.
- 46.- OACI Informe de la Situación Económica del transporte aéreo . 1969-1979 .Circular 158-AT/57 -- Montreal,1980.
- 47.- OACI Estudio de las Tarifas del Transporte Aéreo Internacional.Septiembre 1980 . Montreal , 1981.
- 48.- OACI Disponibilidad futura de combustible para la aviación Circular 149-AT/52. Montreal 1979.
- 49.- OACI Diferencias regionales en las tarifas y - costes de los servicios aéreos internacionales de pasajeros y carga 1978. Montreal 1980.

REVISTAS

- 50.- Dimitri, Nikolaév El transporte en las relaciones económicas internacionales de hoy, en Comercio Exterior URSS N. 10 Revista mensual del Ministerio de Comercio Exterior de la URSS Moscú 1979.
- 51.- Christer, Jonsson Sphere of flying. The politics - of international aviation en International Organization Primavera 1981 University of Wisconsin.
- 52.- ---, Turistampa Número 309 Volumen 13 Año 13, 20 - noviembre 1982.
- 53.- Banco de México.La actividad económica en 1982 en Comercio Exterior Vol. 33 Núm 5 Mayo 1983.

INDICE.

<u>INTRODUCCION</u>	1
 <u>CAPITULO I.</u>	
<u>ASPECTOS ECONOMICOS DEL TRANSPORTE AEREO</u>	5
1.1. PRIMERA PARTE	
ECONOMIA DEL TRANSPORTE.....	7
1.1.1. Definición y objetivos del transporte.....	7
1.1.2. Características del transporte.....	8
1.1.3. Métodos de estudio para resolver los proble- mas de transporte.....	10
1.1.4. Planeación de sistemas de transporte.....	12
1.1.5. Intervención del Gobierno en el sector trans- porte.....	14
1.2. SEGUNDA PARTE.	
ECONOMIA DEL TRANSPORTE AEREO.....	18
1.2.1. Características del transporte aéreo.....	18
1.2.2. Problemas del transporte aéreo.....	22
 <u>CAPITULO II.</u>	
<u>REGLAMENTACION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE AEREO</u>	24
2.1. PRIMERA PARTE.	
COMISION INTERNACIONAL DE NAVEGACION AEREA.....	26
2.1.1. Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional.....	27

2.1.2.	Convención Aérea de Roma de 1933.....	28
2.1.3.	Convenio de Bruselas de 1938 "sobre asistencia y salvamento de aeronaves en el mar".....	29
2.2.	SEGUNDA PARTE.	
	ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL....	31
2.2.1.	Convenio sobre Aviación Civil Internacional.....	33
2.2.2.	Acuerdo Internacional de Servicios de Tránsito Aéreo.....	34
2.2.3.	Acuerdo Internacional sobre Transporte Aéreo	35
2.2.4.	Acuerdo provisional sobre Aviación Civil Internacional.....	36
2.2.5.	Acuerdo sobre responsabilidad del porteador.....	37
2.2.6.	Responsabilidad por daños a terceros en la superficie.....	40
2.2.7.	Convenios para la represión de actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves.	42
2.2.8.	Convenio de Ginebra sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves	44

CAPITULO III.

DESARROLLO DE LA AVIACION COMERCIAL INTERNACIONAL.....

3.1. PRIMERA PARTE.

EL DESARROLLO DE LA AVIACION CIVIL DESDE SUS INICIOS HASTA 1970.....	51
3.1.1. Origen de la Aviación Civil Comercial.....	51
3.1.2. Desarrollo de la Aviación Civil de 1930 a - 1945.....	53
3.1.3. La aviación comercial a partir de la segunda guerra mundial hasta 1970.....	55
3.2. SEGUNDA PARTE	
LA AVIACION COMERCIAL A PARTIR DE 1970.....	58
3.2.1. Factores que influyen en la aviación comer- cial.....	58
3.2.2. Las tendencias del tráfico aéreo internacio- nal de 1970 a 1982.....	62
3.2.3. La Asociación Internacional del Transporte - Aéreo y la fijación de las tarifas interna- cionales.....	69
3.2.4. Situación financiera de las líneas aéreas...	78

CAPITULO IV.

<u>EL TRANSPORTE AEREO COMERCIAL EN LOS ESTADOS UNIDOS Y EN MEXICO.....</u>	82
---	----

4.1. PRIMERA PARTE

EL TRANSPORTE AEREO COMERCIAL EN LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.....	83
4.1.1. Marco jurídico.....	84
4.1.2. Desarrollo de las principales líneas aéreas- estadounidenses.....	89

4.1.3. Situación actual de las principales líneas - aéreas.....	98
4.2. SEGUNDA PARTE.	
EL TRANSPORTE AEREO COMERCIAL EN MEXICO.....	102
4.2.1. Marco jurídico.....	102
4.2.2. Desarrollo de las principales líneas aéreas - mexicanas.....	108
4.2.3. Situación actual de las principales líneas - aéreas.....	113
<u>CONCLUSIONES</u>	122
<u>BIBLIOGRAFIA</u>	133
<u>INDICE</u>	138