



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

---

---

**FACULTAD DE DERECHO**

**“MÉXICO FRENTE A LA CRISIS DEL BILATERALISMO EN LOS  
CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE TRANSPORTE AÉREO”.**

**TESIS**

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:**

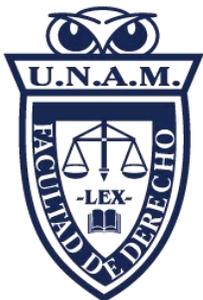
**LICENCIADA EN DERECHO**

**PRESENTA:**

**ANA SAYDEE MARTÍNEZ SAUCEDO**

**ASESOR:**

**DR. ROGELIO Z. RODRÍGUEZ GARDUÑO**



**CIUDAD DE MÉXICO, 2017.**



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 está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

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

## **AGRADECIMIENTOS**

- ❖ A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO Y A LA FACULTAD DE DERECHO DE LA UNAM, por abrirme las puertas del conocimiento.
- ❖ A MI QUERIDO ABUELO Y PADRE QUE EN PAZ DESCANSE, LIC. DON ENRIQUE MARTÍNEZ NOGAIM, el ser humano más carismático, equilibrado, brillante y divertido, por haberme inspirado y por darme tan maravillosos momentos.
- ❖ A MI MADRE, MTRA. SANDRA LILIANA MARTÍNEZ SAUCEDO, la mujer que nunca que se cansa, un ejemplo de vida, la gran Maestra; gracias por siempre exigirme más.
- ❖ A MI HERMANO, LIC. ENRIQUE SAID MARTÍNEZ SAUCEDO, por siempre apoyarme, confiar en mí, y por estar a mi lado en las buenas y en las malas.
- ❖ A MI ASESOR, DR. ROGELIO Z. RODRÍGUEZ GARDUÑO, por guiarme en cada paso, motivarme e impulsarme con paciencia y dedicación para concretar esta meta.
- ❖ AL MTRO. VIRGILIO HUMBERTO SERRANO PEREA, por brindarme su apoyo, que fueron un gran aporte para culminar mis proyectos.
- ❖ A ROGELIO CHÁVEZ y ARIA HERRERA, por estar a mi lado, inspirarme y ayudarme a concluir mis metas.

# MÉXICO FRENTE A LA CRISIS DEL BILATERALISMO EN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE TRANSPORTE AÉREO

## ÍNDICE

|   |           |
|---|-----------|
| Introducción .....  | V         |
| Abreviaturas .....  | VIII      |
| <b>Capítulo I.- Antecedentes.....</b>   | <b>1</b>  |
| 1.- Uso del espacio aéreo para efectos de la aviación civil.....  | 1         |
| 1.1.- Convención de París de 1919 (primera declaración internacional y uniforme sobre la soberanía de los estados sobre su espacio aéreo y el uso del mismo)..... | 6         |
| 1.1.1.- Teoría de la soberanía absoluta (del espacio aéreo). .....  | 8         |
| 1.1.2.- Teoría de la libertad absoluta, precursora de los cielos abiertos (open skies).....   | 10        |
| 1.1.3.- Teoría intermedia.....  | 16        |
| 1.2.- La Conferencia Diplomática de Chicago de 1944.....  | 18        |
| 1.2.1.- Libertades del aire devenidas de la Conferencia de Chicago.....   | 21        |
| 1.2.2.- Otras libertades del aire, ajenas a la Conferencia de Chicago.....  | 23        |
| 1.3.- Otros convenios internacionales multilaterales, relacionados con los aspectos aerocomerciales de la aviación civil.....                                     | 24        |
| <b>Capítulo II.- Estudio específico de los tratados internacionales bilaterales de objeto aerocomercial .....</b>   | <b>27</b> |
| 2.- Lineamientos establecidos en el Convenio Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales.....  | 27        |
| 2.1.- Modelo abierto o liberal Bermuda I.....   | 32        |
| 2.1.1.- Características.....  | 34        |
| 2.2.- Modelo en base a reciprocidad Bermuda II.....   | 36        |
| 2.2.1.- Características.....  | 38        |
| 2.4.- Antecedentes de la participación (estratégica) de los Estados en la aviación civil. ....  | 39        |
| 2.3.1.- Aerolíneas de bandera y su evolución. ....  | 41        |
| 2.3.2.- Visión estratégica de los Estados.....  | 42        |
| <b>Capítulo III.- México su postura frente al bilateralismo. ....</b>   | <b>44</b> |
| 3.- Antecedentes.....   | 44        |
| 3.1.- Evolución de los convenios bilaterales que México ha suscrito.....  | 49        |
| 3.2.- Convenios bilaterales vigentes que el estado mexicano ha celebrado. ....  | 52        |
| 3.3.- Otros documentos que otorgan y reconocen derechos y obligaciones aerocomerciales....  | 57        |
| 3.3.1.- Memorándum de entendimiento.....  | 57        |
| 3.3.2.- Acta final.....   | 58        |

|   |           |
|---|-----------|
| 3.3.3.- Anexos (cuadro de rutas) .....  | 59        |
| 3.3.4.- Otros. ....   | 60        |
| 3.4.- Cláusulas en crisis de los convenios bilaterales celebrados por México, y su postura ante ellas. ....   | 62        |
| 3.4.1.- La propiedad sustancial y control efectivo. ....  | 64        |
| 3.4.2.- Tarifas.....  | 67        |
| 3.5.- Inversión extranjera. ....  | 71        |
| 3.5.1.- Contradicción legislativa en la inversión extranjera para la actividad aeronáutica en México.....   | 74        |
| <b>Capítulo IV.- Planeación a mediano plazo del estado mexicano, para transitar gradualmente de un esquema estricto de reciprocidad al reconocimiento del modelo liberal ya inserto parcialmente en algunos convenios bilaterales que México ha celebrado.....</b>  | <b>77</b> |
| 4.- Posición geográfica estratégica de México y su situación diferenciada con el resto de los países de la región y el mundo en general.....  | 77        |
| 4.1.- Política aeronáutica mexicana. ....   | 79        |
| 4.2.- Análisis de las características y naturaleza jurídica de los transportistas aéreos nacionales susceptibles de prestar el servicio de transporte aéreo internacional.....  | 83        |
| 4.2.1.- Tratamiento de los transportistas aéreos internacionales que operan desde y hacia México.....   | 87        |
| 4.3.- Lineamientos constitucionales que debiera observar el Estado mexicano en la negociación de los tratados bilaterales aerocomerciales. ....   | 89        |
| 4.4.- Propuesta para establecer un proceso de gradualidad, reconociendo la reciprocidad real y efectiva para incorporar a México a un entorno competitivo frente a los estados liberales.....   | 93        |
| 4.5.- Propuesta para reconocer a la actividad aeronáutica y en particular al transporte aéreo como una actividad prioritaria.....   | 96        |
| 4.6.- Nivel de competitividad de México frente a otros países en la materia aeronáutica. ....   | 98        |
| 4.7.- Adecuación del sistema jurídico nacional para garantizar un esquema de desarrollo sustentable de las empresas aéreas nacionales, prestadoras del servicio aéreo internacional, en armonía con un esquema de competencia equitativa con aquellas internacionales que operan desde y hacia México. .... | 100       |
| Conclusiones .....  | 103       |
| Bibliografía .....  | 107       |
| Apéndice I.....   | 111       |
| Apéndice II.....  | 117       |

## INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo, se abordarán temas relativos al uso del espacio aéreo de los Estados con relación a la actividad aeronáutica. En específico, sobre el aprovechamiento comercial de la aviación civil internacional, donde el modelo prevaleciente para las negociaciones internacionales entre los Estados del orbe, son los tratados internacionales sobre servicios aéreos. Se verá si los convenios bilaterales adoptados por México, en relación con los servicios aéreos para el intercambio de los diferentes derechos aerocomerciales, se sustentan sobre mecanismos, bases y principios claros; como lo son: la reciprocidad real y efectiva, a fin de garantizar un trato igualitario entre los Estados contratantes, tomando en cuenta la celebración de dichos convenios bilaterales sobre servicios aéreos; como el resultado del acuerdo de voluntades entre dos Estados, sobre la forma en que habrán de aprovechar mutuamente su espacio aéreo y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo, así como salvaguardar la soberanía del Estado mexicano, por medio de la independencia y de la autosuficiencia bajo el control de nuestro gobierno; evitando o no el riesgo de depender de intereses extranjeros que pudieran poner en riesgo de una incomunicación por la vía aérea a nuestra nación.

La hipótesis del presente trabajo, pretende demostrar que los convenios bilaterales adoptados por México en relación con los servicios aéreos, incluida la prestación del servicio público de transporte aéreo regular internacional, requieren replantearse en sus aspectos jurídicos, económicos y políticos, de tal suerte, que se obtenga una armonía que satisfaga las necesidades actuales y futuras del Estado mexicano, salvaguardando así nuestra independencia, seguridad y soberanía; atendiendo a los principios de reciprocidad real y efectiva, sana competencia y equidad que favorezcan al desarrollo y crecimiento de la actividad aeronáutica.

En el capítulo primero se explican algunas nociones básicas sobre el uso del espacio aéreo; también se exponen los principales convenios multilaterales que conforman la estructura básica, con la que se realizan las negociaciones en la

aviación civil internacional, que dan origen a las teorías sobre soberanía y libertad absolutas, así como a los Acuerdos del Aire o “libertades del aire” devenidos de la Conferencia Diplomática de Chicago de 1944.

En el capítulo segundo, se exponen los lineamientos establecidos en el Convenio Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos, se explican los principios y características de los Acuerdos Bermudas I y II, que fueron los modelos base en la negociación de la mayoría de los tratados bilaterales; se muestra lo que es una aerolínea de bandera.

En el tercer capítulo, se analiza la política y postura que maneja el Estado mexicano ante la evolución de la actividad aeronáutica, con relación a los convenios y tratados internacionales; se enuncian los tipos de negociación bilateral y cuáles son los convenios bilaterales en materia aerocomercial que continúan vigentes. Se mencionan otros documentos que otorgan y reconocen derechos y obligaciones aerocomerciales; también se estudian y analizan las cláusulas que usualmente contienen los convenios bilaterales, así como la crisis que adopta el bilateralismo como particularmente por la globalización de los capitales. Lo que redundaría en cuestionar la salvaguardia sobre las líneas aéreas internacionales, que sean designadas para operar los servicios aéreos de un tratado en la materia, estén en manos de nacionales de sus Estados. Esto es, que la propiedad sustancial y el control efectivo se encuentre bajo los intereses de los nacionales de los Estados parte, así también la necesidad de mantener las salvaguardias de los modelos tarifarios, particularmente en cuanto a la potestad de los Estados de intervenir en defensa de los consumidores, garantizar una sana competencia entre los agentes y finalmente evitar modelos económicos de las aerolíneas, que con tal de bajar tarifas para ganar mercados, resquebrajen los gastos sobre seguridad aérea.

En el cuarto capítulo se resalta la importancia geográfica que tiene México frente a otros países, se presentan elementos que facilitarían y fortalecerían la política aeronáutica mexicana, con el fin de mejorar las negociaciones

internacionales de los tratados bilaterales aerocomerciales, y obtener una reciprocidad comercial real y efectiva, en donde se hacen propuestas puntuales para que se revisen los tratados internacionales que México ha suscrito, acordes con nuestra Constitución y política aeronáutica, proponiendo de manera toral, que la aviación civil sea considerada por nuestro país como una actividad estratégica del Estado mexicano.

En la parte final se encuentran las conclusiones que nacieron al desarrollarse los cuatro capítulos del presente trabajo, engloban lo analizado en ellos y permiten comprobar la hipótesis planteada.

Los métodos principalmente utilizados son: empírico, científico, hermenéutico, dialéctico, histórico y deductivo para aproximarnos a la verdad sobre el conocimiento examinado, persuadiendo a quienes tengan la oportunidad de examinar este trabajo para el convencimiento de lo que he planteado en la hipótesis y tesis del presente trabajo.

## ABREVIATURAS

|                       |  |
|-----------------------|--|
| <b>AICM</b>           | <b>Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México</b> |
| <b>BASA</b>           | <b><i>Bilateral Aviation Safety Agreement</i></b>                      |
| <b>CACI</b>           | <b>Convención de Aviación Civil Internacional</b>                      |
| <b>CPEUM</b>          | <b>Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos</b>           |
| <b>CVDT</b>           | <b>Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados</b>            |
| <b>DGAC</b>           | <b>Dirección General de Aeronáutica Civil</b>                          |
| <b>DOF</b>            | <b>Diario Oficial de la Federación</b>                                 |
| <b>EUA y/o EE.UU.</b> | <b>Estados Unidos de América</b>                                       |
| <b>FAM</b>            | <b>Fuerza Aérea Mexicana</b>   |
| <b>LAC</b>            | <b>Ley de Aviación Civil</b>   |
| <b>LVGC</b>           | <b>Ley de Vías Generales de Comunicación</b>                           |
| <b>LSAC</b>           | <b>Ley Sobre Aeronáutica Civil</b>                                     |
| <b>NOM</b>            | <b>Normas Oficiales Mexicanas</b>                                      |
| <b>OACI</b>           | <b>Organización de Aviación Civil Internacional</b>                    |
| <b>MASA</b>           | <b>Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional</b>  |
| <b>RLAC</b>           | <b>Reglamento de la Ley de Aviación Civil</b>                          |
| <b>SCT</b>            | <b>Secretaría de Comunicaciones y Transportes</b>                      |
| <b>SENEAM</b>         | <b>Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano</b>          |

## CAPÍTULO I.- ANTECEDENTES.

### 1.- USO DEL ESPACIO AÉREO PARA EFECTOS DE LA AVIACIÓN CIVIL.

La aviación de aeronaves con motores de propulsión –aerodinos/aviones- inicia con los famosos hermanos Wilbur y Orville Wright, quienes fueron capaces de construir una máquina capaz de volar en 1903, “celebrando su primer vuelo en Kitty Hawk, Carolina del Norte de los Estados Unidos, el aparato constaba de dos alas montadas sobre un bastidor, al que se incorporaba en una carlinga para el piloto y tenía un motor de combustión interna de 25 caballos con un peso total de 250 libras”<sup>1</sup>, después de varios intentos y mejoras a su diseño, el 22 de mayo de 1908 patentaron tal aeronave.

La actividad aeronáutica se desarrolla en el espacio aéreo, donde resulta indispensable aproximarnos a la forma en que se ha entendido; en primer término, con referencia al espacio, se ha dicho que “...es infinito, indefinido, ilimitado, corpóreo, que es abstracto o bien que es concreto, que es un ente, que no es nada, que es un vacío, etc...”<sup>2</sup>, pero, como cita Abelardo Rojas Roldan que conviene con Sebastián Estrade Rodoreada en que “es algo que existe rodeando la superficie de los diversos Estados que integran el planeta... y que rodea a todos los cuerpos del universo, naturales y artificiales”<sup>3</sup>. Entonces, el espacio es todo lo que rodea los cuerpos del universo y procurando ser puntuales para el estudio que se aborda, cabe precisar que es el espacio aéreo el que se reseña, por ser donde se centra la actividad aeronáutica.

Cuando el hombre empezó a navegar por los cielos, se volvió materia de estudio encontrar los límites entre el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre. El

---

<sup>1</sup> Ugarte Romano, Luis, *Tratado de derecho aeronáutico*, México, Ed. Espejo de Obsidiana S.A. de C.V, 2000, p.31.

<sup>2</sup> Rojas Roldan, Abelardo, *Notas sobre derecho espacial*, México D.F., Ed. Litorres S.A., 1969, pp.56-57

<sup>3</sup>Ibídem, p.57.

llamado **espacio aéreo** “es el que se encuentra a partir de la superficie terrestre, hasta donde termina la Atmósfera”<sup>4</sup> y el **espacio ultraterrestre** “el que se encuentra más allá de la Atmósfera, hasta el infinito...”, por lo que respecta, ambos se diferencian en lo siguiente: a) en el espacio aéreo hay oxígeno, mientras que en el espacio ultraterrestre no lo hay, siendo necesario para éste último otro tipo de artefactos diferentes para su navegación, como lo son las naves espaciales, cohetes y satélites.

Luego entonces, ¿En qué parte del espacio se desarrolla la navegación aérea por medio de aeronaves? Para contestar esta pregunta; Luis Ugarte Romano habla: “...que comprende del nivel del mar hasta 10 Km de altura, que es donde se desarrolla la actividad aviatoria, ya que las aeronaves actuales vuelan regularmente alrededor de los 30 a 35 mil pies de altura que equivalen a los 10 kilómetros mencionados, por lo que los aviones están presurizados, para compensar la falta de presión, la que daña al ser humano”<sup>5</sup>.

Son en la troposfera y en la estratosfera –capas de la atmósfera- donde se desarrolla la actividad aeronáutica. El autor Luis Ugarte Romano en la cita anterior, sólo nos da una referencia de medida base de 10 km a partir del suelo; donde se puede desarrollar con la actual tecnología la circulación aeronáutica, por lo tanto para una mejor precisión, daré cuenta del límite que proporciona el Diccionario de la lengua española en su definición de estratosfera, al establecer que es “la Capa intermedia de la homósfera, desde los 12 a los 50 Km de altura”<sup>6</sup>. Actualmente existen aviones capaces de volar más allá de esos límites; al contemplar en el presente tema la aviación civil únicamente, esta se desarrolla por su estabilidad dentro de la estratosfera.

---

<sup>4</sup> Álvarez Hernández, José Luis, *Derecho espacial*, 2ª ed., México, Ed. Porrúa S.A. de C.V., 2006, p.210.

<sup>5</sup> Ugarte Romano, Luis, op. Cit., p.91

<sup>6</sup> Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, 23ª ed., Madrid, Ed. Espasa Libros, S.L.U., Tomo I a/g, 2014, p. 974.

La aeronáutica civil y en general la navegación aérea, depende, en buena medida, de la regulación existente del espacio aéreo, misma que ha crecido junto a grandes acontecimientos: "...con la llegada de los conflictos bélicos – especialmente de la Segunda Guerra Mundial-, la aviación se convirtió en una eficaz arma de combate y experimentó su más significativo avance."<sup>7</sup>

Los problemas que ha enfrentado la aviación civil y que de alguna manera dieron origen al Derecho Aeronáutico, han sido el régimen jurídico que cada Estado ha otorgado, tanto a su espacio aéreo como al uso del mismo para la navegación aérea. Es relevante destacar que han coexistido estas determinaciones soberanas con un marco dado en el ámbito internacional, que muchas veces se inserta al orden jurídico doméstico de los Estados; persiste y se desarrolla en el contenido de los Tratados internacionales sobre la materia.

Debido que, las aeronaves civiles navegan en el espacio denominado estratosfera, el uso del espacio aéreo está ligado de manera clara y sin lugar a dudas a la soberanía de los Estados. Resulta clara la necesidad de regular el uso y restricciones que se le dan al espacio aéreo, sobre todo, como una medida de seguridad y una herramienta económica cuando se realiza el transporte de personas, carga y correo o bien para los trabajos aéreos especializados.

En el caso de México el espacio aéreo es objeto de dominio directo de la nación y parte integrante del territorio nacional, así como competencia federal, según se establece en los artículos 27 4to párrafo, 42 fracción VI y 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que para su mejor comprensión se transcriben en su parte conducente:

“Artículo 27. La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la

---

<sup>7</sup> Rodríguez-Campos G., Sonia, *La liberalización del transporte aéreo. Alcance y régimen jurídico*, Madrid, Ed. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., 2005, p.24.

Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.

...

**Corresponde a la Nación el dominio directo** de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o substancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; y **el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.**”

## Capítulo II

De las Partes integrantes de la Federación y del Territorio Nacional

“**Artículo 42.** El territorio nacional comprende:

...

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

“**Artículo 48.** Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y **el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación**, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.”

**(Lo remarcado es propio)**

Cabe señalar, el espacio aéreo mexicano no genera un gravamen por su uso en la navegación aérea. No obstante y a efecto de aclarar alguna confusión, el Estado mexicano puede prestar servicios para la navegación aérea, donde es conveniente trae a cuenta en este estudio lo razonado en la Tesis: P. 13, Semanario Judicial de la Federación, Octava Época, Tomo I, Primera Parte-1, Enero-Junio de 1988, p. 142, que a continuación se reproduce de rubro:

ESPACIO AEREO. LOS DERECHOS POR SU USO O APROVECHAMIENTO SE JUSTIFICAN LEGALMENTE Y NO SON INEQUITATIVOS POR NO

GRAVAR A LA NAVEGACION AEREA. De conformidad con la parte final del párrafo cuarto del artículo 27 constitucional, el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el derecho internacional, es un bien del dominio público de la Nación; consecuentemente, si el artículo 1o. de la Ley Federal de Derechos asigna la causación de los mismos, no sólo por los servicios que presta el Estado a los particulares, sino también "... por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación", el derecho por uso o aprovechamiento del espacio aéreo sí tiene justificación legal y constitucional al basarse en una hipótesis prevista expresamente como gravable por el tributo correspondiente. Además, el derecho referido no es inequitativo, porque no se grave a la navegación aérea, no obstante que para su prestación se requiere del espacio aéreo, pues no es el simple uso del espacio lo que causa el derecho, sino el uso específico de una parte del espectro radioeléctrico, lo que es ajeno al diverso uso que de dicho espacio realiza la navegación.(Jurisprudencia P. 13)

A mayor abundamiento, me permitiré presentar algunas disposiciones de la Ley de Aviación Civil sobre la regulación, explotación, uso y aprovechamiento del espacio aéreo mexicano, en particular lo dispuesto en los artículos 1° segundo párrafo, 3 primer párrafo y 4°, que en su contenido medular para efectos de este estudio transcribo a continuación:

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

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

“**Artículo 3.** La explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, es de jurisdicción federal...”

“**Artículo 4.** La navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional se rige por lo previsto en esta Ley, por los tratados y, a falta de disposición expresa, se aplicará:

- I. La Ley de Vías Generales de Comunicación;
- II. La Ley General de Bienes Nacionales;
- III. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y
- IV. Los códigos de Comercio; Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal; y Federal de Procedimientos Civiles.”

(Lo remarcado es propio)

## **1.1.- CONVENCIÓN DE PARÍS DE 1919 (PRIMERA DECLARACIÓN INTERNACIONAL Y UNIFORME SOBRE LA SOBERANÍA DE LOS ESTADOS SOBRE SU ESPACIO AÉREO Y EL USO DEL MISMO).**

En la Conferencia Diplomática celebrada en París el 13 de octubre de 1919, se firmó el primer Convenio multilateral por 27 países, denominado Convención para la Reglamentación de la Navegación aérea Internacional comúnmente conocida “Convención de París”, que contenía un Protocolo Adicional, nueve capítulos y ocho Anexos, y permaneció vigente hasta el año de 1947, cuando entró en vigor el actual Convención de Aviación Civil Internacional –suscrita en 1944- conocida como “Convenio de Chicago”.

La “Convención de París” de 1919, fue un punto de arranque para la elaboración de toda la legislación uniforme aeronáutica tanto nacional como internacional, concibiendo los siguientes principios:

- 1.- Internacionalidad de la actividad aeronáutica;
- 2.- Del reconocimiento de la soberanía del espacio aéreo situado sobre el territorio de los Estados Contratantes;
- 3.- Derecho de paso inofensivo sobre los territorios Contratantes sujeto a las restricciones que pudiera imponer el Estado sobrevolado;
- 4.- Derecho de revisión de la aeronave por otro Estado contratante;
- 5.- Las marcas de nacionalidad y matricula de las aeronaves civiles; y
- 6.- Reconocimiento de licencias y certificados del personal técnico aeronáutico otorgados por los Estados contratantes.

El resultando de este importante documento internacional y su desarrollo coincide con lo expuesto por Federico N. Videla Escalada “...la legislación internacional es anterior a la legislación interna, la domina y la inspira, todo lo cual

produce, en buena medida, merced a la creación por las grandes convenciones internacionales de órganos propios de elaboración”<sup>8</sup>.

No obstante es oportuno destacar, en origen; la regulación sobre el uso del espacio aéreo surgió en el terreno nacional, si bien incipiente se depura en el ejercicio de estandarización internacional. Para ello doy cuenta en 1784, según señala Videla Escalada<sup>9</sup> siguiendo el interesante relato histórico de Henry-Couannier, se dictó la Ordenanza del Prefecto de Policía de París, Jean Pierre Lenoir, prohibiendo las ascensiones de globos aerostáticos sin autorización y confinándolos para su elevación a lugares alejados de los núcleos poblacionales.

La antedicha “Convención de París”, dio origen al “CINA”<sup>10</sup>, que es la (Comisión Internacional de Navegación Aérea), primer organismo internacional encargado de administrar el cumplimiento y el contenido de la Convención así como del conocimiento de los asuntos jurídicos económicos y políticos de la aviación civil. Conformó graves problemas para su operación, ya que la primacía de los países vencedores en la primera guerra mundial, establecía un trato discriminatorio a los países vencidos y neutrales, y no fue sino mediante Protocolos posteriores que se fue mitigando la discriminación, procurando un trato igualitario en la naciones, lo cual se logró mediante los Protocolos de París en 1920, en Londres 1922, en París 1929 y el de Bruselas en 1935 <sup>11</sup>.

Según apunta Luis Ugarte Romano, el jurista francés Paul Fauchille, publicó una doctrina denominada “libertad del espacio aéreo”,<sup>12</sup> señala que la “Convención de París” estaba adherida a esta idea de libertad del uso del espacio aéreo.

---

<sup>8</sup> Videla Escalada, Federico N., *Manual de derecho aeronáutico*, 2a ed., Buenos Aires, Ed. Zavalia, 1996, p.20.

<sup>9</sup> Folchi, Mario O., *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*, Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico, Argentina, 20 de mayo de 2011, <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=39953>.

<sup>10</sup> Videla Escalada, Federico N., op. cit., p.20

<sup>11</sup> *Ibidem*, pp.37-38.

<sup>12</sup> Ugarte Romano, Luis, op. cit.,p.37

Posterior al Tratado de Versalles, promulgado el 28 de junio de 1928, que puso fin a la primer Guerra Mundial, la “Convención de París” y los trabajos de la CINA encontraron graves problemas de legitimación sobre “la regulación del transporte aéreo es en efecto, heredera de los periodos inmediatamente posteriores a las dos Guerras Mundiales, marcados por el Convenio de París de 1919 y el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944.”<sup>13</sup>, los cuales no superará y menos aún con el advenimiento de la Segunda Guerra Mundial que traerá grandes cambios a la regulación sobre el espacio aéreo y la actividad aeronáutica, entre ellos el surgimiento de la Organización de la Aviación Civil Internacional, de la cual me ocuparé en líneas posteriores.

### **1.1.1.- TEORÍA DE LA SOBERANÍA ABSOLUTA (DEL ESPACIO AÉREO).**

Lo que procederé a plantear en esta investigación, surge desde los primeros debates sobre el uso y aprovechamiento del espacio aéreo. Existen dos posturas imperantes que en apariencia se oponen entre sí: a) saber quiénes son partidarios de las tesis de la libertad irrestricta del uso, aprovechamiento y explotación del espacio aéreo en relación con la actividad aeronáutica internacional y b) quienes han sostenido por el contrario, que la soberanía absoluta de los Estados sobre la columna de aire situada sobre su territorio implica limitaciones, restricciones y una regulación impuesta a la aviación civil internacional por parte de cada uno de los Estados. Debido a las posturas que anteriormente y de manera somera he reseñado, han surgido doctrinas intermedias que pretendieron conciliar el interés de la navegación aérea, dando origen a diversas catalogaciones.<sup>14</sup>

Como la teoría de la soberanía absoluta, es una teoría fundada en la soberanía, el espacio aéreo es un ejercicio básico de la soberanía estatal traído de vuelta en el principio de territorialidad, que se aplica al principio general de la soberanía nacional en la atmósfera sobre el territorio del Estado, entonces la

---

<sup>13</sup> Campos González, Sonia Rodríguez, op. cit., p.24

<sup>14</sup> Tapia Salinas, Luis, *Derecho aeronáutico*, 2a ed. Barcelona, Ed. Bosch, 1993, p.138.

soberanía "...aunque tradicionalmente se lleva al concepto de imperio, o mejor control de potencia, que el Estado ejerce en su territorio, ahora de tamaño variable debido a la aplicación de las normas transnacionales que, además o en lugar de normas nacionales, están contenidas en los acuerdos entre los Estados político-económicos..."<sup>15</sup>

Para el autor Luis Tapia Salinas, que denomina esta teoría como "*Doctrina de la soberanía*" donde menciona: la soberanía implica el derecho que tiene el Estado mismo de tutelarse, defenderse, cuidar de sus ciudadanos, sus bienes y de todo eventual peligro que pueda venir de lo alto<sup>16</sup>. La definición de soberanía es la siguiente "...II. 2. Poder político supremo que corresponde a un Estado independiente..."<sup>17</sup>. A su vez en el artículo 1 del Convenio de Chicago establece lo siguiente:

"Artículo 1.- Soberanía.  
Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio."

La soberanía absoluta, es una teoría dentro de la que se reconoce la soberanía de los Estado sobre el espacio aéreo. Afirma ese derecho en forma absoluta y sin restricciones, adoptada en la "Convención de París" y que fue incluida textualmente en la Convención de Chicago de 1944, como una facultad del territorio propiamente, misma que es imprescindible para ejercitarlo, conteniendo la seguridad del Estado, de las personas y de los bienes ubicados dentro del territorio del Estado.

Es armónico el concepto de soberanía, con la adopción voluntaria por parte de los Estados soberanos de tratados internacionales y la costumbre internacional que desde el punto de vista material, resulta en que la soberanía sobre el espacio aéreo no es absoluta, no sólo porque ningún derecho puede serlo, la internacionalidad

---

<sup>15</sup> Guerrero Lebrón, María Jesús (coord.), *Cuestiones actuales del derecho aéreo*, Madrid, Ed. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., 2012, p.119.

<sup>16</sup> Tapia Salinas, Luis, op. cit., p.139

<sup>17</sup> Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, 23ª ed., Madrid, Ed. Espasa Libros, S.L.U., Tomo II h/z, 2014, p.2023.

propia de la aviación permite afirmar, cuán deseable sería la limitación de las soberanías en provecho de una organización que agrupe el mayor número de países; la afirmación de la soberanía absoluta en los textos de convenios internacionales y leyes internas. El reconocimiento siempre fue completado con algunas limitaciones, si bien es cierto, que Holanda en 1911, hizo mérito de su carácter exclusivo y absoluto de soberanía, y que en ese mismo país y en Suiza, neutrales en la primera guerra mundial, obraron durante el conflicto como si el espacio fuera parte de su territorio. Con el Convenio de París de 1919 mencionado en el tema anterior, a pesar de la textual declaración del principio en el artículo 1, quedó admitida una limitación contenida en el pasaje inofensivo, así como las escalas técnicas<sup>18</sup>.

### **1.1.2.- TEORÍA DE LA LIBERTAD ABSOLUTA, PRECURSORA DE LOS CIELOS ABIERTOS (OPEN SKIES)**

Para algunos autores como Luis Tapia Salinas, la Teoría de la Libertad Absoluta es también conocida como la *Doctrina de la libertad*, parte de una verdad universal: el aire por su naturaleza, no es objeto de apropiación, por lo tanto no se le puede o debe atribuir a nadie. Por esto pertenece a la comunidad primitiva, así mismo Pittard afirma: “el principio de la soberanía es una ficción y que el aire a título de vía de comunicación”, Paul Fauchille, argumentó que la libertad del aire, consiste en la imposibilidad para un Estado de manifestar su fuerza o su poder sobre el espacio aéreo, por lo que, tal soberanía es siempre una soberanía ficticia y nunca real, debido a la influencia que tuvo se adopta por el Instituto de Derecho Internacional, en su sesión de Gante de 1906, como la *tesis de la libertad del aire*.<sup>19</sup>

Una de las teorías fundadas en la soberanía como señala Federico Videla, en su libro de *Derecho Aeronáutico*, cita la reunión en Gante de 1906: “El aire es

---

<sup>18</sup> Videla Escalada, Federico N., op. cit., pp.318-323.

<sup>19</sup> Tapia Salinas, Luis, op. cit.,pp.142-143.

libre, los Estados no tienen sobre él, en tiempo de paz, otros derechos que los necesarios para su conservación”. En el campo de las ciencias jurídicas, las teorías restrictivas de la libertad han precedido en su aparición, a aquellas más amplias que tienden a reconocerla. En Madrid durante 1911 se formuló un texto votado según señala el autor citado que decía “La circulación aérea es libre, con la salvedad que el Estado tiene el derecho de proteger el territorio, la seguridad y la propiedad de sus súbditos”. En resumen dicen que la soberanía es una clase de impedimento para la navegación aérea, ya que está sujeta a la voluntad de los Estados, quienes disponen de las facultades más amplias y pueden; por consiguiente, facilitarla o trabarla según lo estimen oportuno.<sup>20</sup>

El reconocimiento del principio de la libertad del espacio aéreo, privaría en buena parte, de su base jurídica a las disposiciones restrictivas de numerosos gobiernos, las cuales tienen por efecto frenar el crecimiento del transporte regular, el sector más fundamental de la aeronáutica civil. En su lugar ha prevalecido únicamente con relación al espacio aéreo ubicado sobre el mar libre, a cuyo respecto, naturalmente, ningún Estado puede pretender soberanía alguna. Para Federico Videla, es un rotundo fracaso pretender un derecho absoluto, ya que ninguno puede serlo, ni los Estados ni los individuos, ya que el hombre es un ser destinado a vivir en sociedad, debe convivir con sus semejantes, lo que lo obliga a ajustar sus propias facultades. Por ello los individuos que pretenden la consagración de un derecho absoluto, entran en contradicción de esta realidad jurídica y surge un obstáculo infranqueable<sup>21</sup>.

Con respecto a los “cielos abiertos” en inglés “**OPEN SKIES**”, Mario O. Folchi, en la obra coordinada intitulada “Cuestiones Actuales del Derecho Aéreo” menciona que se vincula de forma muy directa con el concepto sobre el acceso a los mercados y elude a un concepto **aeropolítico**. Este concepto, puede instrumentarse en una manifestación concreta del criterio de regulación para los servicios aéreos

---

<sup>20</sup> Videla Escalada, Federico N., op. cit., pp.307-309.

<sup>21</sup> *Ibidem*, pp. 308-315.

internacionales, idea que apareció en la Conferencia de Chicago sustentada por la delegación de Estados Unidos de América, pero que no logró concretarse en un marco normativo determinado. En la actualidad, se habla tanto de **política de cielos abierto** como de **acuerdos de cielos abiertos**.<sup>22</sup>

La **política de los cielos abiertos** fue definida, como Mario O. Folchi señala durante la XXV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, celebradas en Antigua, Guatemala del 21 al 24 de mayo de 2001, como *un conjunto de acciones públicas y privadas, tendente a la eliminación de los límites a la oferta de capacidad en el ámbito internacional, supeditando los aspectos regulatorios a las fuerzas del mercado*. De aquí surgen ventajas e inconvenientes para los Estados, ya que de la definición antes dada se dan los siguientes elementos:

- 1.- Se trata de un conjunto de acciones, tanto públicas como privadas, que están a cargo de algunos de los protagonistas del fenómeno aerocomercial, especialmente el Estado y las compañías aéreas. El primero será quien adopte la política necesaria al efecto, mientras que las segundas ejercerán los derechos respectivos que dicha política decida.
- 2.- La eliminación de límites a la oferta de capacidad en el ámbito internacional. Supone la adopción de fórmulas que, desde luego, indirectamente establecerán ciertos límites. Pues la eliminación de estos últimos convierte a los cielos abiertos en una expresión individualizadora de la libertad del acceso a los mercados y a la regulación de la capacidad.
- 3.- La decisión de condicionar los aspectos regulatorios a las fuerzas del mercado, por parte de quienes deciden adoptar esta política, convirtiendo al concepto en una expresión, casi absoluta, de permitir al transporte aéreo internacional evolucionar de acuerdo con las pautas únicas

---

<sup>22</sup>Guerrero Lebrón, María Jesús (coord.), op. cit., p.119

de oferta y demanda, lo cual plantea, desde mi punto de vista, algunas reservas. **Como consecuencia de este concepto de política de cielos abiertos, estaría la adopción de acuerdos bilaterales**<sup>23</sup>.

Para efectos de la presente investigación, los tratados internacionales denominados **“acuerdos de cielos abiertos”** pueden ser “aquellos que celebran dos o más Estados, de los cuales la explotación de servicios aéreos se realiza entre ellos libremente por las líneas aéreas designadas, y por los respectivos gobiernos en cuanto a: derechos aerocomerciales, capacidad ofrecida, frecuencias y tipos de aeronaves<sup>24</sup>”. Agregaría que en realidad, los convenios de cielos abiertos son aquellos que reúnen ciertas características, siguiendo la idea presentada por el Doctor Rogelio Rodríguez Garduño en sus Conferencias y cátedras impartidas en la Facultad de Derecho en la Universidad Nacional Autónoma de México, a saber:

- a) La múltiple designación de empresas por parte de los Estados contratantes, esto es, que no existe ya limitación para la entrada de operadores aéreos a los mercados. Recordar que inicialmente los designadores por parte de los Estados fueron de uno por cada parte contratante lo que estaba íntimamente relacionado con la idea de las aerolíneas de bandera, ejemplo Alitalia para Italia, Iberia para España, Avianca para Colombia, etc., lo que se modificó con la incursión de empresas no necesariamente de control estatal dando lugar a la doble designación la que se ha superado en muchos Estados en razón del número de operadores aéreos capaces de prestar los servicios aéreos internacionales en un mercado determinado;
- b) Liberalización de la capacidad, lo que significa, que se eliminan las restricciones sobre el número de frecuencias a operar, en cuadros de

---

<sup>23</sup> *Ibidem*, pp. 44-45

<sup>24</sup> *Ídem*.

rutas así como del equipo-aeronave- con el que se pueden prestar los servicios aéreos;

- c) Liberalización respecto la fijación de tarifas por los servicios aéreos internacionales a ofrecer en términos del tratado internacional del que se trate, lo que significa la adopción del modelo “de doble desaprobación tarifaria”, situación que implica eliminar la autorización estatal para la previa autorización de las tarifas aéreas y únicamente les reserva la posible intervención en casos posteriores para desaprobar una tarifa;
- d) Libertad en el uso de los cinco primeros derechos aéreo comerciales, los cuales describiré más adelante como “libertades del aire”, que no es otra cosa sino el uso irrestricto para fines comerciales de la aviación por parte de operadores extranjeros en el otro Estado parte. Estas liberalizaciones desconocen cualquier principio de gradualidad o de reciprocidad real y efectiva y dejan a los servicios aéreos a libre juego de oferta y demanda sin reconocer las asimetrías que pueden existir entre competidores ni mucho menos toma en cuenta los derechos de los consumidores; y
- e) Pugna por eliminar las cláusulas que dan el derecho a los Estados parte en un tratado para negar la designación o retirar la ya otorgada a un transportista, si no se asegura de que la propiedad substancial y control sustantivo está en manos de los nacionales que la han designado. Esta cláusula se encuentra en crisis y ha sido cuestionada por la propia OACI, no obstante se recomienda una mayor discusión antes de prescindir de ella pues se corre el riesgo de estar negociando con un Estado formalmente, como cuando los derechos que se negocian serán en favor de los nacionales de otro Estado que tengan el control del capital y de la vida societaria de la empresa que se designa.

Luego de lo expuesto, se recomienda, antes que un Estado adopte o no una política de cielos abiertos, en principio declare las líneas de su política en relación con la actividad aeronáutica. México tiene una política aeronáutica que no es acorde con los cielos abiertos, según se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 29 de octubre de 2001, denominada “ACUERDO mediante el cual se establece la Política Aeronáutica que dará rumbo y contenido a las actividades del Estado, de los concesionarios, permisionarios y operadores del transporte aéreo, del personal técnico aeronáutico, de los aeropuertos y de los prestadores de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, así como de los demás interesados en el robustecimiento de la industria, como las aseguradoras, los fabricantes de aeronaves, los arrendadores, entre otros.”<sup>25</sup>

Sin perjuicio de lo anterior, México celebró el tratado internacional sobre servicios aéreos con Estados Unidos de Norteamérica, el que entró en vigor en el año 2006 y según su contenido es un Acuerdo de cielos abiertos.

Concluye el autor Argentino Mario O. Folchi en unión de Eduardo Teodosio Cosentino, con los siguientes elementos para hacer la determinación aeropolítico:

- a) “Una adecuada y flexible base normativa, para lo cual el Convenio de Chicago de 1944 resulta de invalorable sustento.
- b) Un profundo conocimiento de la realidad del mundo aerocomercial, tanto interna como internacionalmente.
- c) La promoción y desarrollo de un vigoroso y pujante sistema de transporte aéreo interno e internacional, especialmente en los países de gran extensión territorial.

---

<sup>25</sup> *Diario Oficial de la Federación*, Acuerdo mediante el cual se establece la Política Aeronáutica que dará rumbo y contenido a las actividades del Estado, de los concesionarios, permisionarios y operadores del transporte aéreo, del personal técnico aeronáutico, de los aeropuertos y de los prestadores de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, así como de los demás interesados en el robustecimiento de la industria, como las aseguradoras, los fabricantes de aeronaves, los arrendadores, entre otros, consultado en la siguiente página electrónica: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=760143&fecha=29/10/2001](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=760143&fecha=29/10/2001) (20 de abril de 2017).

d) La defensa de los legítimos intereses de los transportistas aéreos del respectivo Estado, así como los intereses turísticos del mismo, los cuales, y en no pocas ocasiones, colisionan con los de las líneas aéreas de su propia nacionalidad”<sup>26</sup>.

Los elementos citados, confluyen para que un Estado pueda lograr una orientación definida, tanto para la adopción o no de una política de cielos abiertos, así como para el establecimiento de un marco “aeropolítico” que le garantice un desarrollo pleno y con ello un bien común.

### **1.1.3.- TEORÍA INTERMEDIA.**

Las teorías intermedias, están fundadas con base en la soberanía, como dice el autor Federico Videla, procuran dar respuesta a la interrogante relativa de la determinación de la soberanía. Donde se ubica la teoría de las zonas, un notable expositor del tema es Fauchille, en esencia se explica en el espacio atmosférico mismo que se divide en un plano horizontal, ideal, situado a determinada altura, en secciones que presentan caracteres jurídicos diferentes entre sí, por ejemplo cita el autor Federico Videla, que la zona que linda con la superficie terrestre se encuentra sometida a la soberanía del Estado por ser complemento indispensable del ejercicio de este derecho sobre el territorio mismo, mientras que la parte superior escapa de la potestad del Estado.<sup>27</sup>

Las teorías intermedias también son mencionadas por otros autores, pero como doctrinas o teorías mixtas, ya que a diferencia de Federico Videla, quien a su vez; las menciona como “teorías de las zonas”, considera por contener una parte de soberanía y otra de libertad, sería mejor denominarlas “mixtas” y no “intermedias”. Estas teorías tienen el enfoque de establecer dos zonas: la primera, el aire territorial, de altura variable según opiniones y sometida totalmente en la

---

<sup>26</sup> Guerrero Lebrón, María Jesús (coord.), op. cit., p.48

<sup>27</sup> Videla Escalada, Federico N., op. cit., p. 323

soberanía del Estado subyacente y la segunda, el respecto de la atmósfera completamente libre al desaparecer con la distancia los motivos en que se funda la anterior.<sup>28</sup>

Con lo que cabe suponer, que el espacio queda sujeto, a un régimen semejante al del mar, aunque si bien son diferentes de forma natural, debido a la superficie definida y medible del mar, mientras que en el espacio aéreo es algo indefinido porque no existe criterio que lo relacione con el exterior; mismo que no se ha generado por la inseguridad que trae consigo el tema. Se trataría de fijar una altura determinada y un plano divisorio, tal decisión vendría a ser arbitraria, a menos de que sea sometida a la voluntad de los Estados. La teoría de las zonas apareció con motivo de los intentos para alcanzar una delimitación entre el espacio exterior y el espacio aéreo.<sup>29</sup>

Según dice Videla Escalada, en 1951 un jurista anglosajón sugirió celebrar un convenio internacional, que debía incluir las siguientes soluciones: a) Que se reafirmara el artículo 1 de la Convención de Chicago, reconociendo el Estado subyacente plena soberanía sobre el espacio atmosférico situado encima de su territorio, hasta la altura en que pudieran operar aeronaves, en el sentido actual de la palabra; esta área se denominaría “espacio territorial”; b) Extender la soberanía del Estado subyacente hasta trescientas millas de la superficie terrestre, designando esta segunda área, “espacio contiguo” y asegurar un derecho de tránsito a través de esta zona para todo los instrumentos no militares de vuelo, en su ascenso o descenso; c) Aceptar que el espacio situado encima del “contiguo” es libre para el tránsito de cualquier instrumento. Por la distinción entre espacio territorial y contiguo se veía como teoría de las zonas, el análisis de los límites del espacio aéreo, autores como Cooper, desechaban ese tipo de enfoques y se mantuvieron más en la distinción con el espacio exterior y que debía estar en un único régimen.<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup> Tapia Salinas, Luis, op. cit., p.144.

<sup>29</sup> Videla Escalada, Federico N., op. cit., pp. 323-325.

<sup>30</sup> *Ibidem*, pp. 325-326

Varios son los autores como Meringhac, Holtzendorff, Retortillo, Blachere, Rolland, Bluntschli, entre otros, que han dado sus criterios para hacer la distinción, entre el espacio que es necesario para la defensa, desarrollo y conservación de la soberanía de un Estado, con la libertad del espacio aéreo indispensable para la navegación, cuando lo importante es la seguridad de los Estados, de las personas y de los bienes de los habitantes; como menciona Torres Campos, en su libro de derecho internacional público, y a su vez Von Listz acertadamente considera, “El Estado debe llegar tan alto como efectivamente pueda afirmarse, bien por medio de las armas de fuego o por la navegación aérea”<sup>31</sup>. Luego entonces un Estado, que tenga la capacidad para vigilar su espacio aéreo de forma integral, será aquel que pueda ejercer plenamente su soberanía sobre ese espacio, ya que si el Estado no puede vigilar su espacio ya sea marítimo o aéreo; por más que se le quiera poner un límite este no puede ser afirmado de forma efectiva.

## **1.2.- LA CONFERENCIA DIPLOMÁTICA DE CHICAGO DE 1944.**

El Convenio de Chicago, también conocido como el Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, es un Convenio multilateral que fue adoptado el 7 de diciembre de 1944, sustituyendo la Convención de París de 1919, derogándose también el Convenio de La Habana de 1928, y una vez concluidos los trámites Constitucionales, entró en vigor el Convenio de Chicago a nivel internacional el 30 de enero de 1945. En México entró en vigor el 25 de junio de 1946, siendo este uno de los más importantes, si no es que el más importante de los Convenios sobre Aviación civil a nivel internacional.<sup>32</sup>

Precisando lo anterior una conferencia como bien dice el Diccionario de la Real Academia Española es la “...2. Reunión de representantes de una agrupación

---

<sup>31</sup> Tapia Salinas, Luis, op. cit., p.144 a 146.

<sup>32</sup> López Velarde, Samuel Chacón, *Derecho aeronáutico mexicano y su legislación*, México D.F., Ed. Tirant lo Blanch, Colección: La práctica del derecho mexicano, Tomo VII, 2014, p.168.

determinada, para tratar asuntos importantes de su competencia.”<sup>33</sup>, en dichas conferencias, México puede celebrar Tratados o Convenios para favorecerse con ellos y expandir su actividad internacional. Para esto y con relación a la materia, el Derecho Aeronáutico tiene un carácter que es innegablemente internacional, como antes menciono es una de las características del Derecho Aeronáutico, por lo que es importante tener en cuenta cómo se encuentran relacionados los Tratados o Convenios, como hace referencia el autor Víctor Manuel Rojas a Reuter Paul: “son la expresión de voluntades concurrentes, imputables a dos o más sujetos de derecho internacional, que pretende tener efectos jurídicos en conformidad con las normas del derecho internacional”<sup>34</sup>, en nuestra legislación, se contiene en la Ley de Aviación Civil en el artículo 2 fracción XVIII, establecidos de la siguiente manera:

“Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

...

XVIII. Tratados: los definidos como tales en la fracción I del artículo 2 de la Ley sobre la Celebración de Tratados.”

Debido que la Ley de Aviación Civil, nos refiere a la Ley Sobre la Celebración de Tratados en el artículo 2, se observa que la misma dispone lo siguiente:

“Artículo 2o.- Para los efectos de la presente Ley se entenderá por:

I.- “Tratado”: el convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y uno o varios sujetos de Derecho Internacional Público, ya sea que para su aplicación requiera o no la celebración de acuerdos en materias específicas, cualquiera que sea su denominación, mediante el cual los Estados Unidos Mexicanos asumen compromisos.

De conformidad con la fracción I del artículo 76 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados deberán ser aprobados por el Senado y serán Ley Suprema de toda la Unión cuando estén de acuerdo con la misma, en los términos del artículo 133 de la propia Constitución.”

Por lo anterior, dentro de nuestra Carta Magna, se encuentra la facultad del Senado para aprobar los Tratados internacionales, así como los efectos de dicha

---

<sup>33</sup>Real Academia Española, op., cit., p. 600.

<sup>34</sup> Rojas Amandi, Víctor Manuel, *Derecho de los tratados*, México D.F., Ed. Tirant Lo Blanch, 2014, p. 31

aprobación dentro del territorio mexicano, como lo disponen los artículos 76 fracción I y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, mismos que disponen lo siguiente:

“Artículo 76. Son facultades exclusivas del Senado:

I. Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario del Despacho correspondiente rindan al Congreso.

Además, aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que el Ejecutivo Federal suscriba, así como su decisión de terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos;”

“Artículo 133. Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados”

Debido a que nuestro país firmó el Convenio de Chicago mismo que entró en vigor el 25 de junio de 1946, actualmente es Ley vigente en México. Toda vez que trata de una regulación a nivel internacional, cada Estado firmante debe tener en consideración, poner en uso y práctica en los aeropuertos internacionales. Del Convenio derivan normas que son obligatorias, el cual contiene prácticas o métodos recomendados a los Estados firmantes del mismo.<sup>35</sup>

El Convenio de Chicago, tiene por objeto según nos señala el autor Samuel Chacón López Velarde, en su libro “*Derecho Aeronáutico Mexicano y su Legislación*”, establecer ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada, que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan prestarse en condiciones de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico. Dicho Convenio consta de 96 artículos, en los que se regulan aspectos importantes de la aviación civil, por

---

<sup>35</sup> Macías Bárcenas, Héctor, *Derecho Aeroportuario*, México, Ed. Macías, 2010, p.149

mencionar algunos: a) vuelo sobre territorio de Estados contratantes; b) nacionalidad de las aeronaves; c) medidas para facilitar la navegación aérea; c) condiciones que deben cumplir las aeronaves; d) recomendaciones y normas internacionales, y; e) reglas de funcionamiento de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), esta organización tiene entre sus fines y objetivos: 1.- el desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional; 2.- fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo; 3.- fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos, la OACI, tiene una oficina regional en México, con motivo del Acuerdo previo para la organización en Norteamérica y el Caribe en México. Desde la fecha de su entrada en vigor, el Convenio citado ha sido modificado en 15 ocasiones.<sup>36</sup>

El Convenio de Chicago, es considerado como una verdadera Carta Magna de la aviación civil internacional por Mario O. Folchi, en la obra coordinada intitulada “Cuestiones Actuales del Derecho Aéreo”. Dicho Convenio constituye la base normativa de los principales temas que regulan la actividad aeronáutica, sus principios fundamentales mantienen su vigor a pesar del transcurso del tiempo y la permanente labor de la Organización de Aviación Civil Internacional (en adelante OACI), para seguir la evolución tecnológica del hecho técnico aeronáutico, tiene en su articulado, una esencial base de sustentación<sup>37</sup>.

### **1.2.1.- LIBERTADES DEL AIRE DEVENIDAS DE LA CONFERENCIA DE CHICAGO.**

Las llamadas Libertades del Aire, son las que se establecieron en el Convenio Relativo al Tránsito de los servicios Aéreos Internacionales; que si bien se firmó en Chicago en 1944; al igual que la Convención de Aviación Civil Internacional vigente,

---

<sup>36</sup> López Velarde, Samuel Chacón, op. cit., pp. 168-169.

<sup>37</sup> Guerrero Lebrón, María Jesús (coord.), op. cit., p 40.

no entró en vigor al no alcanzar el número de ratificaciones necesarias según sus términos. No obstante en los apéndices III y IV, dejaron el referente de las conocidas cinco Libertades del Aire y que son las que a continuación se mencionan<sup>38</sup>:

- **Primera Libertad:** "...que todos los Estado permitan que sus territorios sean sobrevolados estableciéndose rutas directas entre otros países."<sup>39</sup>
  
- **Segunda Libertad:** "... poder hacer una escala de reabastecimiento con un carácter puramente técnico, sin desembarcar o embarcar pasajeros, carga o correo, es decir, sin fines comerciales."
  
- **Tercera Libertad:** "El privilegio que otorga un país de permitir que una aeronave de otro país desembarque en su territorio, pasajeros, carga y correo (provenientes de ese país)."
  
- **Cuarta Libertad:** Las Libertades tercera y cuarta son complementarias, "consistiendo en abordar pasajeros, carga y correo de un país y transportarlos al propio, ambas Libertades tercera y cuarta son pactadas conforme al principio de reciprocidad, enfocadas en términos comerciales, así pues, una línea podrá viajar a su país de origen llevando pasajeros, carga y correo al país de destino (tercera libertad) y podrá toar pasajeros, carga y correo para traerlos al propio (cuarta libertad)."
  
- **Quinta Libertad:** "Es el privilegio que se otorga de permitir abordar y transportar pasajeros, carga y correos a un tercer país, distinto del de origen de la línea aérea que opera."

---

<sup>38</sup> Ugarte Romano, Luis, op., cit., pp. 50-53.

<sup>39</sup> Ugarte Romano, Luis, op., cit., pp. 50-51.

### 1.2.2.- OTRAS LIBERTADES DEL AIRE, AJENAS A LA CONFERENCIA DE CHICAGO.

Siguiendo al autor en comento, explica que: aparte de las cinco Libertades del Aire mencionadas anteriormente, existen otras definidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, de la siguiente manera<sup>40</sup>:

- **Sexta Libertad:** “Es el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, de realizar, a través del Estado del transportista tráfico entre otros dos estados”, se le conoce también como desdoblamiento de tráfico.
- **Séptima Libertad:** “Es el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro, de realizar tráfico entre el territorio del Estado otorgante y cualquier tercer Estado sin el requisito de que se incluya en dicha operación un punto cualquiera del territorio del Estado beneficiario”.
- **Octava Libertad:** “Es el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, de realizar tráfico de cabotaje entre dos puntos en el territorio del Estado otorgante en un servicio que se inicia en el territorio nacional del transportista extranjero o (en relación con la llamada séptima libertad del aire) fuera del territorio del Estado otorgante (conocida también como derecho de octava libertad o “cabotaje consecutivo”).”
- **Novena Libertad:** “Es el derecho o privilegio de realizar tráfico de cabotaje del Estado otorgante en un servicio que se lleva a cabo enteramente dentro del territorio de dicho Estado (conocida también como

---

<sup>40</sup> Ídem.

derecho de novena libertad o cabotaje “autónomo”).” También conocida en diversos foros internacionales como “código compartido”.

### **1.3.- OTROS CONVENIOS INTERNACIONALES MULTILATERALES, RELACIONADOS CON LOS ASPECTOS AEROCOMERCIALES DE LA AVIACIÓN CIVIL.**

Los Convenios, como ya establecí anteriormente, son la expresión de voluntades concurrentes, imputables a dos o más sujetos de derecho internacional, que pretende tener efectos jurídicos en conformidad con las normas del derecho internacional, y la implicación de que sea multilateral. Esto significa “... 2. Que concierne a varios estados o afecta a las relaciones entre ellos. *Acuerdo, cooperación multilateral.*”<sup>41</sup>.

El primer convenio multilateral fue el Convenio de París de 1919, del cual ya he hablado y del también multilateral Convenio de Chicago de 1944; sobre aviación civil, por lo que aparte de los antes mencionados, existen otros Convenios internacionales multilaterales, como son los que cita el autor Martínez Ignacio de la siguiente forma:

- **1.- Convenio de Varsovia.-** Este trata sobre la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo, de 12 de octubre de 1929<sup>42</sup>, entró en vigor en México el 15 de mayo de 1933; y 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, el 14 de diciembre de 1961<sup>43</sup>.

---

<sup>41</sup> Real Academia Española, op., cit., p.1511

<sup>42</sup> Arroyo Martínez, Ignacio, *Curso de derecho aéreo*, España, Ed. Aranzadi, S.A., 2006, p.35.

<sup>43</sup> López Velarde, Samuel Chacón, op. cit., pp. 168.

- **2.- Convenio de Roma.-** Sobre el embargo preventivo de aeronaves, de 29 de mayo de 1933; daños causados por aeronaves extranjeras a terceros en la superficie, de 7 de octubre de 1952, sustituido mayoritariamente por el Convenio de Montreal de 1999.
- **3.- Convenio de Roma.-** Sobre daños causados por Aeronaves Extranjeras a Terceros en la superficie, de 7 de octubre de 1952.
- **4.- Convenio de Tokio.-** Sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, de 14 de septiembre de 1963.
- **5.- Convenio de La Haya.-** Para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, de 16 de diciembre de 1970.
- **6.- Convenio de Montreal.-** Para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, de 23 de septiembre de 1971.
- **7.- Protocolo de Montreal.-** Para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, de 24 de febrero de 1988, complementario del Convenio de Montreal, para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.
- **8.- El Tratado sobre cielos abiertos.-** De 24 de marzo de 1992.
- **9.- El Convenio de Bruselas.-** Sobre cooperación relativo a la seguridad de la navegación aérea *Eurocontrol*, de 13 de diciembre de 1960, el Convenio ha sufrido diversas modificaciones y añadidos por sucesivos Protocolos.

- **10.- Convenio de Montreal.-** Para la unificación de ciertas reglas sobre el transporte aéreo internacional, de 28 de mayo de 1999, aunque no deroga en su totalidad los Convenios de Roma si los sustituye mayoritariamente.

- **11.- Acuerdo de Ginebra.-** Sobre el Comercio de Aeronaves Civiles, de 12 de abril de 1979<sup>44</sup>.

Así también se encuentran los siguientes:

- 1.- Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, adoptado por México el 23 de septiembre de 1971 y que entró en vigor el 12 de octubre de 1974.

- 2.- Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, entró en vigor tanto en México como a nivel internacional el 17 de septiembre de 1953.

- 3.- Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, adoptado el 14 de septiembre de 1963, que entró en vigor en México el 4 de diciembre de 1969.

- 4.- Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, en materia de terrorismo, adoptado el 16 de diciembre de 1970, entrando en vigor en México el 18 de agosto de 1972<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup>Arroyo Martínez, Ignacio, op., cit., p.35-37.

<sup>45</sup> López Velarde, Samuel Chacón, op. cit., pp. 177-178.

## **CAPÍTULO II.- ESTUDIO ESPECÍFICO DE LOS TRATADOS INTERNACIONALES BILATERALES DE OBJETO AEROCOMERCIAL**

### **2.- LINEAMIENTOS ESTABLECIDOS EN EL CONVENIO RELATIVO AL TRÁNSITO DE LOS SERVICIOS AÉREOS INTERNACIONALES.**

Al mencionar el Convenio Relativo al Tránsito de los servicios Aéreos Internacionales, no estoy refiriéndome al actual Convenio de Aviación Civil Internacional, como lo dije en el capítulo anterior, ya que no entró en vigor, por no alcanzar el número de ratificaciones que establecía su propio contenido y porque medularmente, contenía una postura muy liberalizadora frente a un entorno de posguerra donde las potencias, aún las vencedoras, se encontraban en planos de desigualdad absoluta, con una preeminencia de los Estados Unidos de Norteamérica; el aspecto económico y por supuesto, de su industria aeronáutica y de la fortaleza de sus operadores aéreos. Daré cuenta de su conformación, en los siguientes términos:

**1) El Acta final**, que fue publicada en México en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 12 de septiembre de 1946, por el entonces Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, Manuel Ávila Camacho, donde se anuncia que la Conferencia Internacional de Aviación Civil celebrada en Chicago, Illinois el 7 de diciembre de 1944, a la cual México fue invitado, es finalmente aprobada por nuestro país y, como resultado de las deliberaciones de la Conferencia, según consta en las actas e informes de los respectivos Comités y Subcomités y de las Sesiones Plenarias, se redactaron los siguientes instrumentos:

- Apéndice I Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, Apéndice II Convención de Aviación Civil Internacional;
- Apéndice III Convenio Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales (Libertades del Aire);

- Apéndice IV Convenio Sobre Transporte Aéreo Internacional (Libertades del Aire); y
- Apéndice V Contiene las reglas técnicas de operación aeronáutica, recomendaciones para la modificación de las reglamentaciones internas de los Estados Contratantes, cuya finalidad es la uniformidad por su carácter internacional y su necesidad de reglamentación.

**2) El Apéndice I**, establece la creación de un organismo de carácter técnico y consultivo, para lograr la colaboración internacional en materia de aviación civil, denominado provisionalmente como Órgano Provisional Internacional de Aviación Civil, y que, después pasó a ser la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), estableciendo su sede en Montreal, Canadá. Dentro de las funciones “se reiteran los conceptos de sobrevuelo sobre territorio de los Estados miembros, [y] los correspondientes a [la] soberanía”<sup>46</sup>.

**3) El Apéndice II**, como dice el mismo Convenio, el presente Apéndice intitulado Convención de Aviación Civil Internacional, se crea con la finalidad de que los servicios de transporte aéreo internacional, se desarrollen de una manera segura, sistemática y que a su vez, se establezcan a base de igualdad de oportunidades y de funciones eficazmente económicas; se trata en específico sobre la Navegación Aérea, mismo que “...consta de 22 capítulos y 96 artículos, añadiéndose una nueva definición que se encuentra contenida en su artículo 96 bajo el inciso d) que dice “ Escala para fines no comerciales”, el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga y correo”<sup>47</sup>, en el primer capítulo del Apéndice en comento de los artículo 1 al 4 de la Convención de Aviación Civil Internacional, se establecen los principios generales, que a continuación se transcriben:

#### **CAPITULO I PRINCIPIOS GENERALES Y APLICACIÓN DE LA CONVENCION**

---

<sup>46</sup> Ugarte Romano, Luis, op. cit., p.45.

<sup>47</sup> *Ibidem*, p.50

Artículo 1.- “Soberanía. Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio.”

Artículo 2.- “Territorio. Para los fines de esta Convención, se considerarán como territorio de un Estado la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella que estén bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de dicho Estado”.

Artículo 3.- “Aeronave civiles y de Estado.

- a) Esta Convención será aplicable solamente a aeronaves civiles, y no se aplicará a las aeronaves del Estado.
- b) Se considerarán aeronaves del Estado las que se usen para servicios militares, aduaneros o policiales.
- c) Ninguna aeronave del Estado perteneciente a un Estado contratante volará sobre el territorio de otro Estado, o aterrizará en éste, sin autorización otorgada por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones estipuladas.
- d) Los Estados contratantes, al expedir reglamentos para aeronaves de Estado, se comprometen a tener en debida consideración la seguridad de las aeronaves civiles en la navegación aérea”.

Artículo 4.- “Uso indebido de la aviación civil. Los Estados contratantes convienen en no usar la Aviación Civil para ningún fin que sea incompatible con los propósitos de esta Convención.”

4) El Apéndice III, es el Convenio Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, mejor conocido como las “Libertades del Aire”, “...este Apéndice se contiene lo relativo al reconocimiento de paso inocente sobre el territorio de Todo Estado, conocida como Primera Libertad, así como el derecho de aterrizar sin fines comerciales, es decir con fines puramente necesarios para avituallar a la aeronave para proseguir el vuelo, este privilegio o Libertad del Aire se conoce también como: parada técnica, escala o Segunda Libertad, siendo originales las 5 primeras; en el Apéndice IV se comprenden estas, y las posteriores hasta la novena... que encontramos en el documento 9626.”<sup>48</sup>;

5) El Apéndice IV, relacionado con el Apéndice III, y que en el citado Convenio aparece como Apéndice IV; intitulado como el Convenio Sobre Transporte Aéreo Internacional, hace referencia a las Libertades del Aire: las cinco mencionadas en el Apéndice III y las posteriores que conforman nueve las Libertades del Aire, denominadas como Acuerdos de tránsito que se usan para realizar sobrevuelos y

---

<sup>48</sup> Ídem.

escalas en el territorio de otros Estados. Según Mario O. Folchi en el libro intitulado *Cuestiones Actuales de Derecho Aéreo*, menciona sólo las 5 Libertades del Aire que están vigentes por la OACI, y además afirma que las Libertades sexta, séptima y octava sin mencionar la novena “son derivaciones de la quinta [libertad], ya que, aun en el supuesto del cabotaje, se trata de que los puntos de embarque y desembarque se hallan en otro país distinto del de la nacionalidad del avión o línea aérea”<sup>49</sup>, por lo que explicaré en la siguiente tabla que elaboré con ayuda de las definiciones proporcionadas por el maestro Luis Ugarte Romano en su libro *Tratado de Derecho Aeronáutico* y del propio Convenio para un mejor entendimiento, pues de aquí parte el tratamiento igualitario entre los países por principio de reciprocidad comercial, mismo que debe evitar ser excluyente, quedando ejemplificada de la siguiente forma<sup>50</sup> :

| APÉNDICE III y IV DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, DEL CONVENIO DE CHICAGO DE 1944<br>LIBERTADES DEL AIRE   |  |
|--|--|
| PRIMERA LIBERTAD   |  |
| Sobrevuelo sin aterrizaje, los Estados permiten que sus territorios sean sobrevolados, para establecimiento de rutas directas entre otros países.  |  |
| SEGUNDA LIBERTAD   |  |
| Escala técnica, para reabastecimiento en ruta, sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga y/o correo, sin fines comerciales.   |  |
| TERCERA LIBERTAD   |  |
| Transporte de pasajeros, carga y/o correo en el territorio del Estado en que esté matriculada la aeronave (provenientes de ese país) principio de reciprocidad comercial.  |  |
| CUARTA LIBERTAD  |  |
| Complementaria de la tercera libertad, Transporte de pasajeros, carga y/o correo de un tercer país al país al que pertenece la línea aérea, principio de reciprocidad comercial (una línea podrá viajar de su país de origen al país de destino y luego poder traerlos al propio). |  |
| QUINTA LIBERTAD  |  |
| Transporte de pasajeros, carga y/o correo entre terceros países, partiendo del país de bandera. Privilegio de conveniencia que otorga un Estado a otro en reciprocidad o no, para lo que deben estar de acuerdo los tres Estados participantes.                                    |  |

<sup>49</sup> Guerrero Lebrón, María Jesús (coord.), op. cit., p.39

<sup>50</sup> Esquema realizado por la persona que realiza la presente investigación.

transporte de pasajeros, carga y/o correo en el territorio del Estado en que esté matriculada la aeronave (provenientes de ese país) principio de reciprocidad comercial.

SEGUNDA LIBERTAD

A

A

País A

País B

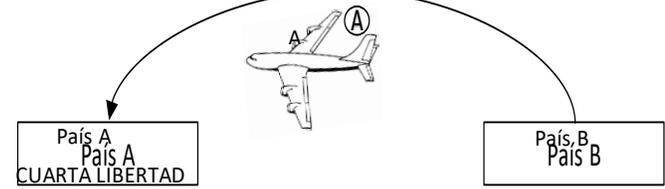
Complementaria de la tercera libertad, Transporte de pasajeros, carga y/o correo de un tercer país al territorio del Estado en que esté matriculada la aeronave (provenientes de ese país) principio de reciprocidad comercial.

CUARTA LIBERTAD

País B

País C

TERCERA LIBERTAD



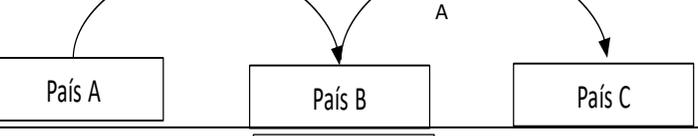
Complementaria de la tercera libertad, Transporte de pasajeros, carga y/o correo de un tercer país al país al que pertenece la línea aérea, principio de reciprocidad comercial (una línea podría viajar de su país de origen al país de destino y luego poder traerlos al propio).

QUINTA LIBERTAD

A

Privilegio de conveniencia que otorga un Estado a Transporte de pasajeros, carga y/o correo entre terceros países, partiendo del país de bandera. de acuerdo los tres Estados participantes.

QUINTA LIBERTAD

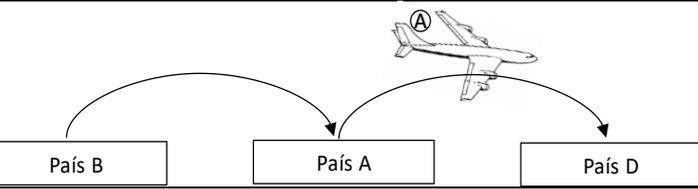


OTRAS LIBERTADES DEL AIRE DEFINIDAS POR LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), QUE TODAVIA NO ESTÁN EN VIGOR

OTRAS LIBERTADES DEL AIRE DEFINIDAS POR LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), QUE TODAVIA NO ESTÁN EN VIGOR

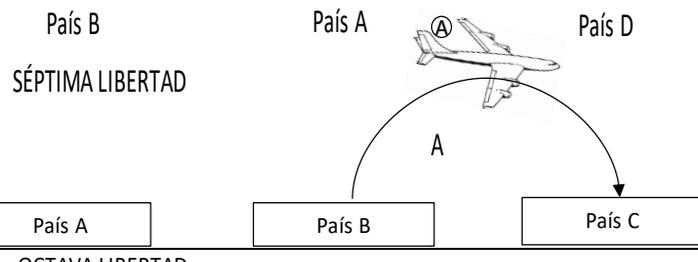
SEXTA LIBERTAD

Es la posibilidad dentro de los servicios aéreos internacionales regulares, embarcar pasajeros, carga y/o correo en un país y desembarcarlos en otro, haciendo una escala en el de bandera al que pertenece la línea aérea, "más allá" del Estado de la línea aérea.



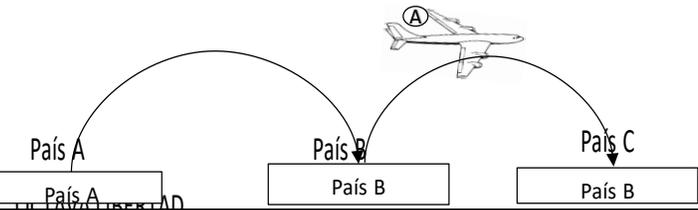
Transporte de pasajeros, carga y/o correo entre terceros países, realizar tráfico entre el territorio del Estado otorgante y cualquier tercer Estado, sin que la ruta respectiva incluya una escala en el Estado al que pertenece la línea aérea.

SÉPTIMA LIBERTAD



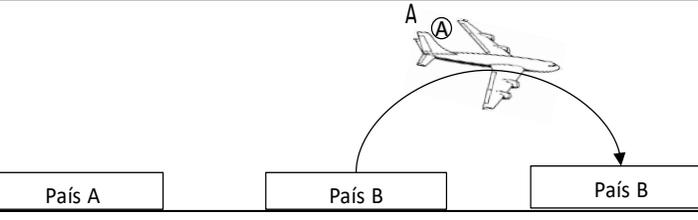
Transporte de pasajeros, carga y/o correo dentro de un tercer país partiendo del país de bandera, es decir, un Estado acuerda para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje interno a otro Estado, partiendo o culminando el servicio en el país que pertenece

OCTAVA LIBERTAD



Comocida como de cabotaje consecutivo, También conocida como "cabotaje autónomo", Transporte de pasajeros, carga y/o correo dentro de un tercer país partiendo del país de bandera, es decir, un Estado acuerda para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje interno a otro Estado, partiendo o culminando el servicio en el país que pertenece

NOVENA LIBERTAD



NOVENA LIBERTAD

También conocida como "cabotaje autónomo",

A

6) El Apéndice V, contiene las reglas técnicas de operación aeronáutica, recomendaciones para la modificación de las reglamentaciones internas de los Estados Contratantes, cuya finalidad es la uniformidad por su carácter internacional y su necesidad de reglamentación<sup>51</sup>.

En conclusión, los lineamientos del Convenio Relativo al Tránsito de los servicios Aéreos Internacionales, puesto a firma dentro de la Conferencia Diplomática de Convenio de Chicago de 1944, son de gran trascendencia para la presente tesis, ya que interesa saber si los Acuerdos Bilaterales que México ha firmado en materia aerocomercial, efectivamente son, como según se establece en el propio Convenio, una herramienta para un trato igualitario de reciprocidad comercial entre los Estados contratantes. Como se vio en las Libertades del Aire, se supondría que la búsqueda de los Estados, es un favorecimiento especial para volar sobre el territorio del otro y transportar personas, correo y/o carga a cambio de que se pueda realizar una reciprocidad real y efectiva.

## **2.1.- MODELO ABIERTO O LIBERAL BERMUDA I.**

Al terminar la Convención de Chicago de 1944, se desarrolló entre Estados Unidos de América y Gran Bretaña la reglamentación del Transporte Internacional, esto se celebró en las islas Bermudas el 11 de febrero de 1946. Por lo anterior, se conoce con el nombre de Acuerdo Bermudas I o Bilaterales tipo Bermudas I, que en esencia, pretendió llevar al plano bilateral los contenidos del Acuerdo multilateral fallido, al que hago alusión en líneas anteriores, siendo en contrario del actual modelo de convenio que resultó del modelo Bermudas II, el cual es un “documento básico que los Estados usan con mayor frecuencia, para reglamentar conjuntamente relaciones en materia de servicios aéreos internacionales. Documento que consiste en: un texto principal, que contiene el articulado (preámbulo, definiciones, artículos, firmas) con sus Anexos, posibles y adjuntos, así como las enmiendas contenidas, estos Anexos regularmente consisten en un

---

<sup>51</sup> Ugarte Romano, Luis, op. cit., p.53.

cuadro de rutas, la designación de las aerolíneas de cada Estado firmante, tarifas, etc. Como todo Convenio contiene derechos y obligaciones para las partes, que deberán cumplir de buena fe, basados en el principio de reciprocidad real y efectiva”<sup>52</sup>. Es importante mencionar que Estados Unidos siempre fue el más interesado en la celebración de la Convención de Chicago y entablar las relaciones con otros países en materia aeronáutica, pues fue quien la convocó y no es diferente si se piensa que, en especial, el Convenio bilateral tipo Bermuda I al que me refiero, Estados Unidos pretendía en su posición que no hubiese reglamentación alguna sobre la **capacidad** ni sobre las **tarifas**, menos hacer definiciones restrictivas de rutas, ejercicio irrestricto de las libertades del aire por lo que proponía una Política Liberal, que obviamente le favorecería, ya que tenía aeronaves de sobra por causa de la Segunda Guerra Mundial, muchos trabajadores a punto de quedarse sin empleo.

Por otro lado y contraria a la opinión de Estados Unidos, de que no debía existir reglamentación especial sobre la capacidad, ni las tarifas y sobre restricción de rutas, este punto de vista, aseguraba la necesidad de tener un organismo internacional que regulase la capacidad, lo que resultó ser en un futuro la Asociación Internacional de Transporte Aéreo conocida por sus siglas como “IATA”. Es concordante con lo relacionado a continuación según autor de marras en citas anteriores “...así como las rutas debían especificarse y en virtud del acuerdo que se lograra las tarifas serían negociadas por las líneas aéreas, por intermediación de IATA, debiendo ser aprobadas por ambas partes; la capacidad sería decidida por las líneas aéreas con sujeción a los principios acordados, ya que al fin de cierto periodo de explotación, las partes, o los gobiernos pudieran hacer una revisión”<sup>53</sup>, aquí hay dos posturas totalmente diferentes sobre si 1.- Una postura “liberal”<sup>54</sup>, donde no se debía hacer una reglamentación especial del Transporte Internacional, con respecto a la capacidad ni tarifas, y menos hacer definiciones restrictivas de las

---

<sup>52</sup> Ibidem, p.55.

<sup>53</sup> Ídem.

<sup>54</sup> Tapia Salinas, Luis, op. cit., p.371.

rutas, y 2.- Una postura “restrictiva”<sup>55</sup>, donde es necesario que un organismo internacional llevara a cabo un estudio sobre la capacidad, que las tarifas fueran negociadas por las líneas aéreas por intermediación de IATA, donde hubiese una aprobación por ambas partes, estoy de acuerdo con la segunda opinión, pues es necesario tener un reglamento donde se puedan definir los criterios, llamémoslos universales, para que los Estados participantes pudieran realizar su actividad aeronáutica, basados en esa buena fe que tiene todo Convenio, para que exista una reciprocidad real y efectiva en el intercambio comercial; ya que en el primero de los puntos de vista sólo se favorece a sí mismo y no considera a los otros Estados. Aunque el punto que considero tiene a favor es que en materia internacional, es sabido, que el territorialismo así como las excesivas regulaciones, traen como consecuencia el entorpecimiento y obstaculización de las actividades internacionales.

Por lo expuesto en párrafos anteriores se puede distinguir “entre las posturas liberal y restrictiva de los Estados Unidos y Gran Bretaña respectivamente, en materia de tráfico aéreo, que se convirtió en una especie de patrón que han seguido un gran número de países al negociar sus propios Convenios bilaterales, hasta el extremo de que al referirse a muchos de ellos se les califique como -tipo Bermudas-”<sup>56</sup>, el Acuerdo de Bermudas I, sirvió como ejemplo por más de cuatro décadas hasta ser remplazado y el derogado el 23 de julio de 1977, por el Acuerdo Bermudas II que más adelante se explicará.

### **2.1.1.- CARACTERÍSTICAS.**

A manera de hacer un esfuerzo que extraiga medularmente lo planteado en el apartado que antecede, diré que el Acuerdo de Bermudas I, celebrado entre Estados Unidos de América y Gran Bretaña, en 1946, surgió por la necesidad de elaborar una reglamentación sobre el transporte aéreo internacional, por haber

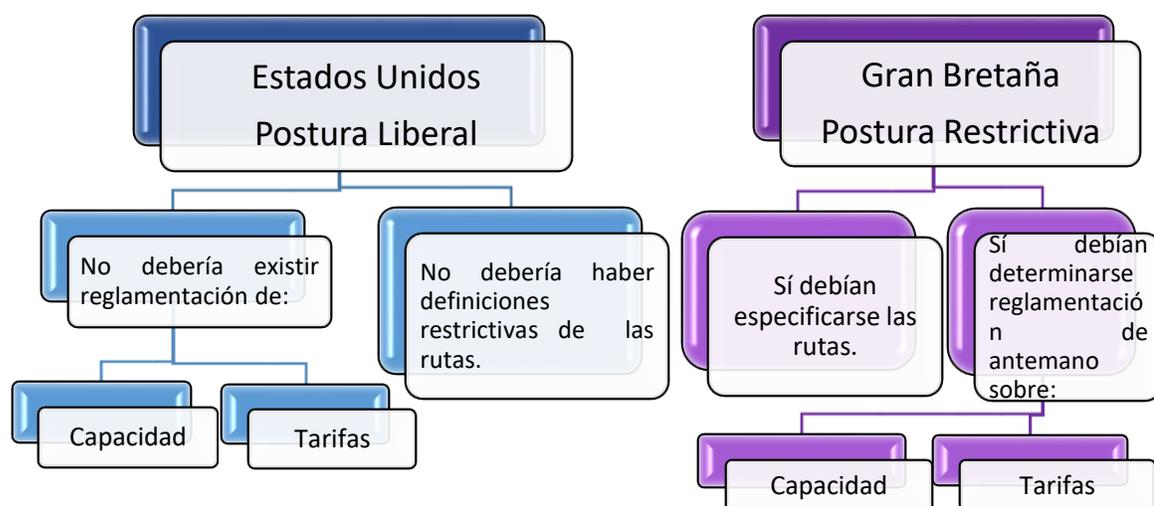
---

<sup>55</sup> Ídem.

<sup>56</sup> Ídem.

quedado sin resolverse este importante asunto dentro de la propia Conferencia de Chicago, no obstante lo pretendido en el Convenio Relativo al Tránsito de los servicios Aéreos Internacionales. Ambos países decidieron reunirse en las islas de las Bermudas, donde plantearon posturas muy diferentes en cuanto a lo que querían plasmar en dicha régimen y, las mismas divergencias se pueden resumir en las siguientes características esenciales basadas en el Documento 9626 de la Organización de Aviación Civil Internacional<sup>57</sup> que ejemplifico en el siguiente cuadro<sup>58</sup>:

### ENFOQUES DEL ACUERDO BERMUDAS I



Es uno de los Acuerdo más importantes y con mayor influencia en la reglamentación del transporte aéreo internacional, "... en virtud del acuerdo, las tarifas serían negociadas por la líneas aéreas por intermedio de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y tendrían que ser aprobadas por ambas partes, la capacidad la decidirán las líneas aéreas de conformidad con ciertos principios acordados y que al cabo de un periodo de explotación, las partes, o bien sus respectivas administraciones aeronáuticas, pudieran hacer una revisión

<sup>57</sup> OACI, *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional*. Documento 9626, 2ª ed., 2004, consultado en la página, [http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626\\_es.pdf](http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf), (20 de abril 2017), p.24.

<sup>58</sup> Esquema realizado por la persona que realiza la presente investigación.

conjunta. Las rutas sí se especificaron...<sup>59</sup>, "...pasó a ser el modelo predominante durante los cuatro decenios siguientes..."<sup>60</sup>, por lo que dice el *Manual sobre reglamentación del Transporte Aéreo Internacional*, es importante reconocer que la reglamentación derivada del Acuerdo Bermudas I, dio una base relativamente estable y equilibrada para el crecimiento del transporte aéreo internacional.

## **2.2.- MODELO EN BASE A RECIPROCIDAD BERMUDA II.**

Como mencioné anteriormente, el Acuerdo de las Bermudas II reemplaza el 23 de julio de 1977 al Acuerdo de Bermudas I, que había servido como ejemplo por más de cuatro décadas para la negociación de tratados bilaterales sobre servicios aéreos, si bien sólo es estructura, pues no en su contenido ya que se prescindían de las cláusulas liberales y se negociaba en vía de nueva creación, cada uno de los apartados del intercambio de los derechos aerocomerciales. El Acuerdo Bermudas II, es más complejo y pormenorizado, como lo ha afirmado el Doctor Rogelio Rodríguez Garduño en su cátedra de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, pues ha reconocido la necesidad de liberalizar los mercados, pero a través de la "gradualidad" y bajo los principios de reciprocidad real y efectiva que los animan, hasta llegar a la "liberación" o desregulación según nos dice el autor Luis Ugarte Romano en su libro de *Tratado de Derecho Aeronáutico*, "la reglamentación de los Bilaterales, se vuelve más liberal, permitiéndose mayor apertura en la capacidad y en las tarifas, con menor intervención estatal, sobre todo en lo tarifario, inclusive regulándose lo referente a vuelos no regulares y a los contratos de colaboración...", el Acuerdo Bermudas I como dice Mario O. Folchi, "fue base de la mayoría de los tratados bilaterales durante muchos años"<sup>61</sup>. Si bien muchos autores omiten señalar el sentido básico de los tratados liberales y que como ya lo dije se trata del uso irrestricto de las libertades del aire.

---

<sup>59</sup> OACI, *Manual sobre reglamentación...*, cit., p.24.

<sup>60</sup> Ídem.

<sup>61</sup> Guerrero Lebrón, María Jesús (coord.), op. cit., p.51.

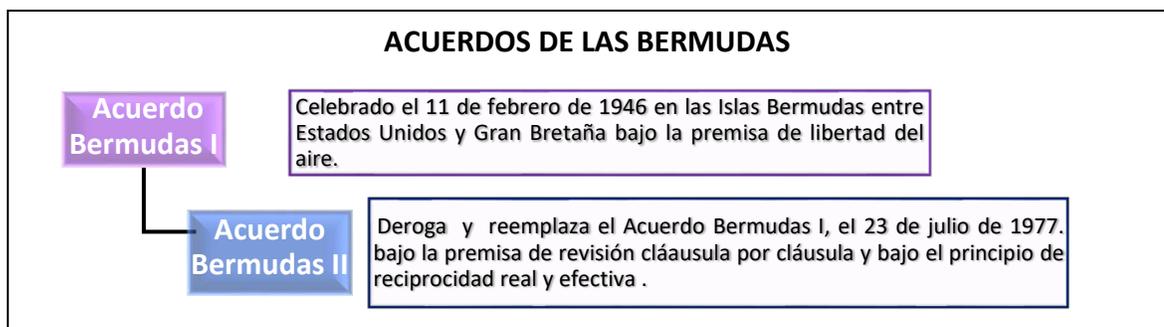
La OACI, elaboró una estructura para la reglamentación de los Acuerdos Bilaterales, que se encuentra dentro del Documento 9626 sobre aspectos económicos, jurídicos y políticos del transporte aéreo, según el autor ya citado Luis Ugarte Romano, existen tres motivos que justifican una “re-reglamentación” de los conceptos actuales en los Bilaterales y señala los siguientes:

*“1.- El efecto de las tendencias en la industria del transporte aéreo, como la mundialización mediante las relaciones de cooperación entre transportistas aéreos y el aumento de la propiedad trasnacional.*

*2.- Las deficiencias de la estructura de la reglamentación bilateral, como la falta de transparencia y la insuficiencia de mecanismos de resolución de controversias; y*

*3.- La función de los procedimientos y de la estructura bilaterales en las relaciones entre grupos de Estado en materia de aviación”<sup>62</sup>*

Culmina Luis Ugarte Romano en el libro antes citado, con esta importante conclusión “ es necesario fomentar el tráfico internacional aéreo hacia nuestro País, ofreciendo servicios aeroportuarios adecuados y baratos, sobre todo seguros, tanto en lo operacional como en lo jurídico, considerando los beneficios que se obtienen en la creación de empleos, disminución de costos para que nuestros productos salgan al extranjero, con costos bajos en su transporte, la inversión creciente en infraestructura hotelera, y la derrama de divisas que todo esto representa”<sup>63</sup>; para una mayor claridad, considero necesario hacer la siguiente distinción entre los Acuerdos de las Bermudas<sup>64</sup>:



<sup>62</sup> Ugarte Romano, Luis, op. cit., p.56.

<sup>63</sup> Ídem.

<sup>64</sup> Esquema realizado por la persona que realiza la presente investigación.

### **2.2.1.- CARACTERÍSTICAS.**

El Acuerdo Bermudas II, contiene los principios que deben seguir los Estados al negociar sus tratados internacionales, pero dejan a cada parte contratante la libertad de determinar la negociación de sus contenidos, basándose en un análisis de las necesidades del mercado y de sus posibilidades reales de reciprocarse lo que pueda ser concedido a la otra parte, con arreglo a los principios elaborados por la OACI a inicios de 1980. Por su parte el Acuerdo Bermudas I la capacidad ofrecida en las rutas convenidas está sujeta a revisiones a posteriori efectuadas por las autoridades aeronáuticas mediante consultas, en el Documento 9587 se encuentran las siguientes cláusulas:

#### **B. CLÁUSULAS MODELO PARA EL MÉTODO DE TIPO BERMUDAS I**

1. “Las facilidades de transporte aéreo ofrecidas al público deberán estar estrechamente relacionadas con la necesidad que tenga el público de dicho transporte.
2. La línea o líneas aéreas designadas de cada una de las Partes contratantes tendrá la misma oportunidad de (competir en) (explotar) toda ruta convenida entre los territorios de las dos Partes contratantes.
3. Cada una de las Partes contratantes tomará en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte contratante, a fin de no afectar indebidamente la oportunidad de ofrecer los servicios previstos en este Acuerdo.
4. Los servicios ofrecidos por una línea aérea designada en virtud de este Acuerdo, tendrán como objetivo primordial la provisión de una capacidad adecuada a la demanda del tráfico entre el país al que pertenezca la línea aérea y el país del último punto de destino del tráfico. El derecho de embarcar o desembarcar, en esos servicios internacionales, el tráfico que vaya a terceros países, o proceda de ellos, en algún punto o puntos de las rutas especificadas en el propio Acuerdo, se ejercerá de conformidad con los principios generales del desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional a los cuales se remiten ambas Partes contratantes y

estará supeditado al principio general de que la capacidad debe guardar relación con lo siguiente:

- a) las exigencias del tráfico entre el país de origen y los países de destino final;
- b) las necesidades inherentes a la explotación de servicios directos; y
- c) las exigencias del tráfico de la zona por donde pase la línea aérea, después de tener debidamente en cuenta los servicios locales y regionales.

5. Se celebrarán consultas entre las Partes contratantes, siempre que una de ellas solicite la revisión de la capacidad ofrecida en virtud del Acuerdo, para garantizar la aplicación de los principios contenidos en el Acuerdo que rigen la prestación de los servicios.”<sup>65</sup>

#### **2.4.- ANTECEDENTES DE LA PARTICIPACIÓN (ESTRATÉGICA) DE LOS ESTADOS EN LA AVIACIÓN CIVIL.**

Del Modelo Tipo Bermudas II de 1977, surgieron las bases para la reglamentación del transporte aéreo internacional, por lo que los Estados adoptaron a conveniencia las disposiciones que se adaptaran a sus necesidades, tanto de capacidad, tarifas y aspectos específicos de las rutas dependiendo de las ventajas que podrían obtener con ello. Entre los años setenta y ochenta, durante las negociaciones bilaterales otros Estados, concertaron acuerdos bilaterales más liberales que se “caracterizaron generalmente por la ausencia de restricciones en lo tocante a la capacidad, un grado mucho menor de intervención gubernamental en cuestiones tarifarias, mayor acceso a los mercados y el derecho de cada parte a designar más de una línea aérea para que disfrutara de ese acceso<sup>66</sup>”, en este periodo de tiempo hubo muchos cambios en la aeronáutica debido a los avances tecnológicos y el incremento en la demanda de los servicios aéreos.

---

<sup>65</sup> OACI, *Criterios y texto de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional*. Documento 9587. 3a ed., 2008, consultado en la página [http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209587\\_es.pdf](http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209587_es.pdf), (20 de abril de 2017), p.67.

<sup>66</sup> OACI, *Manual sobre reglamentación...*, cit., p.24.

Por lo que en los años noventa se habla de una “liberalización generalizada”, muchos Estados hicieron cambios en su legislación interna para poder adaptarse a los continuos cambios en la aeronáutica “algunos Estados concertaron nuevos acuerdos bilaterales liberales en los que esencialmente se eliminan todas las restricciones sobre acceso a los mercados, capacidad y fijación de precios (los llamados acuerdos de “cielos abiertos”. Aumentó también la regionalización de la reglamentación del transporte aéreo internacional”, en el capítulo anterior hablo de los “cielos abiertos” en inglés conocido como “open skies” que pretende eliminar los límites de la capacidad en el ámbito internacional, derivado de las fuerzas del mercado.

A partir del año 2000, los Estados han llevado a cabo un proceso de liberalización constante, surgiendo nuevos tipos de acuerdos bilaterales como los llamados plurilateral. Para que los Estados adoptaran el modelo que les convendría seguir, se generaron los Modelos de Acuerdos de Servicios de Aéreos (MASA) de la Organización de Aviación Civil Internacional, que contiene los textos de las versiones bilateral y regional/plurilateral de los Modelos de acuerdos de servicios de aéreos (MASA) de la OACI<sup>67</sup>. Los MASA proporcionan un marco general para los acuerdos de servicios aéreos, comprenden proyectos de disposiciones sobre los enfoques tradicional, de transición y más liberal, incluyendo textos de los diversos elementos de un acuerdo de servicios aéreos. Los textos se basan en cláusulas modelo o en un lenguaje desarrollado por la OACI en el curso de los años sobre diversos artículos en acuerdos de servicios aéreos relativos, entre otros, a capacidad, tarifas, leyes en materia de competencia, aspectos comerciales y disposiciones de seguridad operacional y seguridad de la aviación. La otra fuente del lenguaje empleado en las disposiciones de los MASA, es la práctica y el uso de los Estados en sus acuerdos y, por lo que, para la mayoría de las disposiciones el texto representa una síntesis del uso más corriente de los Estados en esta materia, por consiguiente hay tres tipos de Modelos a saber: 1).- Método de la

---

<sup>67</sup> OACI, *Criterios y texto...*, p. 223.

predeterminación; 2).- Método del tipo Bermudas I y; 3) Método de la libre determinación.

### 2.3.1.- AEROLÍNEAS DE BANDERA Y SU EVOLUCIÓN.

Como dije anteriormente, se empleó el término “aerolínea bandera” para definir a la compañía aérea nacional que representaba a un Estado, usualmente en su origen bajo el control accionario del propio país, reiterando los ejemplos de KLM para El Reino de los Países Bajos, Avianca para Colombia, Mexicana para México, etc. Más tarde se fue adecuando el término y algunos aún conservan esta idea para referirse a la aerolínea más relevante y representativa de un país. El concepto de aerolínea de bandera se “refiere necesariamente a una aerolínea (sin distinción de la inversión pública o privada), que posee para sí los derechos de vuelo hacia destinos internacionales desde un país, con una intensa competencia en el mercado doméstico.”<sup>68</sup>. Dentro del *Manual sobre reglamentación del Transporte Aéreo Internacional*, se hace una distinción similar al referirse a las aerolíneas de bandera como transportista nacional y transportista de bandera, se puede decir entonces que un **transportista nacional** “...es un transportista aéreo, establecido de conformidad con las leyes nacionales de un Estado, que es generalmente el transportista aéreo principal o único de dicho Estado para proporcionar servicios de transporte aéreo, incluidos los internacionales, y que se considera como instrumento nacional de transporte aéreo”<sup>69</sup>; y un **transportista de bandera** “...se utiliza a menudo con el mismo sentido que “transportista nacional”, pero más desde un punto de vista internacional porque sus aeronaves suelen ostentar la bandera nacional del Estado al proporcionar servicios aéreos internacionales”<sup>70</sup>

---

<sup>68</sup>Presentación Aeroméxico Aviación Internacional, consultado en la página <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00%20Aeronautica/Aviaci%F3n%20Inter nacional/3.PPT%20AM%20Sergio%20Allard%20Ultima%2020oct.pdf>. (13 de febrero 2016), p.7

<sup>69</sup> OACI, *Manual sobre reglamentación...*, cit., p.179.

<sup>70</sup> Ídem.

Para el caso exclusivo de México, las aerolíneas Mexicana de aviación y Aeroméxico compartían el lugar de aerolínea bandera de México, no obstante, de 2005 a 2012 surgieron otros prestadores del servicio público de transporte aéreo nacional regular, como nuevos concesionarios, a saber Interjet, Volaris, Viva Aerobus, Tar, entre otros. Sin perjuicio de las líneas aéreas de menor tamaño que ya existían como Aeromar, Magnicharter y Aviacsa. En agosto de 2010, a raíz de la suspensión de operaciones de Mexicana por tiempo indefinido, motivado por el concurso mercantil y actual proceso de quiebra, se ha dejado el camino libre para que Aeroméxico se poseione como la única aerolínea bandera de México, lo cual es un mero concepto simbólico, que no necesariamente le da ventajas sobre las otras operadoras que aquí someramente he descrito.

### **2.3.2.- VISIÓN ESTRATÉGICA DE LOS ESTADOS.**

Los Estados han utilizado la reglamentación bilateral con el fin de asegurarse “un equilibrio de beneficios (o un desequilibrio que le sea favorable)”<sup>71</sup>. Sin lugar a dudas, es obvio que cada Estado buscaría beneficiar con la firma de un acuerdo bilateral, pero podría ocurrir que, sin el debido estudio del mercado y revisión de las condiciones con las que se firma un convenio de este tipo, podría resultar ser poco favorable, por lo que la OACI generó los Modelos de Acuerdos de Servicios de Aéreos (MASA), para que los Estados hicieran el estudio y encuadraran conforme a sus necesidades, qué tipo de convenio les convenía autorizar.

Tomando como ejemplo la demanda del sector aeronáutico en nuestro país, se ha incrementado de una manera considerable, “El crecimiento del sector aeronáutico se puede identificar al analizar las exportaciones e importaciones que el sector ha realizado en los últimos años. Según información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, “el mercado de transporte de carga regular en México presentó un crecimiento importante, alcanzando un total de 655.5 miles de toneladas transportadas en comparación con las 617.5 miles de toneladas

---

<sup>71</sup> Ibidem, p.381.

transportadas en 2014. Esto se refleja en un crecimiento del 6.1% respecto del año anterior. Las empresas nacionales movilizaron un total de 292.1 miles de toneladas con respecto a las 265.89 miles de toneladas transportadas en 2014, representando un incremento del 9.9%. Por otro lado, las empresas extranjeras en el mercado de transporte de carga desde y hacia el territorio nacional presentó un crecimiento del 3.3 % movilizand o 363.3 miles de toneladas en 2015 respecto a las 351.7 miles de toneladas de 2014”<sup>72</sup>

Debe haber oportunidades justas e iguales, pero los Estados tratan de maximizar el acceso y penetración de los mercados mundiales con la llamada liberalización, por lo que antes no se consideraba necesaria la consideración de la participación de una regulación para evitar conflictos en materia de competencia económica, hoy en día sí lo es, pues el ajuste de tarifas y rutas compete a salud económica de los Estados para evitar actos que sean contrarios a una sana competencia en los mercados mundiales.

---

<sup>72</sup>SCT, Aviación mexicana en cifras 1993-2015, consultado en la página <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC-archivo/modulo5/amc-2015-i.pdf> (20 de abril de 2017).

## CAPÍTULO III.- MÉXICO SU POSTURA FRENTE AL BILATERALISMO.

### 3.- ANTECEDENTES.

De conformidad, con lo dispuesto en el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes federales y los tratados son Ley Suprema de la nación y tienen por tanto, la misma supremacía; además de establecer que una vez que se haya llevado la recepción del tratado internación al orden jurídico nacional, representa un parámetro con el cual se deben atener los jueces de los Estados de la Unión. Teniendo por tanto primacía con respecto a la legislación secundaria, lo afirmado anteriormente da una idea somera del nivel en el cual deben de considerarse los tratados, con respecto al resto de la normatividad<sup>73</sup>. En nuestra legislación nacional se regulan los tratados internacionales conforme a su creación, inserción y supremacía, a las siguientes disposiciones: en la Constitución Federal hace referencia a los tratados o convenciones internacionales en los artículos 15 (restringe las facultades del poder Ejecutivo y del Senado para celebrar tratados internacionales que no sean armónicos con el sistema de justicia mexicano), 18 (prevé la celebración de tratados para efecto de llevar a cabo el llamado intercambio internacional de reos de nacionalidad mexicana o extranjeros), 76, fracción I (facultades del Senado para su aprobación); 89, fracción X (facultades del Presidente con respecto a la celebración, y denuncia de los tratados); 104 fracción I; 117 fracción I (prohibición de las Entidades Federativas para la celebración de tratados) y 133 (los ubica como Ley suprema y señala que los jueces de la Unión deberán atenderlos en sus resoluciones -control difuso de convencionalidad-); conforme a la Ley sobre la Celebración de los Tratados, que tiene por objeto regular la celebración de los tratados y acuerdos interinstitucionales en el ámbito internacional, también conforme a lo establecido en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

---

<sup>73</sup> Canal Judicial, *Controles de Constitucionalidad y Convencionalidad*, Ante la ley, entrevista al Dr. Rodríguez Garduño, Rogelio Zacarías, 4 de mayo de 2015, consultado en la página <https://www.youtube.com/watch?v=5LS2ibZB080>, (20 de abril de 2017).

otorga a la SRE la facultad de intervenir “en toda clase de tratados, acuerdos y convenciones en los que el país sea parte”, y tesis jurisprudenciales. En la legislación internacional conforme a la Convención de Viena y en el presente estudio relacionado al CACI o Convenio de Chicago de 1944 y demás disposiciones internacionales.

El procedimiento para la aprobación interna de un tratado internacional en México (asumiendo que ya se han cumplido con todas las etapas previas de la formación del tratado, entre otras consultas, pronunciaciones, rúbricas, autenticación y firma por parte del Jefe de Estado o plenipotenciario), es el siguiente: por medio del Secretario de Relaciones Exteriores, se envía un Oficio al Secretario de Gobernación, que incluye dos copias certificadas del texto en español del tratado y dos copias del memorándum de antecedentes, a su vez, el Secretario de Gobernación (quien servirá de enlace), se queda con un juego certificado y el otro lo envía a la Cámara de Senadores, que a su vez lo turna a la Comisión Ordinaria de Relaciones Exteriores, conforme al artículo 76 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Senado tiene como propósito fundamental el análisis, discusión y aprobación de los tratados. Si después de considerarlo, el Senado le da su aprobación, emite un decreto en ese sentido; el cual se publica en el Diario Oficial de la Federación. Ese decreto, se limita a decir que se aprueba el tratado, pues no se publica su texto, conforme al artículo 4 de la Ley Sobre Celebración de Tratados, después el Poder Ejecutivo puede ratificar el tratado por medio del instrumento de ratificación, el cual va firmado por el Presidente de la República Mexicana, y refrendado por el Secretario de Relaciones Exteriores, con lo cual se puede elaborar la nota diplomática que se enviará a la contraparte contratante, en espera de que se reciba la recíproca nota, con lo que entrará en plena vigencia el tratado –intercambio de notas diplomáticas-. Sí se trata de un tratado multilateral la nota diplomática se enviará al organismo internacional encargado de la administración del acuerdo internacional en espera de recibir la correspondiente del compromiso de las demás partes en la vía diplomática.

Como ya se vio en los primeros capítulos, anteriormente un acuerdo bilateral sobre transportes aéreos, en el plano aerocomercial, es el documento básico que los Estados utilizan con mayor frecuencia para reglamentar conjuntamente, sus relaciones en materia de servicios aéreos internacionales, en el multicitado Documento 9626 Manual Sobre la Reglamentación del transporte aéreo internacional, en el Capítulo 2.4, nos menciona los siguientes tipos de negociación bilateral<sup>74</sup>:

**1.-LA NEGOCIACIÓN BILATERAL TÍPICA.-** es una negociación entre dos Estados soberanos,... es el tipo más frecuente de negociación internacional sobre servicios aéreos, la cual surge a partir de una convocatoria y aceptación a reunión de consultas y en la misma el planteamiento de las posiciones a ser acordadas durante la reunión.

**2.-LA NEGOCIACIÓN BILATERAL CONJUNTA.-** es una negociación simultánea entre un Estado, y otros dos o más Estados sobre acuerdos bilaterales distintos. Pueden tener lugar cuando dos o más Estados tienen intereses comunes, facilitando la concertación de acuerdos separados pero similares, especialmente cuando determinados Estados cuentan con la misma línea aérea (.ej., Dinamarca, Noruega y Suecia), con Escandinavian Air Sistem que controla a Escandinavian Airlines.

Otro caso, es el de la Unión Europea que por determinaciones del tribunal europeo y acuerdos comunitarios, plantean negociaciones como Unión frente a otros Estados soberanos, situación complicada para unos Estados como México, pues no sólo están negociando frente a Estados tradicionalmente fuertes desde el punto de vista económico, sino que ahora sumados pretenden obtener mayores ventajas como la multidesignación acompañada de la designación comunitaria de aerolíneas, lo que significa que si por ejemplo, el acuerdo con la Unión Europea reconoce que se

---

<sup>74</sup> OACI, *Manual sobre reglamentación...*, cit., p.47-53.

adoptarán los derechos para los miembros de la Unión establecidos en tratados bilaterales precedentes, destacando la designación comunitaria, implicaría que los derechos del tratado entre México y Francia, México Alemania, etc., serían aprovechados por empresas de la Unión, a saber la KLM, Holandesa, Swis Air de Suiza, Iberia de España y así infinitamente todas las megatransportistas europeas.

Debo destacar que México firmó un tratado con la Unión Europea “Acuerdo sobre Determinados Aspectos de los Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la Unión Europea” en el cual tiene muchas desventajas nuestro país y que se apuntará al presente trabajo como uno de los Apéndices.

De los tipos de negociación bilateral típica y conjunta se desprenden diferentes variantes como las siguientes:

**1.- ACUERDOS BILATERALES QUE PUEDEN FACILITARSE POR MEDIO DE UNA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS.**-Un claro ejemplo es la negociación de los anexos pormenorizados del Memorando de Acuerdo de 1982-1991, concertado entre los Estados Unidos y ciertos Estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) sobre la fijación de precios en el Atlántico septentrional.

**2.- ACUERDOS BILATERALES ENTRE UN MIEMBRO DE UNA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS CON UN ESTADO QUE NO ES MIEMBRO DEL GRUPO.**- Un Estado miembro de una organización de Estados, puede mantener consultas y recibir información de otros miembros, cuando lleva a cabo conversaciones bilaterales con un Estado que no es miembro del grupo (ej. Negociaciones entre un Estado de la Unión Europea y un Estado ajeno a la misma). Puede tener otro tipo de variante, que podría ser la que se lleve a cabo entre dos Estados, cada uno de los cuales es miembro de un

grupo de Estados, mantiene consultas y recibe información de los Estados miembros de su respectiva organización (p. ej., las conversaciones entre un Estado de la Comunidad del Caribe (CARICOM)) y un Estado de la Unión Europea.

**3.- ACUERDOS BILATERALES ENTRE UN ESTADO, POR UNA PARTE, Y UN GRUPO DE ESTADOS, POR OTRA.-** Son las negociaciones como por ejemplo entre (la Unión Europea y Suiza sobre la integración de esta última en el Espacio Económico Europeo).

**4.-ENTRE DOS ESTADOS (CON MUCHOS ASPECTOS COMUNES).-** Las que se negocian conjuntamente acuerdos separados con un grupo de Estados, (p. ej. Tratado entre los Estados Unidos de América y la Unión Europea).

Por otra parte, también existen los siguientes tipos de acuerdos relacionado con las negociaciones bilaterales:

**1.- ACUERDOS BILATERALES AMPLIADOS.-** Es un acuerdo que desde el principio, incluiría a tres o más partes. En ambos casos se trataría de partes cuyos objetivos en materia de reglamentación son similares, pero que no cuentan con tantos elementos comunes como para realizar verdaderas negociaciones multilaterales. (p.ej. “los cielos abiertos” concertado entre varios miembros del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico “Acuerdo de Kona”)

**2.- ACUERDO PLURILATERAL.-** Es un acuerdo que primero sería bilateral pero que podría ampliarse e incluir a otras partes. Puede tener variantes también, como constituir que ciertas partes deseen excluir del acuerdo los servicios aéreos proporcionados en sus territorios.

Mediante el principio de reciprocidad se deben eliminar barreras que limiten las inversiones de empresas mexicanas en otros países. El énfasis en la reciprocidad y en la bilateralidad para la eliminación de barreras comerciales, existen modelos nacionales encaminados a un modelo económico global.

Puesto que para la observancia y aplicación de los tratados es importante hacer mención sobre la forma en que es empleada y aplicada y el autor José Luis Vallarta Marrón, menciona lo siguiente:

“La CVDT codificó ciertos principios aplicados a los tratados desde tiempo inmemorial. El principio general de Derecho *pacta sunt servanda* (los pactos deben cumplirse) se aplica a los tratados. Por tanto, todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe”<sup>75</sup>

Como resultado de los convenios bilaterales, se han incrementado los flujos comerciales, financieros y de inversión mexicana entre México, América Latina y el Caribe. Mediante la gestión diplomática se redefine la estrategia de integración regional para adecuar el contexto internacional a los intereses de la política comercial mexicana.

### **3.1.- EVOLUCIÓN DE LOS CONVENIOS BILATERALES QUE MÉXICO HA SUSCRITO.**

De los convenios y acuerdos bilaterales en materia aerocomercial, que México ha firmado hasta el presente año de 2017, se puede apreciar lo siguiente: al haber realizado un estudio de la base de datos de la Secretaría de Relaciones Exteriores en su portal en línea [http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/consulta\\_nva.php](http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/consulta_nva.php)., donde se encuentran todos los convenios y acuerdos bilaterales, que México ha firmado desde 1948 hasta la fecha, así como los que se encuentran en periodo de

---

<sup>75</sup> Vallarta Marrón, José Luis, *Derecho internacional público*, México, Ed. Porrúa S.A. de C.V. y Facultad de Derecho UNAM, 2009, p.73.

aprobación y modificación, por lo que de la información obtenida en dicho portal, se puede desprender lo siguiente:

1.- México empezó la firma de convenios bilaterales en el año de 1948, siendo el primer convenio registrado con Portugal.

2.- Se modifican los convenios sobre transportes aéreos celebrados entre México y los siguientes países: Austria, Bélgica, Rep. Checa, Francia, Alemania, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Portugal, España y Reino Unido por medio del “Acuerdo sobre Determinados Aspectos de los Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la Unión Europea” firmado el 15 de diciembre de 2010, por lo que, los convenios antes convenidos con los países citados hicieron modificaciones en lo individual y se publicaron en el mismo portal de la Secretaría de Relaciones Exteriores, para quedar conforme a los criterios de la Unión Europea, puesto que los convenios anteriores fueron firmados mucho antes de la conformación de la Unión Europea.

3.- Después de estar registradas al menos ocho modificaciones, prórrogas y enmiendas, del “Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América que Enmienda el Convenio sobre Transportes Aéreos del 15 de agosto de 1960, Enmendado y Prorrogado”, que por publicación en el Diario Oficial de la Federación de 19 de agosto de 2016 se emitió el Decreto Promulgatorio del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, hecho en Washington, D.C., el dieciocho de diciembre de dos mil quince, vigente a la fecha, el cual se agregará al presente trabajo como Apéndice II y que en líneas puntuales de su contenido me permitiré describirlo en cuanto a los servicios de transporte de pasajeros, carga y correos -mixtos-:

- a) Incorpora la multidesignación de transportistas aéreos sin limitación de ingreso a ninguna ruta, lo que significa una liberalización de acceso a los mercados irrestricta;
- b) Confirma la liberalización de la capacidad, lo que significa la liberalización del número de frecuencias a ofertar y cualquier tipo de equipo (aeronaves), que puedan prestar los servicios aéreos;
- c) Adopta el modelo tarifario liberal de doble desaprobación, con el que restringe casi en lo absoluto, la rectoría de los Estados sobre la fijación y aplicación de las tarifas al transporte aéreo;
- d) Acoge las cuatro primeras libertades del aire, ratifica las quintas otorgadas bajo el acuerdo de 1960 y da entrada a la posibilidad de abrir cualquier quinta libertad, previo acuerdo entre autoridades aeronáuticas, lo que significa que no será necesario enmendar el tratado para liberalizar estos derechos aerocomerciales; y
- e) Admite amplias facilidades para la celebración de acuerdos comerciales entre Estados parte y operadores de terceros Estados.

4.- Por otro lado, se encuentra un convenio bilateral especial firmado con Estados Unidos de América, intitulado “Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América para el Fomento de la Seguridad en la Aviación”, firmado el 18 de septiembre de 2007.

También se encuentra en el Documento 9626 Manual Sobre la Reglamentación del transporte aéreo internacional<sup>76</sup>, en la reglamentación bilateral un apartado que habla sobre la evolución en los servicios aéreos internacionales, que tuvo sus inicios en los años veinte, pero que debido a la Segunda Guerra Mundial, entre los años 1939 a 1945, hubo un cese casi total de los vuelos comerciales. La mayor parte de los acuerdos bilaterales que se encuentran firmados, son en su mayor parte, posteriores a la Conferencia Diplomática, de la que en este trabajo he dicho, celebró en Chicago en el año 1944, menciona que el

---

<sup>76</sup> OACI, *Manual sobre reglamentación...*, cit., p.24.

uso generalizado de los acuerdos bilaterales por parte de los Estados para reglamentar el transporte aéreo internacional surge del principio de soberanía nacional; en el espacio aéreo situado sobre su territorio acordado en el Convenio de Chicago, así como de que sea obligatorio pedir permiso especial para poder explotar servicios aéreos internacionales regulares, en el territorio o sobre un Estado contratante, para poder así finalmente convenir, la manera de reglamentar la capacidad, las tarifas y otras cuestiones. En los años setenta a ochenta, varios Estados adoptaron criterios de reglamentación más liberales, caracterizados por la ausencia de restricciones en lo tocante a la capacidad, menor intervención gubernamental en cuestiones de tarifas, mayor acceso a los mercados y el derecho de cada parte a designar más de una línea aérea para que disfrutara de ese acceso. En los años noventa la liberalización se generalizó, por lo que para adaptarse a estos cambios, varios Estados modificaron su reglamentación y adaptaron políticas más liberales, en los que se eliminan todas las restricciones sobre acceso a los mercados, capacidad y fijación de precios como los acuerdos de “cielos abiertos” antes mencionado. Varios acuerdos se han convertido en multilaterales de alcance regional o subregional; después del año 2000, se ha producido una liberalización por medio de acuerdos bilaterales nuevos o revisados para incorporar la reglamentación colectiva por parte de grupos de Estados, lo cual ya está ocurriendo en México, como por ejemplo, los convenios firmados con Estados miembros de la Unión Europea, de los cuales me he ocupado y seguiré abordando en el presente estudio, como se verá en el punto 3.3 del presente capítulo, hoy día, también pueden tratarse de acuerdos plurilaterales como los mencionados en el inicio del actual capítulo.

### **3.2.- CONVENIOS BILATERALES VIGENTES QUE EL ESTADO MEXICANO HA CELEBRADO.**

De la base de datos de la Secretaría de Relaciones Exteriores en su portal en línea [http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/consulta\\_nva.php](http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/consulta_nva.php)., se cuentan más de 65 convenios bilaterales firmados por México hasta julio de 2016 registrados, de los

cuales 18 son modificaciones, prórrogas o enmiendas, uno especial sobre la Unión Europea que menciono en el punto 2 y, un segundo convenio bilateral firmado con Estados Unidos de América, que aparentemente no tuviera un fin económico, pero por los motivos señalados en el punto 4, llego a la conclusión de que sí tiene un interés económico y que influye en la actividad aerocomercial en México. Algunos convenios son los que a continuación se enlistan<sup>77</sup>:

#### ALGUNOS CONVENIOS BILATERALES VIGENTES EN MÉXICO

| # | CONVENIO  | FECHA DE ENTRADA EN VIGOR | #  | CONVENIO   | FECHA DE ENTRADA EN VIGOR | #  | CONVENIO   | FECHA DE ENTRADA EN VIGOR |
|---|---|---------------------------|----|--|---------------------------|----|--|---------------------------|
| 1 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Panamá   | 1° ago 1996               | 23 | Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte sobre Servicios Aéreos | 20-mar-89                 | 45 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Chile   | 1° jul 1999               |
| 2 | Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República del Paraguay sobre Transporte Aéreo  | 27-dic-12                 | 24 | CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DEL PERU                               | 30-mar-90                 | 46 | Acuerdo por el que se <u>Modifica</u> el Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América del 15 de agosto de 1960                               | 28-may-98                 |
| 3 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Cuba   | 24-sep-92                 | 25 | Convenio sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Singapur                            | 28-ene-91                 | 47 | Acuerdo por el que se <u>Modifica</u> el Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Cuba, del 9 de agosto de 1991  | 19-feb-99                 |
| 4 | Acuerdo que Modifica el Artículo 3, numeral 1 del Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Panamá, firmado en la ciudad de Panamá, el 14 de febrero de 1996 | 02-feb-14                 | 26 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Federativa Checa y Eslovaca            | 4 feb 1991                | 48 | Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América que <u>Enmienda</u> el Convenio sobre Transportes Aéreos del 15 de agosto de 1960, <u>Enmendado</u> y <u>Prorrogado</u> | 19-ene-00                 |

<sup>77</sup> Esquema realizado por la persona que realiza la presente investigación.

|    |  |            |    |   |             |    |  |             |
|----|--|------------|----|---|-------------|----|--|-------------|
| 5  | Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Canadá sobre Transporte Aéreo                          | 17-jul-15  | 27 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Federativa Checa y Eslovaca   | 4 feb 1992  | 49 | Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de Bélgica   | 1° jul 2003 |
| 6  | Acuerdo sobre Transporte Aéreo Civil entre los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos y Portugal                                | 22-oct-48  | 28 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Polonia  | 17-abr-91   | 50 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Nueva Zelanda   | 3 mar 2000  |
| 7  | Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de las Filipinas  | 3-dic-1952 | 29 | Acuerdo por el que se Prorroga y Modifica el Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Italiana   | 31-mar-93   | 51 | Acuerdo por el que se <u>Modifica</u> el Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Cuba del 9 de agosto de 1991             | 16-nov-00   |
| 8  | Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América | 17-ene-61  | 30 | Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la Confederación Suiza que <u>Modifica</u> el Convenio entre los dos Gobiernos sobre Transportes Aéreos, suscrito en la Ciudad de México el día 2 de junio de 1966 | 18-ene-93   | 52 | Acuerdo para <u>Enmendar y Adicionar</u> el Convenio sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Corea, firmado el 21 de julio de 1988 | 03-ene-03   |
| 9  | CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LA REPUBLICA ITALIANA                                       | 23-sep-66  | 31 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Costa Rica   | 1° nov 1995 | 53 | Acuerdo que <u>Modifica y Adiciona</u> el Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Francesa, del 18 de mayo de 1993          | 5 ago 2004  |
| 10 | Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y Suiza sobre Transportes Aéreos   | 04-sep-67  | 32 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de Tailandia  | 10-feb-92   | 54 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Popular China  | 30-jul-05   |
| 11 | Convenio sobre Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Federal de Alemania                            | 02-nov-69  | 33 | Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América que <u>Modifica el Convenio</u> sobre Transportes Aéreos del 15 de agosto de 1960, tal como ha                                       | 1° sep 1992 | 55 | Acuerdo que <u>Modifica y Adiciona</u> el Convenio sobre Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Italiana del 23 de diciembre de 1965                                   | 22-jul-05   |

|    |   |                              |    |   |             |    |  |             |
|----|---|------------------------------|----|---|-------------|----|--|-------------|
|    |   |                              |    | sido Enmendado y Prorrogado   |             |    |  |             |
| 12 | ACUERDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA          | 21-mar-84                    | 34 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Guatemala  | 20-mar-95   | 56 | Acuerdo que <u>Modifica</u> el Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Panamá, firmado en la ciudad de Panamá, el 14 de febrero de 1996               | 14-dic-06   |
| 13 | Convenio que <u>Prorroga y Modifica</u> al Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos      | 30-nov-70                    | 35 | Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Malasia sobre Transporte Aéreo  | 10-feb-93   | 57 | Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América que <u>Enmienda</u> el Convenio sobre Transportes Aéreos del 15 de agosto de 1960, <u>Enmendado</u> y <u>Prorrogado</u> | 18-jul-06   |
| 14 | Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de los Países Bajos     | 22 ene 1973                  | 36 | Acuerdo que <u>Modifica</u> el Convenio sobre Transportes Aéreos del 6 de diciembre de 1971 entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de los Países Bajos | 24-mar-93   | 58 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de El Salvador   | 25-nov-07   |
| 15 | Convenio sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Japón                           | 23-feb-73                    | 37 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Bolivia  | 27-nov-96   | 59 | Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América para el <u>Fomento de la Seguridad en la Aviación</u>   | 24 feb 2010 |
| 16 | Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Colombia       | Provisional desde 9 ene 1975 | 38 | Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Francesa   | 24 sep 1993 | 60 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de la India  | 29-may-09   |
| 17 | Convenio que <u>Modifica</u> el Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y Suiza sobre Transportes Aéreos del 2 de junio de 1966 | 22-nov-78                    | 39 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Dominicana  | 12-dic-96   | 61 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Jamaica   | 21-sep-14   |

|    |  |             |    |  |             |    |   |           |
|----|--|-------------|----|--|-------------|----|---|-----------|
| 18 | CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LA UNION DE REPUBLICAS SOCIALISTAS SOVIETICAS   | 11-mar-77   | 40 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno Federal de Austria   | 1° mar 1996 | 62 | Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Australia sobre Servicios Aéreos                  | 13-may-11 |
| 19 | Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de España  | 22 nov 1979 | 41 | Convenio sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Federativa del Brasil  | 18-jul-96   | 63 | Acuerdo sobre Determinados Aspectos de los Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y <i>la Unión Europea</i>      | 22-jun-12 |
| 20 | CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA   | 14-ene-88   | 42 | Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República del Ecuador  | 18-nov-96   | 64 | Convenio sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos | 04-jun-15 |
| 21 | Convenio sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Corea   | 09-nov-89   | 43 | Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Gran Ducado de Luxemburgo sobre Transporte Aéreo  | 24-jun-99   | 65 | Convenio sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Turquía    | 16-jul-15 |
| 22 | Acuerdo que <u>Modifica y Prorroga</u> el Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América del 15 de agosto de 1960, tal como ha sido Enmendado y Prorrogado | 7 mar 1989  | 44 | Acuerdo a través del cual se <u>Modifica</u> el Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Argentina, suscrito el 14 de mayo de 1969 | 12-ago-02   |    |   |           |

Destaco que los convenios bilaterales mencionados, en su mayoría fueron firmados hace más de 20 años y en el peor de los casos más de 30 años. A excepción de los mencionados con las modificaciones, debido a la integración de la Unión Europea, el criterio y el avance tecnológico y económico son muy distintos al momento que fueron firmados, por lo que respetando la idea de que el Derecho Aeronáutico es dinámico, debido a su constante cambio y evolución como mencioné en el capítulo primero de la presente tesis, por lo que México debería revisar y actualizar cada convenio con lupa, pues los convenios bilaterales signados del 2000 al 2015 son pocos.

### **3.3.- OTROS DOCUMENTOS QUE OTORGAN Y RECONOCEN DERECHOS Y OBLIGACIONES AEROCOMERCIALES.**

Como se desprende del multicitado Documento 9626, “Manual Sobre la Reglamentación del transporte aéreo internacional”, en el encuentra la reglamentación bilateral que se debe de seguir “las enmiendas o las modificaciones a los acuerdos bilaterales se aprueban por medio de consultas entre las partes. Pueden incorporarse en un memorando de acuerdo, un acta acordada, un intercambio de comunicaciones o un protocolo, pero generalmente se llevan a cabo mediante un canje de notas diplomáticas.”<sup>78</sup>, en el propio documento citado nos menciona los lineamientos y artículos que deben contener todos los convenios bilaterales como modelo.

También lo que se encuentra conforme al artículo 5 de la Ley Sobre la Celebración de Tratados, que dispone lo siguiente:

“Artículo 5o.- La voluntad de los Estados Unidos Mexicanos para obligarse por un tratado se manifestará a través de intercambio de notas diplomáticas, canje o depósito del instrumento de ratificación, adhesión o aceptación, mediante las cuales se notifique la aprobación por el Senado el tratado en cuestión.”

En muchos de los convenios bilaterales analizados por la suscrita con motivos de la presente tesis, tenían registrados varios intercambios de notas diplomáticas, siendo una práctica muy usual en el procedimiento de conversaciones para la concretar un convenio bilateral, ya sea para hacer modificaciones o hacer prórrogas y enmiendas al mismo.

#### **3.3.1.- MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO.**

En el *Manual Sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional* que es el multicitado Documento 9626, nos dice que “...los memorandos de

---

<sup>78</sup> OACI, *Manual sobre reglamentación...*, cit., p. 32.

entendimiento, se mantienen confidencialmente y no se registran en la OACI, otros se registran únicamente después de un plazo de varios años y, asimismo, otros quedan sin registrar por las dos partes.”<sup>79</sup>

El mismo documento crítica tajantemente los memorandos de entendimiento como acuerdos secundarios o, dice, es una de las deficiencias de la estructura reglamentaria bilateral, ya que falta a la transparencia y a la posibilidad de que otros Estados o personas ajenas, puedan tener acceso al contenido de los mismos ya que no son registrados ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), donde quedan abiertos para la inspección ya que señalan los artículos 81 y 83 del Convenio de Chicago, “los Estados deben registrar todos los acuerdos aeronáuticos en la OACI”, por lo cual evidentemente la falta de transparencia los acuerdos secundarios de éste tipo.

Por otra parte también es importante mencionar lo que es un acta acordada, que “...constituye una constancia oficial, convenida por ambas partes (generalmente por las delegaciones estatales a una consulta o negociación), de lo que se dijo o hizo en una reunión. Un memorando de consulta constituye una constancia menos oficial de los resultados de una reunión, sin generalmente constituir por sí mismo un acuerdo o entendimiento. Un comunicado de prensa acordado o un comunicado de prensa conjunto acordado se publica a veces para informar al público sobre la evolución de una consulta o negociación.”<sup>80</sup>

### **3.3.2.- ACTA FINAL.**

El acta final es el documento donde se enuncian las decisiones de una conferencia diplomática o resultado de la negociación bilateral, y como dice el Documento 9626 Manual Sobre la Reglamentación del transporte aéreo internacional<sup>81</sup>.

---

<sup>79</sup> Ibidem, p. 40.

<sup>80</sup> Ibidem, p. 29.

<sup>81</sup> Ibidem, p. 59

Por otro lado, “el tratado:... se designa a veces como acta, acuerdo, arreglo, carta, convenio, pacto, declaración, acta final o protocolo...”<sup>82</sup>. En muchos convenios bilaterales se encuentra que inician con el título Acta Final de ahí se desprenden los gobiernos participantes, sus representantes y las conclusiones del mismo, Anexos y finalmente la firma y aceptación del convenio.

### **3.3.3.- ANEXOS (CUADRO DE RUTAS).**

Dentro de los convenios se encuentran varios Anexos, estos se citan en el cuerpo del convenio, colocándose al final. “El acuerdo puede tener uno o varios anexos, adjuntos que se consideran generalmente como parte del acuerdo y que habitualmente definen los derechos de rutas, tráfico y explotación. También pueden comprender otros asuntos, incluso en forma separada (p. ej., capacidad, vuelos de fletamento). Los asuntos de un anexo generalmente son los que, por oposición a los artículos del cuerpo principal del acuerdo, podrían ser modificados ocasionalmente por las partes o sus autoridades aeronáuticas en respuesta al cambio de circunstancias. Generalmente, se puede enmendar un anexo en forma más rápida que un artículo de un acuerdo, especialmente si, de conformidad con las leyes de cualquiera de las dos partes, se requiere una ratificación oficial de una enmienda de un artículo. El anexo más común es el anexo sobre rutas, que contiene el cuadro de rutas, o la descripción de las rutas por las que las líneas aéreas designadas de cada parte pueden explotar los servicios acordados, así como las condiciones o restricciones aplicables a algunas o a la totalidad de las rutas.”<sup>83</sup> Para tener un ejemplo más claro de lo que son anexos referentes a los cuadros de rutas utilizaré el siguiente “CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA” donde en la parte final correspondiente a las páginas 7 y 8 se encuentra lo siguiente:

---

<sup>82</sup> Ibidem, p. 62

<sup>83</sup> Ibidem, p. 40.

### 3.3.4.- OTROS.

Como anteriormente menciono, “el acuerdo puede tener uno o varios anexos, adjuntos que se consideran generalmente como parte del acuerdo y que habitualmente definen los derechos de rutas, tráfico y explotación, pero también pueden comprender otros asuntos, incluso en forma separada (p. ej., capacidad, vuelos de fletamento)”<sup>84</sup>, por lo que a manera de ejemplo en el “ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA QUE ENMIENDA EL CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS DEL 15 DE AGOSTO DE 1960, ENMENDADO Y PRORROGADO” se encuentran en las páginas 6 y 7 los anexos II y III respectivamente de fletamento y de arreglos corporativos de comercialización, que se transcriben a continuación:

|   |
|---|
| <p style="text-align: center;"><b>CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y<br/>EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA</b></p> <p style="text-align: center;">ANEXO<br/>Cuadro de Rutas y Condiciones de Operación<br/>SECCION I</p> <p>1. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá derecho a operar, en ambas direcciones, la siguiente ruta:<br/>Puntos en territorio mexicano - vía puntos intermedios hasta Caracas y viceversa.</p> <p>2. Sin derechos de tráfico de quinta libertad del aire entre los puntos intermedios y Caracas y viceversa.</p> <p>3. La línea aérea designada tendrá derecho a omitir en uno o en todos sus vuelos las escalas intermedias.</p> <p style="text-align: center;">ANEXO<br/>Cuadro de Rutas y Condiciones de Operación<br/>SECCION II</p> <p>1. La línea aérea designada por el Gobierno de Venezuela tendrá derecho a operar, en ambas direcciones, la siguiente ruta:<br/>Puntos en territorio venezolano - vía puntos intermedios hasta la Ciudad de México y viceversa.</p> <p>2. Sin derechos de tráfico de quinta libertad del aire entre los puntos intermedios y la Ciudad de México y viceversa.</p> <p>3. La línea aérea designada tendrá derecho a omitir en uno o en todos sus vuelos las escalas intermedias.</p> <p style="text-align: center;">ANEXO<br/>Cuadro de Rutas y Condiciones de Operación<br/>SECCION III</p> <p>1. Cada una de las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes podrá ofrecer hasta mil cincuenta (1050) asientos a la semana, en cada dirección, en un máximo de siete (7) frecuencias.</p> <p>2. Ambas Partes Contratantes convienen en instar a las líneas aéreas designadas, para que celebren acuerdos de cooperación entre ellas.</p> <p>3. En el caso de que el desarrollo del mercado llegare a justificar una oferta de capacidad superior a la convenida, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes determinarán de común acuerdo los incrementos que puedan ser necesarios</p> |
|---|

<sup>84</sup> Ídem, p. 40.

ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE  
LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA QUE ENMIENDA EL CONVENIO SOBRE TRANSPORTES  
AEREOS DEL 15 DE AGOSTO DE 1960, ENMENDADO Y PRORROGADO

ANEXO II: SERVICIOS DE FLETAMENTO

1. Las líneas aéreas regulares y de fletamento podrán operar vuelos de fletamento incluyendo servicios mixtos y exclusivos de carga, entre los territorios de las Partes cuando cumplan con los siguientes requisitos:
  - a. Cualquier transportista interesado deberá solicitar su registro como operador de servicio aéreo de fletamento, acreditando contar con un permiso expedido por su Gobierno para prestar este servicio.
  - b. Las líneas aéreas regulares designadas al amparo de este Convenio están exentas del cumplimiento de este requisito y también podrán operar servicios de fletamento.

...

ANEXO III: ARREGLOS COOPERATIVOS DE COMERCIALIZACION

1. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización con una o más líneas aéreas de cualquiera de las Partes, o de un tercer país, a condición de que todas las líneas aéreas que lleguen a dichos arreglos: 1) tengan la debida autorización, y 2) reúnan los requisitos que se aplican normalmente a dichos arreglos

...

Como podrá observarse, en los anexos denominados “cuadros de rutas” se establecen derechos y obligaciones substanciales como el número de líneas aéreas designadas, el ejercicio de los derechos de tráfico acordado, determinación de las rutas, per se, servicios exclusivos de carga, servicios de fletamento, etc. Lo que sin duda en ocasiones representa la substancia comercial del tratado que se firma. La razón es que el anexo podrá modificarse con mayor facilidad que el cuerpo del tratado y adecuarse a las necesidades de los Estados parte.

En otras ocasiones, y en abono de lo aquí planteado, se celebran genuinos acuerdos durante las consultas que no forman parte del tratado y que pueden estar plasmados en memorándums de entendimiento, acta final, etc., y en donde las autoridades aeronáuticas que participan en la negociación, con el apoyo de sus respectivas cancillerías adquieren compromisos materiales que por la naturaleza a la que están regidas, que es el Derecho Internacional Público, engendran un precedente y constituyen “derechos adquiridos”.

### **3.4.- CLÁUSULAS EN CRISIS DE LOS CONVENIOS BILATERALES CELEBRADOS POR MÉXICO, Y SU POSTURA ANTE ELLAS.**

Como parte de las deficiencias exhibidas en el propio Documento 9626 Manual Sobre la Reglamentación del transporte aéreo internacional, se hace la siguiente crítica de las deficiencias en convenios bilaterales y por lo mismo se reconocen como sigue<sup>85</sup>:

1.-La falta de transparencia de algunos convenios secundarios, como los memorándums de entendimiento que no son registrados ante la Organización de Aviación Civil Internacional, a los que me referí en el último párrafo del apartado que antecede, según lo expuesto por el Doctor Rogelio Rodríguez Garduño en su cátedra a la que he hecho referencia en el desarrollo del presente escrito.

2.- La ineficacia de los mecanismos efectivos de solución de controversias. Valga la pena destacar como un asunto periférico a la presente tesis pero de un alto grado de importancia, que ya sea durante la formación del tratado como en algunas de sus aplicaciones la mayor parte de Estados constitucionales con los que México sostiene relaciones en ésta y en otras materias, tienen un control previo de la constitucionalidad de los tratados, del que se encargan los tribunales o salas constitucionales, sin que nuestro país lo tenga adoptado a la fecha teniendo una clara debilidad al momento de negociar o acudir a paneles o instancias de soluciones.

3.- El hecho de que la estructura de la reglamentación bilateral se basa en decisiones *ad hoc*, sobre las circunstancias y situaciones en que se tratan cuestiones como: derechos de tráfico, la capacidad y las tarifas. (Principios de las Bermudas), en ocasiones pareciera que limita a los Estados para que puedan abordar temas de su realidad y que no necesariamente se encuentran en el modelo

---

<sup>85</sup> Ibidem, pp.40-41.

que se utiliza, como pueden ser las relativas a la seguridad de la aviación, transporte intermodal, etc.

4.- El reconocimiento de que cada negociación bilateral puede ser diferente, aún si un Estado ha celebrado tratados con otros países. Una de las crisis que aquejan al bilateralismo es el reconocimiento de la reciprocidad real y efectiva, lo que hace que un tratado con un país pueda variar sustancialmente respecto de otro, ejemplo, la navegación de servicios aéreos entre México y Chile, particularmente en la concesión de servicios de tráfico más allá para México debe ser cerrada, pues el tamaño del mercado que existe al norte de México con Estados Unidos de América es infinitamente mayor al que pueda haber de Chile hacia el Norte de las regiones inhabitables de las regiones Antárticas o bien de los mercados marginales de larga distancia como Australia y Nueva Zelanda.

5.-La cláusula de propiedad sustancial y control efectivo, que permite a los Estados salvaguardar su soberanía frente a otro Estado, para quien aproveche los derechos de un tratado sea realmente la parte Estatal o empresarial del otro Estado parte y no capitales o intereses multinacionales o de otros Estados preponderantes.

Es importante medir las ventajas y desventajas antes de la firma de cualquier convenio, ya que es el propósito de esta tesis, es analizar si realmente los convenios firmados por México nos han beneficiado o no, es de hacer notorio, que en el documento madre, como lo es el multicitado Manual 9626 así como el 9587, donde se rigen los lineamientos para la firma de convenios internacionales en materia aeronáutica, reconozca en el mismo las posibles deficiencias, por lo que es de esperar que en los próximos años existan diversas modificaciones, así como la debida integración de principios de libre competencia que impida actividades monopólicas, o que el uso de convenios como los memorándums de entendimiento que no se registran y que son textos desconocidos para muchos, tengan pactos que no beneficien o no sean equilibrados para alguna de las partes contratantes, esto

es a partir de mecanismos más ágiles se puedan actualizar los contenidos de las cláusulas tipo que en ocasiones resultan ser cerradas.

**Los convenios bilaterales usualmente contienen las siguientes disposiciones y cláusulas.**<sup>86</sup>:1.- Un preámbulo; 2.- Definiciones; 3.- Declaración sobre los derechos de tráfico o libertades del aire; 4.- Sobre oportunidades justas e iguales o justas y equitativas; 5.- Designación y autorización; 6.- Revocación o suspensión de la autorización de explotación (propiedad sustancial y control efectivo de las aerolíneas designadas); 7.- Capacidad; 8.- Tarifas; 9.- Estadística; 10.- Operaciones comerciales u oportunidades comerciales; 11.- La expresión de derechos; 12.- Sobre competencia leal; 13.- Sobre aeronavegabilidad y reconocimiento de documentos técnicos y licencias otorgadas al personal técnico aeronáutico; 14.- Seguridad de la aviación (no viene del tipo Bermudas II); 15.- Derechos arancelarios e impuestos; 16.- Tasas a los usuarios de los servicios aeroportuarios o de tránsito aéreo; 17.- Aplicación de las leyes; 18.- Sobre consultas; 19.- Solución de controversias; 20.- Expiración o denuncia; 21.- Sobre otros acuerdos multilaterales; 22.- Registro ante la OACI; 23.- Sobre entrada en vigor; 25.- Disposiciones sobre firmas, fecha lugar e idiomas; 26.- Puede tener uno o varios Anexos, habitualmente definen los derechos de rutas, tráfico y explotación, o también de capacidad y vuelos de fletamento, el más común es el cuadro de rutas ;27.- Un protocolo, que permite ampliar, aclarar o enmendar y 28.- Un canje de comunicaciones, que expresa la aceptación y acuse de recibido. Es lo más habitual de encontrar en un convenio bilateral que ha evolucionado a partir de los modelos de Bermudas.

### **3.4.1.- LA PROPIEDAD SUSTANCIAL Y CONTROL EFECTIVO.**

En el análisis de las cláusulas anteriores menciono la “ **6.- Designación y autorización**”, en ella se encuentra lo tocante a la propiedad sustancial y el control efectivo, ya que el artículo de designación y autorización otorga el derecho de

---

<sup>86</sup> Ibidem, pp.34-36.

designar a uno o varios transportistas aéreos, para que exploten los servicios convenidos , fijando las condiciones limitadas del acuerdo que permiten a la otra parte aceptar o denegar la autorización de explotación a dichos transportistas, que hayan sido designados e incluso retirarla cuando ya hubiera sido designada y se encuentre explotando los servicios por virtud del tratado. Por lo que las condiciones para denegar e incluso suspender una autorización de explotación, como ya lo he apuntado suelen consistir en que la parte que recibe la designación de la línea aérea propuesta por otro Estado en términos del tratado, tendrá la facultad de cerciorarse que la propiedad accionaria que da a sus tenedores los derechos corporativos plenos, y por lo tanto un derecho de propiedad sustancial o un control efectivo, se encuentran en manos de nacionales de la parte que los designa. De no ser así puede rechazar la designación o retirar la que ya hubiere sido recibida aún y cuando la aerolínea esté explotando los derechos del tratado.

La OACI mediante el documento 9626<sup>87</sup>, recomienda una discusión y análisis que incluso pueda conducir a la eliminación de esta importante cláusula, ya que es muy difícil que los Estados puedan realmente cerciorarse del origen de la nacionalidad de los capitales, además reconoce que la globalización económica ha dado como resultado la internacionalización de los capitales y controles corporativos de las líneas aéreas; por lo que los Estados debieran admitir esa realidad, con lo cual no concuerdo, ya que es mejor mantener esta cláusula y el derecho de los Estados para cerciorarse de quien realmente usufructuará los servicios aéreos, es una línea aérea con intereses de la nacionalidad de su contraparte. Negar esta situación, sería abdicar el reconocimiento de un ejercicio soberano de los Estados para negociar con otro par, con el cual guarda una relación muy específica y distinta, a la que tendría la nacionalidad de los capitales que pueden controlar una línea aérea y que son de uno o varios Estados diversos de quienes celebran el tratado.

---

<sup>87</sup> Ibidem, p. 35.

Pero al considerar el otorgamiento de un permiso o una licencia a un transportista aéreo extranjero, las autoridades de transporte aéreo suelen apoyarse en criterios establecidos en el acuerdo de transporte aéreo pertinente, así como en las leyes y los reglamentos nacionales. “Puede incluirse entre tales criterios el requisito de que la propiedad mayoritaria y el control efectivo del transportista aéreo extranjero estén en manos del Estado designante o de sus nacionales, así como la voluntad y capacidad del solicitante de cumplir las leyes y los reglamentos nacionales pertinentes.”<sup>88</sup> De lo anterior, es importante señalar lo que establece el Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional Documento 9626, de manera sustantiva:

#### PROPIEDAD DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS CRITERIOS DISCRECIONALES

“Los criterios aplicados por los Estados en la mayoría de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos para designar y autorizar líneas aéreas han consistido en que la línea aérea debe ser de propiedad mayoritaria y estar bajo control efectivo por parte del Estado designante o sus nacionales. Los Estados han retenido también generalmente el derecho de denegar o revocar la autorización de explotación o imponerle condiciones si la línea aérea extranjera designada no satisface dichos criterios; la aplicación de esta disposición por el Estado que recibe la designación es discrecionalia.

Algunas de las razones principales para este método consisten en que los criterios permitirán que un Estado pueda:

- impedir la explotación de servicios aéreos por parte de transportistas que pertenezcan a determinados Estados o estén controlados por los mismos; x establecer un vínculo entre el transportista aéreo que ejerce derechos comerciales internacionales y el Estado titular de los mismos, impidiendo así que se den casos de ventajas no recíprocas, cuando un transportista aéreo de un Estado usa los derechos de otro Estado;
- implantar una política de equilibrio de ventajas respecto a los transportistas aéreos de los Estados en cuestión;
- evitar, en ciertas circunstancias, que los transportistas aéreos nacionales usen los derechos de otro Estado para servir a su propio Estado.

Respecto a la reglamentación de la propiedad y el control de las líneas aéreas a nivel nacional, muchos Estados establecen límites reglamentarios sobre la propiedad extranjera permisible en los transportistas nacionales (p. ej., no más del 49%) en su legislación o reglamentos nacionales relativos a la autorización de transportistas

---

<sup>88</sup> *Ibidem*, p. 13.

aéreos o la inversión extranjera. Entre otras cosas, dichas normas se justifican por los motivos siguientes:

- los transportistas nacionales se consideran como un activo estratégico;
- las líneas aéreas de propiedad extranjera deberían excluirse del mercado interior;
- las aeronaves de las empresas de propiedad nacional pueden fácilmente utilizarse para las necesidades nacionales en materia de defensa o emergencia.”<sup>89</sup>

Lo que se pretende con esta cláusula es que se tenga un cuidado especial en los temas de seguridad y de inversión extranjera adecuados, puesto que no tener debidamente establecido y reglamentado el límite de la inversión extranjera puede provocar que un activo estratégico en el mercado nacional corra peligros innecesarios, o que en el caso de seguridad nacional no se pueda utilizar adecuadamente las aeronaves para una emergencia, por estar en manos de intereses de Estados ajenos a quienes las designan y de los cuales han adquirido la “nacionalidad”, por lo que debe haber un equilibrio para la debida explotación de los servicios aéreos.

### **3.4.2.- TARIFAS.**

Como se desprende de las *cláusulas tipo* de un tratado internacional sobre servicios aéreos: (tipo Bermudas), las que me permití presentar en el apartado anterior, entre ellas, la identificada como número “8.- Un artículo sobre tarifas”, se encuentra en crisis, esto es así por las tendencias de los Estados y la presión de las mega aerolíneas a liberalizar los precios de las tarifas aéreas, de acuerdo con la oferta y la demanda en los mercados, queriendo así llevar el neoliberalismo a las tarifas aéreas en donde sólo ganarían las grandes corporaciones aéreas, imponiendo sus condiciones, en detrimento de las líneas aéreas domésticas de todos los países con menos capacidad de competir en el sector aeronáutico internacional.

---

<sup>89</sup> *Ibidem*, pp.137-138.

Debo decir, que el origen de la intervención Estatal para regular tarifas y su consecuente inserción en los Modelos de tratados internacionales de estudio, se debió a una asociación entre la idea de que lo más importante de la aviación civil es garantizar la seguridad y un desarrollo equilibrado de los competidores de los mercados, pues lo primero que interesó a los Estados fue asegurarse que los operadores aéreos internacionales recuperarían sus costos de operación y obtendrían una utilidad razonable; esa fue la causa para elegir el primer modelo tarifario conocido como el de doble aprobación. Posteriormente se aparecieron otros modelos que aceptaron los Estados, según su condición específica, como el de la doble desaprobación el que ya mencioné en este trabajo, y que está directamente referido a los acuerdos sobre cielos abiertos, sin dejar de mencionar una postura aparentemente intermedia a través de la doble aprobación posterior. Se ven algunos aspectos relevantes de las presentes consideraciones:

“La OACI elaboró modelos detallados de una cláusula de doble aprobación, una cláusula de país de origen y una cláusula de doble desaprobación, a fin de ofrecer orientación sobre tres enfoques de reglamentación posibles respecto a las cláusulas o artículos relativos a tarifas (véase el Doc 9587) junto con un análisis de otros enfoques para la reglamentación de las tarifas, tales como el sistema de “zonas tarifarias” y el de “país de designación”.<sup>90</sup>

En el caso de México, la Ley de Aviación Civil asume la previa aprobación tarifaria en los servicios de transporte aéreo internacional regular, si bien remite los tratados internacionales para el caso específico, según lo preceptuado por los artículos 42 y 43 que para su mejor entendimiento, a continuación se reproducen:

#### **Capítulo VIII De las tarifas**

“Artículo 42. Los concesionarios o permisionarios fijarán libremente las tarifas por los servicios que presten, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones

---

<sup>90</sup> *Ibidem*, p. 35.

satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

Las tarifas internacionales se aprobarán por la Secretaría de conformidad con lo que, en su caso, se establezca en los tratados.

Las tarifas deberán registrarse ante la Secretaría para su puesta en vigor y estarán permanentemente a disposición de los usuarios.

La Secretaría podrá negar el registro de las tarifas fijadas por los concesionarios o permisionarios, si las mismas implican prácticas depredatorias, de carácter monopólico, de dominancia en el mercado o una competencia desleal que impida la permanencia en el mercado de otros concesionarios o permisionarios, y podrá establecer niveles tarifarios mínimos o máximos, según sea el caso, para los servicios respectivos, a fin de ordenar dichos niveles, con el objeto de fomentar la sana competencia.

En las tarifas se describirán clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetas y permanecerán vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas. Las restricciones deberán hacerse del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio.

**Artículo 43.** Cuando la Secretaría, por sí o a petición de la parte afectada, considere que no existe competencia efectiva entre los diferentes concesionarios o permisionarios, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, la Secretaría establezca bases de regulación tarifaria. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

En la regulación, la Secretaría podrá establecer tarifas específicas para la prestación de los servicios, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia.

Los concesionarios y permisionarios sujetos a tal regulación podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia que emita opinión sobre la aplicación y subsistencia de tales condiciones.”

La facultad de aprobación de tarifas del transporte aéreo internacional compete a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por medio de la Dirección de Tarifas de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en términos de lo siguiente:

REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
CAPÍTULO I Del ámbito de competencia de la Secretaría

“ARTÍCULO 2o. Para el despacho de los asuntos que le competen, la Secretaría contará con los siguientes servidores públicos, unidades administrativas, órganos administrativos desconcentrados y Centros SCT:

...

XVI.11. Dirección de Tarifas de la Dirección General de Aeronáutica Civil;”

La Dirección de Tarifas de la Dirección General de Aeronáutica Civil, le corresponde lo siguiente respecto a la aplicación de tarifas:

REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

“ARTÍCULO 21. Corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil:

...

XXXV. Ejercer las atribuciones de la Secretaría respecto de las tarifas y precios en materias de aviación civil nacional e internacional, aeroportuaria y los servicios relacionados con dichas actividades, de conformidad con las leyes, reglamentos, concesiones, permisos, autorizaciones, normas oficiales y demás disposiciones aplicables, excepto las que conforme a este Reglamento sean competencia de otras unidades administrativas;

...

XXXVII. Las demás que les señale el Secretario, dentro de la esfera de sus facultades.

... al Director de Tarifas de la Dirección General de Aeronáutica Civil, corresponderá el ejercicio de las atribuciones de la Secretaría respecto de las tarifas y precios en materias de aviación civil nacional e internacional, aeroportuaria y los servicios relacionados con dichas actividades, de conformidad con las leyes, reglamentos, concesiones, permisos, autorizaciones, normas oficiales y demás disposiciones aplicables, excepto las que conforme a este Reglamento sean competencia de otras unidades administrativas, a que se refiere la fracción XXXV,...”

De aquí se desprende, que el encargado del establecimiento de las tarifas y zonas tarifarias para los vuelos internacionales y nacionales, sean efectuados por medio de la Dirección de Tarifas de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Las tarifas que se establezcan en los convenios bilaterales deben ser competitivas y

justas, para fortalecer el crecimiento de la actividad aeronáutica, de las tarifas dependen los costos finales que tengan los servicios aerocomerciales.

Lo analizado anteriormente, corresponde a una política de doble aprobación tarifaria. No obstante, al haber firmado nuestro país con Estados Unidos de América un convenio en donde la aprobación de tarifas prácticamente desaparece, la letra de nuestra ley será nugatoria. Consecuentemente, México se suma en los hechos a la crisis de la cláusula de aprobación tarifaria que se ha venido planteando en el mundo y que, sin embargo, conservan aquellos países que reconocen la necesaria rectoría del Estado para intervenir en bien de la seguridad de la aviación, en una sana competencia que redunde en beneficio de los consumidores, para el caso pasajeros y destinatarios o consignatarios de la carga aérea.

### **3.5.- INVERSIÓN EXTRANJERA.**

Considerando que las cláusulas de los convenios internacionales sobre servicios aéreos mantienen, si bien en crisis, la cláusula de propiedad sustancial y control efectivo de las empresas designadas para prestar los servicios aéreos internacionales derivados de un tratado internacional, conviene ocuparnos de la inversión extranjera en México, para lo cual es necesario precisar el límite de inversión que establece nuestra legislación, tomando en cuenta los términos del artículo 9 y 11 de la Ley de Aviación Civil, quienes pueden ser designados por parte de México para prestar los servicios de transporte público aéreo internacional regular, son aquellas personas morales mexicanas que sean titulares de una concesión, para prestar en principio, el servicio público de transporte aéreo regular; así las cosas la aludida ley de aviación civil en su artículo 12 párrafo 3 que la participación de la inversión extranjera en el capital de las personas morales mexicanas, se sujetará a lo dispuesto por la ley de la materia.

En consecuencia de lo expuesto me remito a lo que establece la Ley de Inversión Extranjera, en lo que interesa al trabajo aquí presentado:

**Capítulo III**  
**De las Actividades y Adquisiciones con Regulación Específica**

“ARTÍCULO 7o.- En las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes:

...

II.- Hasta el 25% en:

- a) Transporte aéreo nacional;
- b) Transporte en aerotaxi; y
- c) Transporte aéreo especializado;

...

Los límites para la participación de inversión extranjera señalados en este artículo, no podrán ser rebasados directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, o cualquier otro mecanismo que otorgue control o una participación mayor a la que se establece, salvo por lo dispuesto en el Título Quinto de esta Ley.”

Resalto los aspectos del aludido artículo 7o, a saber establece hasta un 25% como límite inquebrantable, no obstante este cuerpo legislativo contiene una antinomia, pues realmente se pueden quebrantar los límites y no solamente con la inversión neutra –no concede a sus tenedores derechos corporativos plenos, es únicamente para aportantes de capital que no ejercen decisiones sustantivas en la sociedad-, como sugiere el último párrafo del dispositivo antes transcrito. Tal contradicción que permite rebasar los límites se encuentra en artículo 4o, lo transcribiré en adelante desde su parte conducente y comentaré para una mejor ilustración:

“ARTÍCULO 4o.-...

...

Para efectos de determinar el porcentaje de inversión extranjera en las actividades económicas sujetas a límites máximos de participación, no se computará la inversión extranjera que, de manera indirecta, sea realizada en dichas actividades a través de sociedades mexicanas con mayoría de capital mexicano, siempre que estas últimas no se encuentren controladas por la inversión extranjera.”

Destacaré que la ley fue publicada para su entrada en vigor el 27 de diciembre de 1993, conteniendo el enunciado del artículo 7º del que me he ocupado y el artículo 4º que lo contradice y abre los porcentajes de inversión, fue reformado el 24 de diciembre de 1996, con lo cual realmente la limitación del 25% no resulta ser de la interpretación armónica y sistemática de la Ley que nos ocupa, pues puede superarse y dar respuesta, al por qué Aeroméxico tiene una tenencia accionaria extranjera directa del más del 40% por parte de Delta Airlines.

Como menciono, muchos Estados establecen límites reglamentarios sobre la propiedad extranjera permisible en los transportistas nacionales. Generalmente no más del 49%, para no perder el control definitivo de las mismas,” entre otras cosas, dichas normas se justifican por los motivos siguientes:

- los transportistas nacionales se consideran como un activo estratégico;
- las líneas aéreas de propiedad extranjera deberían excluirse del mercado interior;
- las aeronaves de las empresas de propiedad nacional pueden fácilmente utilizarse para las necesidades nacionales en materia de defensa o emergencia.”<sup>91</sup>

La inversión extranjera debe vigilarse muy bien, pues de no tener controlados los porcentajes de inversión en la actividad aeronáutica que es un sector muy delicado, pondría en peligro la actividad comercial y los beneficios que se obtiene de ellas, no existiría una sana y justa competencia, se podrían fijar precios altos y nos colocaría en desventaja, o ponerlos muy baratos y afectar a otros sectores o líneas aéreas, por lo que el Estado mexicano, tiene la obligación de proteger y beneficiar las líneas aéreas nacionales sobre de cualquier extranjera, es

---

<sup>91</sup> Ibidem, p.136.

importante la inversión extranjera en el mundo, pues es evidente que muchas empresas han crecido o se han rescatado de crisis debido a la inversión. Aclarar que los Estados Unidos de América tiene un límite inquebrantable entre las líneas aéreas internacionales de hasta 25%.

### **3.5.1.- CONTRADICCIÓN LEGISLATIVA EN LA INVERSIÓN EXTRANJERA PARA LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA EN MÉXICO.**

Cuando se da una contradicción entre el derecho interno y un tratado internacional, prevalece el tratado, entonces, por ser los tratados Ley Suprema de la Unión: “No puede aducirse el derecho interno, incluido el constitucional, para justificar la violación de una obligación internacional que emane de un tratado para nosotros, dicho principio, reconocido en la CVDT plantea un problema, Según nuestro Derecho interno, la norma suprema es la Constitución; seguramente un juez mexicano frente a una contradicción entre la Constitución y un tratado, optaría por hacer prevalecer la Constitución en su sentencia. Por otra parte, no cabe la menor duda de que un tribunal internacional, frente a esa contradicción, haría prevalecer el tratado internacional.”<sup>92</sup> Aunque en México, muchos jueces y magistrados todavía no aplican de forma adecuada los tratados internacionales, es evidente la exigencia que se hace año con año, para que México respete lo que firma y lo haga cumplir. Muchos aplicadores de la ley niegan esos tratados, prefieren usar las normas internas, lo que genera un gran conflicto. “Como regla general, los tratados no tienen aplicación retroactiva a menos de que el tratado disponga otra cosa.”<sup>93</sup>

Muchas veces, se aprecia que cada Estado quiere conservar su criterio interno, a pesar de que el país se comprometió como Nación para cumplirlos. Por lo que “los tratados se aplican en la totalidad del territorio de las partes, a menos de que se haya acordado otra cosa. Por ejemplo, un tratado que prevea la libertad de

---

<sup>92</sup> Vallarta Marrón, José Luis, op., cit., pp.73-74.

<sup>93</sup> *Ibidem*, P.74.

sobrevuelo para aeronaves civiles previa notificación, puede excluir ciertas zonas por razones de seguridad nacional.”<sup>94</sup>

Si lo que firma es contrario a nuestra legislación o principios básicos, se entraría en un gran problema, pues debe entonces aplicarse el tratado primeramente, y estos deben tener armonía con nuestra legislación interna para que no exista un choque innecesario de normas, por lo que se debe tener cuidado con los convenios que se firmen, pues sus efectos pueden llegar a ser más nocivos que beneficiosos, al entrar en vacíos legales. Pero el problema radica en que México se ha quitado, materialmente, autoridad para rechazar a empresas designadas por otros Estados que no estén en manos de sus nacionales. Como he dicho anteriormente, ha permitido un elevado porcentaje de inversión extranjera directa y no se ocupa de cerciorarse, debidamente, que el control sustancial y control efectivo tanto de sus empresas como de las extranjeras que operan hacia México cumplan con esta condición.

En otro orden de ideas, vale la pena aclarar, procurando abordar exhaustivamente los temas de este capítulo que si bien las reservas, declaraciones habilitantes y excepciones que un Estado puede oponer en un tratado internacional, son claramente reconocidas en el derecho internacional público, estas no se justifican en los tratados bilaterales pues su contenido resulta de una negociación entre dos sujetos de derecho internacional público que en la vía convencional construyen sus acuerdos que plasman el tratado y dejan fuera aquellos temas en lo que no llegaron a alcanzar conformidad, “...una declaración unilateral por escrito que puede hacerse en el momento de la firma o en las subsiguientes etapas hasta el depósito de los instrumentos de ratificación o adhesión, con el objeto de excluir o modificar ciertas cláusulas respecto del Estado que hace esa declaración...”<sup>95</sup>. “Las reservas no tienen sentido en tratados bilaterales, de encontrarse la necesidad de excluir o modificar las cláusulas de un tratado sometido en nuestro caso al Senado,

---

<sup>94</sup> *Ibidem*, P.69.

<sup>95</sup> *Ibidem*, p.70.

más lógico resultaría modificar el texto mediante una nueva negociación”<sup>96</sup>. Se concluye que no hace falta la reserva en el presente caso, más no se encuentra que se haga una nueva negociación, sino una modificación o enmienda mediante cartas diplomáticas, del estudio de los convenios firmados por México.

---

<sup>96</sup> Ídem.

## **CAPÍTULO IV.- PLANEACIÓN A MEDIANO PLAZO DEL ESTADO MEXICANO, PARA TRANSITAR GRADUALMENTE DE UN ESQUEMA ESTRICTO DE RECIPROCIDAD AL RECONOCIMIENTO DEL MODELO LIBERAL YA INSERTO PARCIALMENTE EN ALGUNOS CONVENIOS BILATERALES QUE MÉXICO HA CELEBRADO.**

### **4.- POSICIÓN GEOGRÁFICA ESTRATÉGICA DE MÉXICO Y SU SITUACIÓN DIFERENCIADA CON EL RESTO DE LOS PAÍSES DE LA REGIÓN Y EL MUNDO EN GENERAL.**

México, ocupa un lugar muy importante geográficamente para el continente americano y el mundo, nuestro país, como ya lo expuse en el desarrollo del presente trabajo está posicionado geográfica y estratégicamente justo al lado de la primera potencia mundial y el mayor mercado doméstico e internacional de aviación civil, que son los Estados Unidos de América, consecuentemente muchos vuelos internacionales que pretendan llegar a ese país, desde Latinoamérica, el Caribe, Europa, Asia, África, etc., mantiene la tentación de hacer escala en nuestro país y ofrecer servicios de tránsito aéreo, no sólo desde el Estado de su nacionalidad hacia los Estados Unidos de América, sino que además tenga la posibilidad de hacer escala en nuestro país y vender servicios entre ciudades Estados Unidos de América y México, por ejemplo para una aerolínea chilena, ofrecer servicios desde Santiago de Chile Hacia Los Ángeles California con parada en la Ciudad de México y así poder vender además Ciudad de México-Los Ángeles, “La ubicación geográfica de México es una de las principales ventajas competitivas frente a otros países ya que está localizado donde concurren los dos principales corredores de manufactura aeroespacial en el mundo (en Norteamérica) y su posición geográfica facilita el acceso a los mercados asiáticos, europeo y del continente americano. Esta ventaja competitiva resulta que México esté considerado como un eje logístico de América”<sup>97</sup>. Como mencioné anteriormente, la denominada “Quinta Libertad del aire”, es el transporte de pasajeros, carga y/o correo entre terceros países, partiendo

---

<sup>97</sup> López Velarde, Samuel Chacón, op. cit., p.27.

del país de bandera, siendo este, un privilegio de conveniencia que otorga un Estado a otro en reciprocidad o no, para lo que deben estar de acuerdo los tres Estados participantes, por ello, es sumamente importante, que los convenios bilaterales que México ha suscrito en relación con la quinta libertad del aire, sean equitativos y recíprocos conforme a la gran competencia que tiene México frente a la capacidad de otros servicios de transporte aéreo comercial que tienen los países con los que permite la quinta libertad. Lo conveniente sería eliminar prácticamente de todos los tratados internacionales las quintas libertades más allá hacia otro país como Estados Unidos de América, pues no hay forma de encontrar un mercado recíproco para las aerolíneas de nuestro país.

México goza de una posición geográficamente atractiva, el autor López Velarde nos indica que hay aproximadamente 260 empresas europeas que operan en México distribuidas en su mayoría en las zonas fronterizas con Estados Unidos de América, “... la cercanía que México tiene con el mercado más importante del mundo en la actualidad, que es el de EUA, lo que le permite a las compañías europeas, establecidas en México, reducir costos de producción, mantenimiento y exportación a EUA. Incluso algunas de estas compañías, por el hecho de estar establecidas en México pueden estar en posibilidades de beneficiarse de los acuerdos establecidos en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte”<sup>98</sup>

Ahora bien, con relación a los convenios bilaterales de servicios aéreos como una herramienta de seguridad nacional, salvaguarda de la soberanía, fomento al fortalecimiento de nuestras empresas aéreas el impulso de una sana competencia que beneficie a los usuarios de servicio. Esto obliga a nuestro país a negociar con alta responsabilidad para evitar continuar con el deterioro de su industria aérea y propiciar el sano desarrollo en este subsector, nuestros convenios bilaterales sobre servicios aéreos deben procurar siempre un equilibrio y un beneficio mutuo para las naciones firmantes, a partir de una reciprocidad real y efectiva y el reconocimiento de las similitudes o asimetrías con el Estado que se negocia.

---

<sup>98</sup> Ídem.

#### 4.1.- POLÍTICA AERONÁUTICA MEXICANA.

La política en materia de aeronáutica en México, sin perjuicio a la que me referí en el capítulo I en el punto 1.2.2. y que se agrega como Apéndice al presente trabajo, es la que está inmersa en nuestro régimen jurídico y empezó a integrarse dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en una sección técnica de Navegación Aérea, que dependía entonces de la Dirección de Ferrocarriles, el 20 de septiembre de 1920, esto con la finalidad del otorgamiento de concesiones de servicios aéreo en México. Diez años más tarde debido al crecimiento tecnológico y en materia de aviación civil, se publica la Ley Sobre Aeronáutica Civil el 30 de junio de 1930, que regulaba lo relativo al uso del espacio aéreo nacional.

La Ley Sobre Aeronáutica Civil antes mencionada, “...incluía principios tales como la soberanía del Estado mexicano sobre el territorio y mares territoriales; la obligación de toda aeronave extranjera de obtener autorización previa para volar, aterrizar en territorio nacional, salvo por aquellas aeronaves que estuvieran matriculadas en Estados con los que México tuviera celebrados algún convenio de aeronavegación.”<sup>99</sup>, se crea un Registro Aeronáutico Mexicano para las aeronaves, estableciendo que los propietarios que fueran mexicanos se deberían registrar ante la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, mientras que las aeronaves que fueran extranjeras, tendrían que registrarse ante la Secretaría de Relaciones Exteriores. Esta ley fue abrogada posteriormente y substituida por la Ley Sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte, publicada el 31 de agosto de 1931 en el Diario Oficial de la Federación. Esta ley estaba conformada por siete libros, siendo el libro IV Comunicaciones Aeronáuticas, esta ley tenía lineamientos para el otorgamiento de concesiones, entre otros aspectos interesantes, pero, la misma estuvo en vigor 45 años solamente, entrando el 12 de mayo 1995 la Ley de Aviación Civil.

---

<sup>99</sup> Ibidem, p.37.

Como el autor López Velarde menciona en su libro “*Derecho Aeronáutico Mexicano y su Legislación*”, no fue hasta 1998 que se publicó el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, el cual es un ordenamiento público y tiene por objeto reglamentar lo establecido en la Ley de Aviación Civil, sin perjuicio a lo dispuesto en los tratados internacionales celebrados por México. Por lo que el espacio aéreo mexicano, no es un bien susceptible de ser enajenado y su explotación por parte de los particulares está sujeta a las disposiciones que para tales efectos emita el Estado mexicano. De igual forma la Ley de Aviación Civil, establece que es de jurisdicción federal y son competentes para conocer los tribunales federales las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de la Ley de Aviación Civil. Los hechos que ocurran dentro de las aeronaves con matrícula mexicana se sujetarán a las leyes ya autoridades mexicanas, mientras que los que porten matrículas extranjeras se regirán por la legislación del país de obtención de la matrícula.

Las bases constitucionales del uso del espacio aéreo por parte del Estado mexicano para efectos de la aviación civil, se encuentran medularmente en los dispositivos que en principio transcribiré para sus ulteriores comentarios:

**“Artículo 27.** La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.

...

Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o substancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; y **el espacio situado sobre el territorio**

**nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.**

...

“**Artículo 28.** En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, la (sic DOF 03-02-1983) prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. El mismo tratamiento se dará a ls (sic DOF 03-02-1983) prohibiciones a título de protección a la industria.

...

...

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; **así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión.** La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

...”

## Capítulo II

### De las Partes Integrantes de la Federación y del Territorio Nacional

“Artículo 42. El territorio nacional comprende:

...

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

...

“Artículo 48. Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y **el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación,** con excepción de

aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.”

(Lo remarcado es propio)

De lo anteriormente transcrito, se puede destacar que el dominio de la nación mexicana abarca a su espacio aéreo, por tanto a través de un tratado bilateral sobre servicios aéreos. Debe asegurarse que preservará ese dominio, cuidando de no concedérselo de manera plena a extranjeros ni aun de manera irrestricta a particulares. Si bien ni la Ley de Aviación Civil ni la Ley de Aeropuertos dan a la actividad aeronáutica de estratégica o prioritaria ello no es óbice para que se inserte en su contenido tal carácter, pues como ya di cuenta, el artículo 28 Constitucional posibilita que además de las actividades señaladas en su contenido, se incorporen otras que así convengan a la nación en las leyes federales.

Destaca el hecho previsto en el artículo 48 de nuestra Carta Magna, el espacio aéreo dependerá directamente del Gobierno de la Federación, ya que ello por sí mismo obliga a contar con una política aeronáutica, que en los tratados bilaterales sobre servicios aéreos, garantice, que el espacio aéreo y su uso para fines del transporte aéreo internacional y en general para la actividad aeronáutica dependa formal y materialmente, del Estado mexicano y no así de otros intereses extranjeros, ni mucho menos de intereses de particulares que restrinjan la soberanía nacional y puedan poner en peligro al Estado mexicano, al generar una dependencia en su espacio aéreo de entes ajenos a nuestro gobierno.

No se puede soslayar sin embargo, que México ha entrado al mundo de la globalización, que incluye una apertura en torno de lo cual el Maestro Rafael Miranda nos dice medularmente, que el intento de México de insertarse en el proceso de globalización descrito, desregulado del comercio y la producción en el mercado interno, eliminando prohibiciones y aranceles proteccionistas en el comercio internacional, lleva consigo la responsabilidad de nuestro país como de cualquier Estado de tener políticas internas sólidas; que sirvan como lineamientos

para suscribir los convenios que procuren beneficios económicos y estratégicos al desarrollo sostenible de nuestra nación, mirando en todo momento a la salvaguarda de nuestra seguridad y soberanía.<sup>100</sup>

#### **4.2.- ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS Y NATURALEZA JURÍDICA DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS NACIONALES SUSCEPTIBLES DE PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL.**

En el Documento 9626 *“Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional”*, nos define que un **transportista aéreo** “es una empresa que presta sus servicios de transporte por aeronave, efectuados por remuneración o alquiler”<sup>101</sup>.

Como ya lo señalé en el capítulo III del presente trabajo, nuestra legislación establece que se requieren concesión las personas morales mexicanas para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular, según su numeral 9 y quienes cuenten con ella podrán prestar el servicio público de transporte aéreo internacional regular requiriendo para ello únicamente la autorización de la o las rutas correspondientes, ello reforzado por lo dispuesto en el artículo 11 del propio cuerpo legal en comento, que esencialmente señala la ausencia de necesidad de un permiso para las personas morales mexicanas que cuenten con concesión y requieran prestar el servicio público internacional regular.

Por tanto, los transportistas aéreos nacionales aludidos en el párrafo anterior que son susceptibles de prestar servicios de transporte aéreo internacional como un servicio público, que debe tener como discutible virtud la accesibilidad permanente al público en condiciones no discriminatorias, en cuanto a calidad, servicio, seguridad y precios. El servicio de transporte aéreo internacional por parte

---

<sup>100</sup> Pérez Miranda, Rafael Julio, *Régimen internacional y nacional de la inversión extranjera*, México D.F., Ed. Porrúa S.A. de C.V., 2011, pp.10 y 11.

<sup>101</sup> OACI, *Manual sobre reglamentación...*, cit., p.179.

de una aerolínea mexicana está regulado en los artículos 1 fracciones XIV y XV, 17, 20 y 25 de la Ley de Aviación Civil, que disponen lo siguiente:

“Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

...

XIV. Servicio al público de transporte aéreo: el que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente Ley, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso.

XV. Servicio de transporte aéreo regular: el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios;

...

Artículo 17. En la prestación de los servicios de transporte aéreo se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.

Los servicios deberán prestarse de manera permanente y uniforme, en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio.

Artículo 20. La prestación de servicios de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas estará sujeta a lo siguiente:

I. Para la operación de las rutas correspondientes se requerirá de autorización que otorgue la Secretaría;

II. Las autorizaciones respectivamente únicamente se otorgarán a las personas que cuenten con concesión para prestar el servicio de transporte aéreo regular nacional;

III. Las autorizaciones se ajustarán a lo convenido con el Estado hacia el cual se opere la ruta;

IV. Las autorizaciones se referirán a rutas específicas;

V. Las rutas específicas únicamente podrán comercializarse hasta que hayan sido autorizadas, y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de ciento ochenta días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría, y

VI. En los casos en que más de un concesionario solicite la operación de una misma ruta asignable por la Secretaría, ésta otorgará la autorización correspondiente a aquél que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio.

Para determinar la oportunidad y conveniencia de iniciar las negociaciones de los tratados a que alude este artículo, la Secretaría tomará en cuenta condiciones de reciprocidad, así como los criterios a que se refiere el artículo 25 siguiente.

Artículo 25. La Secretaría, al resolver las solicitudes a que se refieren los artículos 19 a 21 y 24 anteriores, tomará en cuenta, según sea el caso, criterios que fomenten la competencia efectiva, la permanencia, calidad y eficiencia del servicio, así como el desarrollo de los servicios de transporte aéreo.”

En abono de lo anterior, diré que un transportista nacional “es un transportista aéreo, establecido de conformidad con las leyes nacionales de un Estado, que es generalmente el transportista aéreo principal o único de dicho Estado para proporcionar servicios de transporte aéreo, incluidos los internacionales, y que se considera como instrumento nacional de transporte aéreo”<sup>102</sup>. En el caso particular de México y como detallo más adelante, son siete las aerolíneas mexicanas que prestan algún servicio internacional, resultando ser Aeroméxico la principal con 120 aviones a su disposición y 38 destinos internacionales, que en comparación con las otras líneas aéreas está muy por encima.

---

<sup>102</sup> OACI, *Manual sobre reglamentación...*, cit., p.179.

A guisa de ilustración, diré que según la página del Aeropuerto de Internacional de la Ciudad de México operan 26 líneas aéreas<sup>103</sup>: las siguientes son algunas de las aerolíneas nacionales que dan servicio internacional, como concesionaria mexicanas y que comercialmente se publicitan con los siguientes nombres: AEROMAR, AEROMEXICO, AEROMEXICO CONNECT (antes conocido como Aerolitoral), INTERJET, MAGNICHARTERS, VIVAAEROBUS y VOLARIS, la capacidad que tienen y los destinos internacionales que manejan son los que se muestran en la siguiente tabla<sup>104</sup>:

| AEROLINEAS MEXICANAS CON VUELOS INTERNACIONALES |  |                                |   |   |   |  |  |  |   |                      |
|---|--|--------------------------------|---|---|---|--|--|--|---|----------------------|
| #   | AEROLINEA                                | FLOTA                          | DESTINOS INTERNACIONALES  |   |   |  |  |  |   | TOTAL                |
|   |  |                                | Estados Unidos  | CANADÁ  | CENTRO AMÉRICA  | CARIBE   | SUDAMÉRICA   | EUROPA   | ASIA  |                      |
| 1   | AEROMAR                                  | 16 aeronaves tipo turbo-hélice | 1.- McAllen   |   |   |  |  |  |   | 1 destino            |
| 2   | AEROMEXICO                               | más de 120 aviones             | <b>a) Estados Unidos 16 destinos:</b><br>1.- Boston, Massachusetts<br>2.- Chicago, Illinois<br>3.- Dallas, Texas<br>4.- Denver, Colorado<br>5.- Fresno, California<br>6.- Houston, Texas<br>7.- Las Vegas, Nevada<br>8.- Los Ángeles, California<br>9.- Miami, Florida<br>10.- Nueva York<br>11.- Ontario, California<br>12.- Orlando, Florida<br>13.- Sacramento, California<br>14.- San Antonio, Texas<br>15.- San Francisco, California<br>16.- Washington, D.C. | <b>b) Canadá 3 destinos:</b><br>1.- Montreal, Quebec<br>2.- Ontario Vancouver,<br>3.- Columbia Británica (a partir del 9 de diciembre 2015) | <b>c) Centro América 6 destinos:</b><br>1.- Guatemala, Guatemala<br>2.- Managua, Nicaragua<br>3.- Panamá, Panamá<br>4.- San José, Costa Rica<br>5.- San Pedro Sula, Honduras<br>6.- San Salvador, El Salvador | <b>d) Caribe 1 destino:</b><br>1.- La Habana, Cuba                     | <b>e) Sudamérica 7 destinos:</b><br>1.- Argentina: Buenos Aires, Ezeiza (EZE)<br>2.- Brasil: São Paulo, Guarulhos (GRU)<br>3.- Chile: Santiago de Chile (SCL)<br>4.- Colombia: Bogotá (BOG) y Medellín (MDE)<br>5.- Ecuador: Quito (UIO)<br>6.- Perú: Lima (LIM)<br>7.- Venezuela: Caracas (CCS) | <b>f) Europa 3 destinos:</b><br>1.- España: Madrid (MAD)<br>2.- Francia: París, Charles de Gaulle (CDG)<br>3.- Reino Unido Londres, Heathrow | <b>g) Asia 2 destinos:</b><br>1.- Japón: Tokio<br>2.- China: Shanghái | 38 destinos          |
| 3   | AEROMEXICO CONNECT (parte de AEROMEXICO) | 44 aviones                     | Lugares de poca demanda   |   | Lugares de poca demanda   |  |  |  |   | varian los destinos. |
| 4   | MAGNICHARTER                             | 9 aviones                      | <b>a) Estados Unidos 2 destinos:</b><br>1.- Orlando, Florida<br>2.- Las Vegas, Nevada   |   |   |  |  |  |   | 2 destinos           |
| 5   | VOLARIS                                  | 31 aviones                     | <b>destinos:</b><br>1.- Chicago<br>2.- Fresno<br>3.- Los Ángeles<br>4.- Las Vegas<br>5.- San Diego<br>6.- San José  |   |   |  |  |  |   | 7 destinos           |
| 6   | INTERJET                                 | 39 aviones                     | <b>a) Estados Unidos 5 destinos:</b><br>1.- Las Vegas, Nevada<br>2.- Miami, Florida.<br>3.- Nueva York.<br>4.- Orange County.<br>5.- San Antonio, Texas   | 85  | <b>América 2 destinos:</b><br>1.- Ciudad de Guatemala, Guatemala<br>2.- San José, Costa   | <b>c) Caribe 2 destino:</b><br>1.- La Habana, Cuba<br>2.- San Varadero | <b>d) Sudamérica 1 destino:</b><br>1.- Bogotá, Colombia  |  |   | 10 destinos          |

<sup>103</sup> AICM, Aerolíneas informa <http://www.aicm.com.mx/vuelos/aero>

<sup>104</sup> Esquema realizado por la persona que realiza la presente investigación.

|   |                                     |            |   |  |  |  |  |  |  |             |
|---|-------------------------------------|------------|---|--|--|--|--|--|--|-------------|
| 3 | CONNECT<br>(parte de<br>AEROMEXICO) | 44 aviones | Lugares de poca demanda   |  | poca<br>demanda  |  |  |  |  | destinos.   |
| 4 | MAGNICHARTER                        | 9 aviones  | a) Estados Unidos 2<br>destinos:<br>1.- Orlando, Florida<br>2.- Las Vegas, Nevada   |  |  |  |  |  |  | 2 destinos  |
| 5 | VOLARIS                             | 31 aviones | destinos:<br>1.-Chicago<br>2.-Fresno<br>3.-Los Ángeles<br>4.-Las Vegas<br>5.-San Diego<br>6.-San José<br>7.-Oakland                             |  |  |  |  |  |  | 7 destinos  |
| 6 | INTERJET                            | 39 aviones | a) Estados Unidos 5<br>destinos:<br>1.- Las Vegas,Nevada<br>2.- Miami,Florida.<br>3.-Nueva York.<br>4.-Orange County.<br>5.- San Antonio, Texas |  | b) Centro<br>América 2<br>destinos:<br>1.- Ciudad<br>de<br>Guatemala,<br>Guatemala<br>2.- San<br>José, Costa<br>Rica | c)<br>Caribe 2<br>destino:<br>1.- La<br>Habana,<br>Cuba<br>2.-<br>Varadero | d) Sudamérica 1<br>destino:<br>1.- Bogotá,<br>Colombia |  |  | 10 destinos |
| 7 | VIVAAEROBU<br>S.COM                 | 17 aviones | a) Estados Unidos 5<br>destinos:<br>1.- Orlando<br>2.- Miami,Florida.<br>3.-Chicago.<br>4.-Houston<br>5.- San Antonio, Texas                    |  |  |  |  |  |  | 5 destinos  |

De lo anterior, es notorio que los servicios prestados por Aeroméxico superan por mucho a las demás aerolíneas mexicanas con servicios internacionales. Algunas por su poca capacidad de flota no realizan vuelos con mucha frecuencia a las rutas señaladas, mientras que Aeroméxico acapara alrededor del 70% del mercado y en segundo y tercer lugar a Volaris e Interjet. Es importante señalar que las aerolíneas citadas tienen diversos convenios con otras aerolíneas para ir más allá; estas tienen con un “código compartido” que les permiten vender asientos en vuelos operados por otras aerolíneas, con el fin de tener un solo itinerario.

Por otro lado, la Directora Comercial de American Airlines en México<sup>105</sup>, anunció que actualmente la empresa cuenta con mil 132 aviones y tiene pedidas otras 484 aeronaves; así también, la aerolínea Lufthansa tiene 265 aviones por

<sup>105</sup> El Financiero, *American Airlines tendrá la flota más joven en 2017*, 26 de agosto 2015, consultado en la página <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/american-airlines-espera-tener-la-flota-mas-joven-en-2017.html>, (20 de abril de 2017).

estrenar con un valor de cotización de 30 millones de euros, ambas en contraste, son sólo una muestra de que Aeroméxico siendo nuestra aerolínea más fuerte tiene solamente 120 aviones para hacer competencia a nivel mundial, y que, las aerolíneas antes mencionadas, tienen aviones de última generación, o que están en proceso de renovar su flota completa. Además, tienen un mínimo de 5 modelos o tipo de avión que varían en capacidad, velocidad y desempeño, lo que equivale a viajes de mayor distancia.

#### **4.2.1.- TRATAMIENTO DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS INTERNACIONALES QUE OPERAN DESDE Y HACIA MÉXICO.**

Los transportistas aéreos, como antes referí, son empresas que prestan servicios de transporte por medio de una aeronave, efectuados por remuneración o alquiler. En el Documento 9626, multicitado en su capítulo 5.1 nos refiere los tipos de transporte aéreo que existen, siendo una lista extensa; hago referencia sólo de su clasificación principal:

- I.- La categoría de operaciones que llevan a cabo.
- II.- En categorías según lo que transportan.
- III.- La función que desempeñan en el mercado nacional e internacional o según la importancia de sus operaciones.
- IV.- Consideraciones de comercialización o de índole económica.
- V.- Las características de sus modelos de negocios.
- VI.- Criterios de propiedad y control; y
- VII.- Algunas expresiones, en relación con los transportistas aéreos, para indicar la capacidad y el rendimiento de las líneas aéreas y determinar la posición que ocupan de acuerdo con el tráfico que transportan.”<sup>106</sup>

Al referirme a un **transportista internacional**, hablo de “...aquel que presta servicios de transporte aéreo por rutas entre dos o más Estados, y que también puede explotar servicios aéreos del interior”<sup>107</sup>. Se puede precisar primordialmente, para poder prestar un servicio internacional, es necesario un convenio o acuerdo entre dos o más Estados, siendo por excelencia un convenio bilateral sobre

---

<sup>106</sup> OACI, *Manual sobre reglamentación...*, cit., pp. 178-181.

<sup>107</sup> OACI, *Manual sobre reglamentación...*, cit., pp. 179.

transportes aéreos el instrumento hasta ahora adecuado para su formalización, como según lo he desarrollado en la presente tesis, no obstante también se pueden prestar los servicios aéreos internacionales entre dos Estados cuando no existen tratados internacionales entre ellos, como someramente lo expresé debe privar la buena fe de los Estados al proponerse entre sí otorgar permisos unilaterales.

En la Ley de Aviación Civil mexicana, lo referente al contrato de transporte aéreo, como medio para la ejecución del servicio público del transporte aéreo nacional regular, materia sustantiva el primero de los tratados internacionales, se encuentra regulado del artículo 48 al 51, que para mejor ilustración transcribo a continuación:

Los transportistas  
Capítulo XI De los contratos  
Sección Primera De los contratos de transporte aéreo

“Artículo 48. Los contratos de servicio de transporte aéreo podrán referirse a pasajeros, carga o correo.

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

El contrato deberá constar en un billete de pasaje o boleto, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana correspondiente.

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

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

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

De lo anterior, se puede desprender que los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo se sujetarán a lo dispuesto por los tratados internacionales y la Ley de Aviación Civil, en consecuencia, observando “las reglas del país den entrada” que forma parte de todos los tratados

internacionales bilaterales sobre servicios aéreos. Resulta una obligación del concesionario la exigencia a los pasajeros, de documentos oficiales que acrediten su legal internación al país de destino del vuelo, entre otros. La obligación de revisar que el pasajero tenga el pasaporte vigente y cuando aplique la visa vigente para poder ingresar al país de destino. En el caso de la carga aérea cerciorarse de que las mercancías a ser transportadas satisfacen los requisitos de seguridad, comercio internacional y que no estén restringidas o resulten ilegales según lo establezca el país de destino.

#### **4.3.- LINEAMIENTOS CONSTITUCIONALES QUE DEBIERA OBSERVAR EL ESTADO MEXICANO EN LA NEGOCIACIÓN DE LOS TRATADOS BILATERALES AEROCOMERCIALES.**

En nuestra Carta Magna se encuentra el uso indistinto los términos: Tratado, Tratados Internacionales, Convenciones y Convención Diplomática, sin embargo, está conceptualizado de forma concreta dentro del artículo 2 de la Ley Sobre Celebración de Tratados, que dispone lo siguiente:

Artículo 2o.- “Para los efectos de la presente Ley se entenderá por:

I.- “Tratado”: el convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y uno o varios sujetos de Derecho Internacional Público, ya sea que para su aplicación requiera o no la celebración de acuerdos en materias específicas, cualquiera que sea su denominación, mediante el cual los Estados Unidos Mexicanos asumen compromisos.

De conformidad con la fracción I del artículo 76 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados deberán ser aprobados por el Senado y serán Ley Suprema de toda la Unión cuando estén de acuerdo con la misma, en los términos del artículo 133 de la propia Constitución.”

Aquí existen lineamientos constitucionales que se deben observar para la celebración de los convenios bilaterales. El autor Víctor Manuel Rojas Amandi en su libro *Derecho de los Tratados*, nos explica que hay cuatro requisitos fundamentales para la celebración de un tratado: “En el ámbito interno del Derecho mexicano los Arts. 15 y 133 de la Constitución fijan tres requisitos de fondo para la

validez interna de los tratados. En primer lugar, el contenido de los tratados debe estar “*de acuerdo con la misma*” (Art.133) en segundo lugar, son inválidos los tratados para la extradición de reos que hayan tenido la condición de esclavos en el país que los requiera (Art.15)... Finalmente, resultan inválidos los tratados “*que alteren los derechos humanos reconocidos por esta Constitución y en los tratados internacionales de que el Estado mexicano sea parte*” (Art. 15). Además, un cuarto requisito lo establece el Art. 8 de la Ley Sobre Celebración de Tratados respecto a tratados que regulan “*mecanismos internacionales para la solución de controversias legales en que sea parte, por un lado la Federación, o personas físicas o morales mexicanas y, por otro, gobiernos, personas físicas o morales extranjeras u organismos internacionales*”<sup>108</sup>. Destacaré el primer requisito que se señala, que dice que los tratados deben estar “*de acuerdo con la misma*”, es importante, que exista armonía entre lo establecido por nuestra Constitución con el convenio tratado que se firme, el Artículo 133 Constitucional dispone lo siguiente:

“Artículo 133. Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que **estén de acuerdo con la misma**, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados.”  
(Lo remarcado es propio)

Por lo que los tratados internacionales no pueden transgredir los principios de nuestra Carta Magna, como el de *progresividad*, que establece la obligación del Estado de generar una mayor y mejor protección, y garantía de los derechos humanos; como lo estipula el artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como lo que dispone la siguiente Jurisprudencia, que a continuación se reproduce de rubro:

SUPREMACÍA CONSTITUCIONAL Y ORDEN JERÁRQUICO NORMATIVO, PRINCIPIOS DE INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 133 CONSTITUCIONAL QUE LOS CONTIENE. En el mencionado precepto constitucional no se consagra garantía individual alguna, sino que **se establecen los principios de supremacía constitucional y jerarquía normativa**, por

---

<sup>108</sup> Rojas Amandi, Víctor Manuel, op. cit., pp. 119-120.

los cuales la Constitución Federal y las leyes que de ella emanen, así como los tratados celebrados con potencias extranjeras, hechos por el presidente de la República con aprobación del Senado, constituyen la Ley Suprema de toda la Unión, debiendo los Jueces de cada Estado arreglarse a dichos ordenamientos, a pesar de las disposiciones en contrario que pudiera haber en las Constituciones o en las leyes locales, pues independientemente de que conforme a lo dispuesto en el artículo 40 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los Estados que constituyen la República son libres y soberanos, dicha libertad y soberanía se refiere a los asuntos concernientes a su régimen interno, en tanto no se vulnere el Pacto Federal, porque deben permanecer en unión con la Federación según los principios de la Ley Fundamental, por lo que deberán sujetar su gobierno, en el ejercicio de sus funciones, a los mandatos de la Carta Magna, de manera que si las leyes expedidas por las Legislaturas de los Estados resultan contrarias a los preceptos constitucionales, deben predominar las disposiciones del Código Supremo y no las de esas leyes ordinarias, aun cuando procedan de acuerdo con la Constitución Local correspondiente, pero sin que ello entrañe a favor de las autoridades que ejercen funciones materialmente jurisdiccionales, facultades de control constitucional que les permitan desconocer las leyes emanadas del Congreso Local correspondiente, pues el artículo 133 constitucional debe ser interpretado a la luz del régimen previsto por la propia Carta Magna para ese efecto. ( Tesis: 1a./J. 80/2004).

Es manifiesto, que si nuestra Carta Magna no prevé los mecanismos necesarios para proteger nuestro derecho interno o en el presente caso del nuestro espacio aéreo, sería totalmente responsabilidad del Estado Mexicano, ya que, si hubiere un convenio bilateral, que no fuere lo suficientemente claro respecto a sus límites y alcances, sería nuestra Carta Magna la que debería establecer claramente los lineamientos básicos, con los cuales proteger nuestra soberanía y derechos fundamentales, por lo que se debe respetar los principios de reciprocidad comercial real y efectiva, el de igualdad de oportunidades, así como el de competencia económica conforme lo estipula el artículo 28 Constitucional, así como del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que dispone lo que es propiedad de la nación y lo referente al espacio aéreo nacional y que se ejerza la autoridad en el espacio aéreo por parte del gobierno mexicano según el artículo 48 de nuestra Constitución Federal, aspectos que ya abordé en el capítulo III de esta investigación.

Del derecho internacional público, como anteriormente se explicó, existe el principio de *Pacta Sunt Servanda* que implica acatar lo que se haya pactado y, por lo tanto se debe cumplir, ya que el pacto obliga; también está el principio *Rebus Sic Stantibus* que significa “mientras se establezcan las mismas circunstancias”, principio que es preferido internacionalmente, debido a puede haber un cambio de circunstancias en el pacto, por lo cual nadie está obligado a lo imposible. Otro principio muy importante es el de *la buena fe*, que implica que los convenios deben realizarse de la mejor forma posible, respetando su fin y objeto, debiendo interpretarse los tratados con los efectos más adecuados en caso de haber más de una interpretación, conforme lo dispone el artículo 31 de la Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados.

En el caso de la Ley de Aviación Civil de México, es conveniente señalar que el artículo 20 establece que nuestro país para evaluar la conveniencia de la celebración de un tratado sobre servicios aéreos debe tomar en cuenta las condiciones de reciprocidad real y efectiva, veamos la transcripción:

“Artículo 20. La prestación de servicios de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas estará sujeta a lo siguiente:

...

Para determinar la oportunidad y conveniencia de iniciar las negociaciones de los tratados a que alude este artículo, la Secretaría tomará en cuenta condiciones de reciprocidad, así como los criterios a que se refiere el artículo 25 siguiente.”

Así pues, en la celebración del tratado internacional sobre servicios aéreos entre México Estados de América, no se observó éste último precepto ni los lineamientos constitucionales y de política que lo inspiran, pues ha quedado demostrado que no existe reciprocidad entre ambos Estados, no por lo asentado en el papel sino por la gran diferencia en el tamaño de los aerotransportistas y la fortaleza económica de cada uno de ellos.

#### **4.4.- PROPUESTA PARA ESTABLECER UN PROCESO DE GRADUALIDAD, RECONOCIENDO LA RECIPROCIDAD REAL Y EFECTIVA PARA INCORPORAR A MÉXICO A UN ENTORNO COMPETITIVO FRENTE A LOS ESTADOS LIBERALES.**

Es manifiesto, que el Estado Mexicano tiene la obligación de mejorar las condiciones actuales de competencia económica del país, para que exista una verdadera reciprocidad comercial real y efectiva, es evidente y como lo demostré en los capítulos anteriores, que nuestro país está firmando muchos convenios bilaterales que contienen desde el punto de vista formal, cada vez menos restricciones o dicho de otra manera; son acuerdos liberales que no toman en cuenta las diferencias competitivas entre el Estado mexicano y otros países, por ejemplo con los que tienen mayor flota, apoyos directos de sus Estados a sus líneas aéreas, sus posiciones geográficas, de entre las que se destacan pocos aeropuertos internacionales en su territorio –caso de Holanda, Panamá, Guatemala, etc.- o los mercados poco densos más allá de sus territorios –caso Chile-.

En consideración de lo expuesto, nuestro país necesita revisar caso a caso los beneficios que está obteniendo en los convenios bilaterales sobre servicios aéreos firmados o por firmar, para hacer las adecuaciones que maximicen un beneficio real y efectivo para fortalecer la industria aeronáutica nacional, al tiempo que fomente una sana competencia en el servicio público de transporte aéreo regular y no regular; es importante, por ello.

Tomando en cuenta, que la creación de los tratados internacionales bilaterales sobre servicios aéreos, son el resultado del acuerdo de voluntades entre dos Estados sobre la forma en que habrán de aprovechar mutuamente su espacio aéreo y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo. Esto es, son de fuente convencional íntegra, es necesario, que se establezcan sobre mecanismos y principios claros que nos respalden en todo momento ante la comunidad internacional, como lo son: la reciprocidad comercial real y efectiva, precisándolo claramente como un anexo dentro de los convenios. Así nuestro país podrá alegar

en determinado momento que se respete la buena fe y los principios internacionales como *Rebus Sic Stantibus*, a fin de garantizar convenios bilaterales donde ambos países ganen conforme a su especial circunstancia, sin dejar de mencionar que la flexibilidad de su negociación permitiría revisarlos periódicamente en función del desarrollo del mercado específico.

Debido a que los convenios bilaterales, son parte del derecho internacional y como precisé en el punto anterior, se necesita que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos sea interpretada de una manera teleológica, en la materia de las negociaciones, firma, ratificación y entrada a vigor de los tratados bilaterales sobre servicios aéreos que involucran el uso y el aprovechamiento del espacio aéreo utilizado para la aviación civil y en lo específico de las relaciones de nuestro país con otros Estados, para ello considero oportuno traer a cuenta la siguiente Jurisprudencia:

**SUPREMACÍA CONSTITUCIONAL. LA REFORMA AL ARTÍCULO 1o. DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DE 10 DE JUNIO DE 2011, RESPETA ESTE PRINCIPIO.** La reforma al artículo 1o. de la Carta Magna, publicada el 10 de junio de 2011, en modo alguno contraviene el principio de supremacía constitucional consagrado desde 1917 en el artículo 133 del propio ordenamiento, que no ha sufrido reforma desde el 18 de enero de 1934, y en cuyo texto sigue determinando que "Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión", lo cual implica que las leyes y los tratados internacionales se encuentran en un plano jerárquicamente inferior al de la Constitución, pues en el caso de las leyes claramente se establece que "de ella emanan" y en el de los tratados "que estén de acuerdo con la misma". Por otra parte, la reforma de 2011 no modificó los artículos 103, 105 y 107 constitucionales, en la parte en que permiten someter al control constitucional tanto el derecho interno, como los tratados internacionales, a través de la acción de inconstitucionalidad, la controversia constitucional y el juicio de amparo. Además, el propio artículo 1o.

reformado dispone que en nuestro país todas las personas gozan de los derechos humanos reconocidos en la Constitución y en los tratados internacionales de los que México sea parte, pero categóricamente ordena que las limitaciones y restricciones a su ejercicio sólo pueden establecerse en la Constitución, no en los tratados; disposición que resulta acorde con el principio de supremacía constitucional. Principio que también es reconocido en el ámbito internacional, en el texto del artículo 46 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales, al prever la posibilidad de aducir como vicio en el consentimiento la existencia de una violación manifiesta que afecte a una norma de importancia fundamental de su derecho interno.(Tesis: 2a. LXXV/2012 (10a.).

Tomando como sustento lo anterior y otros principios citados en el desarrollo de este trabajo, es necesario adoptar una política, que en los hechos obligue a los negociadores, subscriptores y ratificantes de un tratado por parte del Estado mexicano a que lleven a cabo un apego e interpretación, “conforme a la misma”, debiendo prevalecer el respeto al marco constitucional y por lo tanto en el ejercicio de la soberanía en su acepción exterior, lograr una igualdad en sentido formal y material, una reciprocidad real y efectiva, la salvaguarda irrestricta de la soberanía en el uso del espacio aéreo, evitando la dependencia de agentes extranjeros para tan importante actividad y en su caso considerar como prioritaria tal actividad en una adición a la Ley de Aviación Civil o Ley de Aeropuertos, evitando firmar tratados bilaterales en materia de transporte aéreo, que si bien podrían estar en contravención con los principios aquí propuestos y como he demostrado son a los que debe ceñirse el Estado mexicano, pudieran al momento de su inserción ser vinculantes en contra de los intereses nacionales, entre otras razones, por lo establecido en el artículo 46 de la Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados, que en su parte conducente dispone lo siguiente:

“Artículo 46.- Disposiciones de derecho interno del Estado y reglas de la organización internacional concernientes a la competencia para celebrar tratados:

1. El hecho de que el consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado haya sido manifestado en violación de una disposición de su derecho interno concerniente a la competencia para celebrar tratados no podrá ser alegado por dicho Estado como vicio de su consentimiento, a menos que esa violación sea manifiesta y afecte a una norma de importancia fundamental de su derecho interno.  
...”

Por lo tanto, se debe tener cuidado y apego a los principios aquí expuestos, al momento de celebrar ese tipo de acuerdos internacionales, obteniendo tratados suficientemente sólidos que sean armónicos con nuestro esquema constitucional y que robustezcan en todo caso a nuestro régimen jurídico interior.

#### **4.5.- PROPUESTA PARA RECONOCER A LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA Y EN PARTICULAR AL TRANSPORTE AÉREO COMO UNA ACTIVIDAD PRIORITARIA.**

Al estudiar, como plantea la parte teórica del Derecho Aeronáutico, el marco constitucional del uso del espacio aéreo para la aviación civil, de lo que me he ocupado en capítulos precedentes, resulta evidente, no está considerado de manera expresa la práctica aeronáutica incluyendo el transporte aéreo y la actividad aeroportuaria como una actividad prioritaria, donde el Estado mexicano pueda ejercer su rectoría. A este respecto es oportuno reiterar lo que he señalado en relación con el artículo 28 cuarto párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, cuando dispone lo siguiente:

“Artículo 28. En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, la (sic DOF 03-021983) prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. El mismo tratamiento se dará a ls (sic DOF 03-02-1983) prohibiciones a título de protección a la industria.

...

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la

planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; **así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión.** La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.”

(lo remarcado es propio)

No obstante, que no es materia del presente trabajo llama la atención como se sigue hablando de los ferrocarriles, cuando en México, los ferrocarriles y sus diversas estaciones casi son todos museos, o han sido desmantelados, sobreviviendo apenas unas cuantas vías y estaciones de tren, lo que a diferencia de otros países que han reutilizado sus antiguas vías férreas para en su lugar poner trenes bala, modernos y equipados, evidencia totalmente que no es nuestra actividad hoy día estratégica, igual suerte seguirían las actividades relacionadas con correos, telégrafos y radiotelegrafía, que dada la tecnología prácticamente no se utilizan al haber sido casi en su totalidad superadas por la internet y el uso de tecnologías de la información en general; de esta manera propongo que se dé la categoría de una actividad estratégica a la actividad aeronáutica incluyendo al transporte aéreo nacional e internacional, no siendo necesario para ello una reforma constitucional del antes referido artículo 28, ya que bastaría que las leyes específicas de la materia, a saber Ley de Aviación Civil y Ley de Aeropuertos determinen ese carácter.

Como una de tantas justificantes, amén de las que he señalado a lo largo de este trabajo y de modo particular en el transporte aéreo internacional que es materia de los tratados bilaterales sobre servicios aéreos, puedo agregar que la actividad aeronáutica avanza a pasos agigantados, siendo oportuno en este momento traer a cuenta la cita del ilustre filósofo español José Ortega y Gasset “Si no repensamos el de Descartes y, Descartes no hubiera repensado el de Aristóteles nuestro pensamiento sería primitivo”, pensamiento que me sugiere la necesidad de que el

espíritu necesario para vivir, no es otra cosa, sino renovar su propio pasado y repensarse nuestro pensamiento con una clara visión al futuro, sobre todo cuando éste es evidente o predecible objetivamente hablando según he demostrado lo es el comportamiento de la industria aeronáutica, así pues superar es heredar y añadir, donde vuelvo a citar al antes dicho filósofo hispano “necesitamos conceptos nuevos” y cuando se refiere a ellos es con relación a los que tenemos que añadir — los conceptos viejos perduran pero con carácter subalterno —, por lo que se necesita incluir al transporte aéreo como actividad prioritaria dentro del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a través de la inserción en la ley de esta calidad, como lo previene el propio precepto de la Carta Magna.

#### **4.6.- NIVEL DE COMPETITIVIDAD DE MÉXICO FRENTE A OTROS PAÍSES EN LA MATERIA AERONÁUTICA.**

Para México, es importante el desarrollo de la actividad aeronáutica comercial, debido a que es el transporte ideal para viajes al extranjero o dentro del país, así como para la exportación e importación de algunas mercancías de temporada o que caducan o degradan rápidamente. Por ello, nuestra ubicación geográfica nos da grandes beneficios que pueden ser mejor aprovechados, “el crecimiento del sector aeronáutico en México se puede explicar considerando algunas de las ventajas competitivas que México ofrece frente a otros países, tales como: (i) localización geográfica; (ii) experiencia y competitividad; (iii) costos; y (iv) calidad certificada...”<sup>109</sup>, actualmente varias industrias aeronáuticas han invertido grandes sumas de dinero en nuestro país, y “... considerando las tendencias y proyecciones del sector aeronáutico, México está en posibilidades de consolidarse como uno de los principales países del mundo dentro del sector aeronáutico, ya que tiene ciertas ventajas competitivas frente a otros países. De igual forma, resulta indispensable,

---

<sup>109</sup> López Velarde, Samuel Chacón, op. cit., p.26.

que México cuente con un sistema legal seguro, eficaz y eficiente que le permita consolidarse como uno de los países líderes en el sector”<sup>110</sup>.

Como lo menciona el autor Samuel López Velarde, México puede convertirse en un país líder en el sector aeronáutico, pero se requiere se cuente con un sistema legal “seguro, eficaz y eficiente”, por lo que nuestra legislación, debe proporcionar los mecanismos para que el desarrollo del transporte aéreo sea un éxito, tener un equilibrio entre los principios y valores en la materia incorpora de manera explícita e implícita la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en armonía con los otros cuerpos que conforman la Ley Suprema como son para el caso de este trabajo los tratados internacionales, específicamente sobre servicios aéreos y las leyes que emanen del Congreso de la Unión.

En una reflexión postrera, considero importante remarcar que México cuenta con sólo 7 líneas aéreas que pueden prestar servicios aéreos internacionales, siendo Aeroméxico la principal con más de 120 aviones y 38 destinos internacionales, que compite contra aerolíneas de otros países, y en un caso particular refiriéndonos a la relación bilateral México- Estados Unidos de América con megatransportistas aéreos como American Airlines que cuenta con más de mil 132 aviones y con más en proceso de compra, lo cual nos deja lejos de competir contra esos grandes mercados que constantemente renuevan sus flotas, ello sin contar a United Airlines con condiciones similares, Delta, Continental, Alaska, etc., en razón de lo cual y como ya lo he dicho México debe darle importancia como actividad prioritaria al transporte aéreo y respaldarlo debidamente en la Constitución por medio de sus leyes.

---

<sup>110</sup> Ibídem, pp.23 y 24.

#### **4.7.- ADECUACIÓN DEL SISTEMA JURÍDICO NACIONAL PARA GARANTIZAR UN ESQUEMA DE DESARROLLO SUSTENTABLE DE LAS EMPRESAS AÉREAS NACIONALES, PRESTADORAS DEL SERVICIO AÉREO INTERNACIONAL, EN ARMONÍA CON UN ESQUEMA DE COMPETENCIA EQUITATIVA CON AQUELLAS INTERNACIONALES QUE OPERAN DESDE Y HACIA MÉXICO.**

Para que exista un desarrollo sustentable de las empresas aéreas nacionales prestadoras del servicio aéreo internacional, se debe investirlas de la protección del Estado, por medio de una debida interpretación a los principios de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de la siguiente forma:

1.- Por lo que respecta al artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, si bien es acertado en referir los límites al derecho internacional público, pues el ejercicio de la soberanía en este plano, es en función de la suma de varios elementos, entre los que destacaré la capacidad tecnológica del Estado para identificar aeronaves sobre su espacio aéreo, tanto en aerovías predeterminadas como desviación a zonas restringidas, así como la altura en la que pueden volar las aeronaves, la tecnología con la que cuentan para que puedan ser o no identificadas con los medios tecnológicos que cuanta el Estado mexicano de detección, principalmente con el Órgano Desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) y la Fuerza Aérea Mexicana (FAM), cuestiones que modifican las dimensiones de altura según el propio avance tecnológico o el grado de control, no se contrapondría con establecer criterios en el orden jurídico nacional, con un grado de adaptabilidad –según el propio avance tecnológico o de control- que tengan la posibilidad de determinar los criterios para delimitar y adecuar la soberanía del Estado mexicano sobre el espacio aéreo mexicano, lo que podría ser a partir de una armonización entre la Ley de Aviación Civil y la Ley Metrología y Normalización, que permita al comité en la materia de la Dirección General de Aeronáutica Civil trabajar sobre sus criterios de medida y control del espacio aéreo

mexicano, con la colaboración necesaria del SENEAM y con la debida consulta a la FAM, evitando establecer criterios duros que limiten el ejercicio de la soberanía en nuestro espacio aéreo y por el contrario propiciando criterios objetivos que posibiliten hacer válidos los conceptos del Derecho Internacional Público en la materia que están relacionados con el ejercicio de la soberanía a partir de la posibilidad que tenga un Estado de ejercer control en el ámbito de que se trate.

2.- Armónicos con lo reseñado respecto del artículo 28 de nuestra Carta Magna, es altamente sugerente que la actividad aeronáutica reciba el carácter de estratégica, siendo necesarias adiciones a las leyes de aviación civil y de aeropuertos, permitiendo con ello la rectoría directa del Estado y que el subsector pueda ser materia de lo dispuesto en el artículo 25 Constitucional.

3.- Si bien en la Ley de Aviación Civil, como ya ha quedado aclarado en el presente trabajo, se le impone al negociador mexicano que se ciña en la negociación de los tratados internacionales por el principio de reciprocidad real y efectiva, se procure el beneficio del desarrollo de la industria nacional, será necesario ante el craso incumplimiento señalar que serán nulas las negociaciones que se realicen en contravención con estos principios, buscando siempre que México obtenga un beneficio real y sus servicios de transporte aéreo estén permanentemente a la vanguardia y pueda competir plenamente en el mercado mundial.

4.- Se revisen, enmienden o modifiquen los convenios bilaterales que no se hayan apegado a los principios constitucionales y legales aquí demostrados, reconduciéndolos para que sean armónicos, con el fin de que se obtengan los beneficios, resultantes de un análisis caso por caso según un esquema multifactorial que se analice de México con cada país con el que se vaya a negociar.

Lo anterior, permitirá que nuestro país cuente con una estructura jurídica, económica y política sólida basada en un sistema eficiente para competir en los

mercados internacionales, sin descuidar el fortalecimiento y el desarrollo de los servicios aéreos domésticos. La actividad aeronáutica progresa a pasos agigantados, así pues, debe también crecer y actualizarse nuestra legislación tanto a través de los convenios bilaterales sobre servicios aéreos, como del régimen jurídico interior que demanda esta importantísima actividad.

De lograrse lo propuesto en el presente trabajo de tesis, se podría tener la tranquilidad de que el ejercicio de la soberanía del Estado mexicano respecto del uso su espacio aéreo, de modo particular en los aspectos jurídicos, económicos y políticos de los servicios públicos de transporte aéreo internacional y nacional estaría debidamente salvaguardado, produciendo beneficios para nuestro país, como una herramienta y factor indispensable para el desarrollo de nuestra economía, así como del fortalecimiento de nuestra independencia y soberanía, por lo que ha quedado debidamente sustentado en la investigación aquí presentada.

## CONCLUSIONES

1.- En Capítulo I de este trabajo he abordado los aspectos relativos al régimen jurídico del espacio aéreo y la soberanía que ejercen los Estados sobre el mismo. Es un aspecto relacionado con elementos tales como: la seguridad nacional, la no dependencia de otros Estados y de protección aerocomercial a través de la aviación en el espacio aéreo, por lo que se concluye, que armónico con el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que establece: no constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos. En los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, **respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión,** por lo tanto propongo que la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos se incorpore a la actividad de la aviación civil, particularmente al transporte aéreo nacional e internacional como una actividad estratégica del Estado mexicano.

2.- México tiene un lugar geopolíticamente muy importante, para el continente americano y para el mundo por encontrarse al lado de los Estados Unidos de América, por tanto nuestro país no podría aspirar a celebrar un tratado internacional sobre servicios aéreos con Chile o Argentina con las quintas libertades, puesto que nuestras aerolíneas al llegar a sus destinos finales en Santiago de Chile o en Buenos Aires Argentina tienen mínimas posibilidades de continuar a puntos más allá, debido a lo muy delgado de los mercados aéreos, mientras que las líneas aéreas chilenas o argentinas al llegar a la Ciudad de México, pueden continuar más allá a los mercados más densos del mundo, ejemplo México-Los Ángeles California, México-Nueva York, México- Chicago, México- Miami, etc., de donde se puede observar que **no existiría equivalencia en las oportunidades**

**y sí una desventaja para nuestro país en perjuicio de la industria aeronáutica nacional.** En abono de lo expuesto, concluyo que el escenario mundial y el esquema de nuestro país permite afirmar que los tratados internacionales sobre servicios aéreos **bilaterales** no están en una crisis como se sostenía en recientes años sino que desde 1945 han demostrado ser los mejores instrumentos para el intercambio entre los Estados que atiendan a las particularidades de su relación, similitudes, asimetrías, cooperación o complementariedad.

**3.-** México había mantenido desde el punto de vista formal, la doble aprobación tarifaria, si bien en los hechos prácticamente registraban únicamente las tarifas, salvaguardándose la posibilidad de intervenir.

Ahora ha cambiado a modelos liberales y de nula intervención del Estado, como resulta del convenio sobre servicios aéreos firmado con Estados Unidos de América, un convenio en donde la aprobación de tarifas desaparece, nuevamente en beneficio de EE.UU., renunciando a la necesaria rectoría del Estado para impedir el abuso de las compañías aéreas transnacionales en liberalizar las tarifas; impidiendo con ello una sana competencia que redunde en beneficio de los consumidores, para el caso de los pasajeros y destinatarios o consignatarios de carga aérea, ya que la competencia económica le permite a los fuertes depredar los mercados para después lograr su dominancia por medio de tarifas transitorias y no buscan el beneficio o el desarrollo de los servicios sino que aspiran a obtener el carácter dominante y monopólico del mercado.

**4.-** Es necesario establecer límites eficaces a la inversión extranjera de las líneas aéreas, pues está relacionada la inversión con la génesis del bilateralismo, ya que un Tratado Internacional sobre servicios aéreos se celebra entre dos Estados soberanos respecto de los intereses aerocomerciales de sus nacionales, así si la aerolínea designada cuenta con capital extranjero en su totalidad o el capital extranjero permite una propiedad sustancial y control efectivo por el foráneo, en

realidad están utilizando que habrá designar los intereses de otro Estado o cuando menos de su capital.

Se ha demostrado en el presente trabajo que la Ley de Inversión Extranjera de México si bien establece límites por cierto en su última reforma hasta el 49% (antes estaba limitado al 25%), el artículo cuarto permite y así ha sucedido un mayor porcentaje al supuesto límite inquebrantable.

Entendamos el caso de los Estados Unidos de América, en donde ha sostenido inquebrantablemente una inversión máxima del 25% al capital extranjero evitando que sus líneas aéreas estén controladas por extranjeros y generar una dependencia de facto en este importante sector de intereses de otras potencias.

**5.-** Es necesario adoptar una política, que en los hechos obligue a los negociadores, subscriptores y ratificantes de un tratado por parte del Estado mexicano, a que lleven a cabo con apego e interpretación, “conforme a la misma”, debiendo prevalecer el respeto al marco constitucional y por lo tanto; en el ejercicio de la soberanía en su acepción exterior, lograr una igualdad en sentido formal y material, una reciprocidad real y efectiva al momento de la formación y adopción de los tratados internacionales en esta materia.

**6.-** La salvaguarda irrestricta de la soberanía en el uso del espacio aéreo, evitando la dependencia de agentes extranjeros para tan importante actividad y en su caso, considerar como prioritaria tal actividad en una adición a la Ley de Aviación Civil o Ley de Aeropuertos, evitando firmar tratados bilaterales en materia de transporte aéreo, que si bien podrían estar en contravención con los principios aquí propuestos y como he demostrado son a los que debe ceñirse el Estado mexicano, y puedan al momento de su inserción, ser vinculantes en contra de los intereses nacionales.

7.- Es sugerente establecer criterios para ubicar los límites del espacio aéreo mexicano, tomando en cuenta la evolución tecnológica y la capacidad de nuestro país para controlar y resguardar nuestro territorio en esa fracción, salvaguardando la soberanía de la nación. Debido a que en el proceso de esta investigación, se encontró que se deja la delimitación del mismo, con la extensión y modalidades que establece el Derecho Internacional, es recomendable abordar en una Norma Oficial Mexicana los criterios de medidas del espacio aéreo en donde el Estado Mexicano ejercerá soberanía, sustentados en la Ley de Metrología y Normalización, en la propia Ley de Aviación Civil y en la Ley General de Bienes Nacionales; o en la forma que sea más adecuada y benéfica, para la protección y salvaguarda de la soberanía nacional.

## BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ HERNÁNDEZ, José Luis, *Derecho espacial*, 2ª ed., México, Ed. Porrúa S.A. de C.V., 2006.
- ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, *Curso de derecho aéreo*, España, Ed. Aranzadi, S.A., 2006.
- GUERRERO LEBRÓN, María Jesús (coord.), *Cuestiones actuales del derecho aéreo*, Madrid, Ed. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., 2012.
- LÓPEZ VELARDE, Samuel Chacón, *Derecho aeronáutico mexicano y su legislación*, México D.F., Ed. Tirant lo Blanch, Colección: La práctica del derecho mexicano, Tomo VII, 2014.
- MACÍAS BÁRCENAS, Héctor, *Derecho Aeroportuario*, México, Ed. Macías, 2010.
- PÉREZ MIRANDA, Rafael Julio, *Régimen internacional y nacional de la inversión extranjera*, México D.F., Ed. Porrúa S.A. de C.V., 2011.
- RODRÍGUEZ-CAMPOS G., Sonia, *La liberalización del transporte aéreo. Alcance y régimen jurídico*, Madrid, Ed. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., 2005.
- RODRÍGUEZ GARDUÑO, Rogelio Zacarías, cátedra de “*Derecho aeronáutico*”, (exposición realizada el 14 marzo de 2017 a las 7 horas, en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México).
- ROJAS AMANDI, Víctor Manuel, *Derecho de los tratados*, México D.F., Ed. Tirant Lo Blanch, 2014.
- ROJAS ROLDAN, Abelardo, *Notas sobre derecho espacial*, México D.F., Ed. Litorres S.A., 1969.
- TAPIA SALINAS, Luis, *Derecho aeronáutico*, 2ª ed. Barcelona, Ed. Bosch, 1993.
- UGARTE ROMANO, Luis, *Tratado de derecho aeronáutico*, México, Ed. Espejo de Obsidiana S.A. de C.V, 2000.

VALLARTA MARRÓN, José Luis, *Derecho internacional público*, México, Ed. Porrúa S.A. de C.V. y Facultad de Derecho UNAM, 2009.

VIDELA ESCALADA, Federico N., *Manual de derecho aeronáutico*, 2a ed., Buenos Aires, Ed. Zavalia, 1996.

## LEGISLACIÓN NACIONAL

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Código Civil Federal.
- Ley de Aviación Civil.
- Ley de Aeropuertos.
- Ley Sobre Celebración de Tratados.
- Ley de Inversión Extranjera.
- Reglamento de la Ley de Aviación Civil.
- ACUERDO *mediante el cual se establece la Política Aeronáutica que dará rumbo y contenido a las actividades del Estado, de los concesionarios, permisionarios y operadores del transporte aéreo, del personal técnico aeronáutico, de los aeropuertos y de los prestadores de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, así como de los demás interesados en el robustecimiento de la industria, como las aseguradoras, los fabricantes de aeronaves, los arrendadores, entre otros*, 29 de octubre 2001, [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=760143&fecha=29/10/2001](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=760143&fecha=29/10/2001), (20 de abril de 2017). Diario Oficial de la Federación.

## LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago 1944)

Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a la Responsabilidad de los Transportistas. Montreal 1999.

Protocolo de Montreal que modifica el Convenio de Roma, firmado en Montreal, Canadá en el año 1978.

## **JURISPRUDENCIA**

Tesis: P. 13, Semanario Judicial de la Federación, Octava Época, 206081, Administrativa-Constitucional, Tomo I, Primera Parte-1, Enero-Junio de 1988, p. 142.

Tesis: 1a./J. 80/2004, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, 180240, Constitucional, Tomo XX, Octubre de 2004, p. 264.

Tesis: 2a. LXXV/2012 (10a.), Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Décima Época, 2002065, Constitucional, Tomo III, Octubre de 2012, p. 2038.

## **DICCIONARIOS**

Instituto de Investigaciones Jurídicas, *Nuevo Diccionario Jurídico Mexicano*, México, Ed. Porrúa S.A. de C.V., Tomo I-IV, 2009.

Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, 23ª ed., Madrid, Ed. Espasa Libros, S.L.U., Tomo I a/g y Tomo II h/z, 2014.

## **OTROS DOCUMENTOS**

FOLCHI, Mario O., *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*, Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico, Argentina, 20 de mayo de 2011, <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=39953>.

OACI. *Criterios y texto de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional*. Documento 9587. 3ª ed., 2008.

OACI. *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional*. Documento 9626. 2ª ed., 2004.

## PÁGINAS DE INTERNET

- <http://www.aicm.com.mx/vuelos/aerolineas>
- [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1\\_240217.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_240217.pdf)
- [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/25\\_101016.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/25_101016.pdf)
- [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/15\\_080616.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/15_080616.pdf)
- <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/216.pdf>
- [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/2\\_241213.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/2_241213.pdf)
- [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/44\\_181215.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/44_181215.pdf)
- [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LAC.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LAC.pdf)
- [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1\\_150816.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_150816.pdf)
- [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5448665&fecha=19/08/2016](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5448665&fecha=19/08/2016)
- [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5255831&fecha=20/06/2012](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5255831&fecha=20/06/2012)
- [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=760143&fecha=29/10/2001](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=760143&fecha=29/10/2001)
- <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/american-airlines-espera-tener-la-flota-mas-joven-en-2017.html>
- [http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626\\_es.pdf](http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf)
- [http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209587\\_es.pdf](http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209587_es.pdf)
- <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=39953>
- <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/marco-juridico-y-regulatorio-normativo/juridico/convenios/convenio-de-chicago.pdf>
- <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00%20Aeronautica/Aviaci%F3n%20Internacional/3.PPT%20AM%20Sergio%20Allard%20Ultima%20200ct.pdf>
- <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC-archivo/modulo5/amc-2015-i.pdf>
- <http://www.sct.gob.mx/JURE/doc/163-transito-servicios-aereos-1944.pdf>
- <https://www.youtube.com/watch?v=5LS2ibZB080>

## APÉNDICE I

### ACUERDO SOBRE DETERMINADOS ASPECTOS DE LOS SERVICIOS AÉREOS ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LA UNIÓN EUROPEA.

DOF: 20/06/2012

**DECRETO Promulgatorio del Acuerdo sobre Determinados Aspectos de los Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la Unión Europea, hecho en Bruselas el quince de diciembre de dos mil diez.**

**Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.**

**FELIPE DE JESÚS CALDERÓN HINOJOSA**, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

El quince de diciembre de dos mil diez, en Bruselas, el Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos, debidamente autorizado para tal efecto, firmó *ad referendum* el Acuerdo sobre Determinados Aspectos de los Servicios Aéreos con la Unión Europea, cuyo texto en español consta en la copia certificada adjunta.

El Acuerdo mencionado fue aprobado por la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, el diecinueve de abril de dos mil doce, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del veintiuno de mayo del propio año.

Las notificaciones a que se refiere el artículo 7 del Acuerdo, se efectuaron en Bruselas, el veintiuno de octubre de dos mil once y el veintitrés de mayo de dos mil doce.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, el quince de junio de dos mil doce.

#### TRANSITORIO

**ÚNICO.-** El presente Decreto entrará en vigor el veintidós de junio de dos mil doce.

**Felipe de Jesús Calderón Hinojosa.-** Rúbrica.- La Secretaria de Relaciones Exteriores, **Patricia Espinosa Cantellano.-** Rúbrica.

**ARTURO AQUILES DAGER GÓMEZ,** CONSULTOR JURÍDICO DE LA SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES,

#### CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra el original correspondiente a México del Acuerdo sobre Determinados Aspectos de los Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la Unión Europea, hecho en Bruselas el quince de diciembre de dos mil diez, cuyo texto en español es el siguiente:

#### ACUERDO SOBRE DETERMINADOS ASPECTOS DE LOS SERVICIOS AÉREOS ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LA UNIÓN EUROPEA

LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, por una Parte, y LA UNIÓN EUROPEA, por otra Parte, en lo sucesivo denominados «las Partes», conforme a sus respectivas competencias;

**TENIENDO PRESENTE** las disposiciones de los convenios o acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos celebrados entre varios Estados miembros de la Unión Europea y los Estados Unidos Mexicanos;

**SEÑALANDO** que los Estados miembros de la Unión Europea han autorizado el 5 de junio de 2003 a la Comisión Europea para modificar ciertas disposiciones de sus convenios o acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos, en un acuerdo entre la Unión Europea y terceros países;

**SEÑALANDO** que la Unión Europea tiene competencia exclusiva en varios de los aspectos que pudieran incluirse en los convenios o acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos que los Estados miembros de la Unión Europea celebren o hayan celebrado con terceros países;

**RECONOCIENDO** la importancia de actualizar la relación existente entre los Estados miembros de la Unión Europea y los Estados Unidos Mexicanos en materia de servicios aéreos a fin de sentar unas bases jurídicas sólidas para los servicios aéreos entre la Unión Europea y los Estados Unidos Mexicanos y garantizar la continuidad de dichos servicios aéreos;

**DESTACANDO** su interés en promover la libre competencia en materia de servicios aéreos, evitando que las líneas aéreas celebren convenios cuyo propósito sea impedir, restringir o distorsionar la competencia;

**SEÑALANDO** que la Unión Europea no tiene el propósito de influir en el equilibrio entre las líneas aéreas de la Unión Europea y las líneas aéreas de los Estados Unidos Mexicanos ni negociar modificaciones de las disposiciones de los convenios o acuerdos bilaterales existentes sobre servicios aéreos referentes a los derechos de tráfico,

Han acordado lo siguiente:

#### **ARTÍCULO 1**

##### **Disposiciones Generales**

1. Se entenderá que las referencias a los nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea que sea Parte en alguno de los convenios o acuerdos bilaterales enumerados en el Anexo I, son referencias a los nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea.

2. Se entenderá que las referencias a las líneas aéreas del Estado miembro de la Unión Europea que sea Parte de cada convenio o acuerdo enumerado en el Anexo I, son referencias a las líneas aéreas designadas por ese Estado miembro de la Unión Europea.

3. El presente Acuerdo modifica ciertas disposiciones de convenios o acuerdos bilaterales existentes sobre servicios aéreos enumerados en el Anexo I, sin afectar los derechos de tráfico existentes.

#### **ARTÍCULO 2**

##### **Designación por un Estado Miembro de la Unión Europea**

1. Las disposiciones de los apartados 2 y 3 del presente Artículo sustituirán a las disposiciones correspondientes de los Artículos enumerados en el Anexo II, letras a) y b) respectivamente, en lo que se refiere al proceso de la designación de una línea aérea por un Estado miembro de la Unión Europea, las autorizaciones y permisos concedidos por los Estados Unidos Mexicanos y la denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones o permisos de la línea aérea respectivamente.

2. Una vez recibida la designación de un Estado miembro de la Unión Europea, los Estados Unidos Mexicanos concederán las autorizaciones y permisos correspondientes sin demora, siempre que:

la línea aérea, conforme al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, esté establecida en el territorio del Estado miembro de la Unión Europea que haya efectuado la designación y sea titular de una licencia de explotación válida con arreglo a la legislación de la Unión Europea, y que

el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición del certificado de operador aéreo ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la línea aérea y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente indicada en la designación, y que

la línea aérea sea propiedad directa o de participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de los Estados miembros de la Unión Europea o de sus nacionales, o de los Estados enumerados en el Anexo III o de nacionales de estos otros Estados.

3. Cuando no se reúnan las condiciones enumeradas en el apartado 2, los Estados Unidos Mexicanos denegarán, revocarán, suspenderán o limitarán las autorizaciones o permisos de una línea aérea designada por un Estado miembro de la Unión Europea.

Al ejercer el derecho otorgado por el presente apartado, los Estados Unidos Mexicanos no discriminarán entre líneas aéreas de la Unión Europea por motivos de nacionalidad.

#### **ARTÍCULO 3**

##### **Seguridad**

1. Lo dispuesto en el apartado 2 del presente Artículo complementará los Artículos enumerados en el Anexo II, letra c).

2. Si un Estado miembro de la Unión Europea ha designado a una línea aérea cuyo control reglamentario lo efectúa y mantiene otro Estado miembro de la Unión Europea, los derechos de los Estados Unidos Mexicanos conforme a las disposiciones de seguridad del convenio o acuerdo entre el Estado miembro de la Unión Europea que ha designado a la línea aérea y los Estados Unidos Mexicanos, se ejercerán por igual en la adopción, el ejercicio y el mantenimiento de las normas de seguridad por ese otro Estado miembro de la Unión Europea y a la autorización de explotación de esa línea aérea.

#### **ARTÍCULO 4**

##### **Compatibilidad con las Normas de Competencia**

1. Ninguno de los convenios o acuerdos bilaterales entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados miembros de la Unión Europea podrá:  
favorecer la adopción de acuerdos entre empresas, la toma de decisiones por parte de asociaciones de empresas o la aplicación de prácticas concertadas que eviten, distorsionen o restrinjan la competencia; reforzar los efectos de ese tipo de acuerdos, decisiones o prácticas concertadas; o delegar en agentes económicos privados la responsabilidad de adoptar medidas que eviten, distorsionen o restrinjan la competencia.

2. Las disposiciones de los convenios o acuerdos bilaterales enumerados en el Anexo I que sean incompatibles con el apartado 1 no serán aplicadas.

#### **ARTÍCULO 5**

##### **Anexos del Acuerdo**

Los Anexos del presente Acuerdo forman parte integrante del mismo.

#### **ARTÍCULO 6**

##### **Revisión y Modificación**

Las Partes podrán, de común acuerdo, revisar o modificar el presente Acuerdo en cualquier momento, por escrito. Dichas modificaciones entrarán en vigor de conformidad con el procedimiento establecido en el Artículo 7, apartado 1, de este Acuerdo.

#### **ARTÍCULO 7**

##### **Entrada en Vigor**

1. El presente Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de la última nota con la que las Partes se notifiquen por escrito, a través de la vía diplomática, la conclusión de sus respectivos procedimientos internos necesarios para tal efecto.

2. El presente Acuerdo se aplicará a los convenios o acuerdos bilaterales enumerados en el Anexo I, letra b) una vez que éstos entren en vigor.

3. El presente Acuerdo prevalecerá en caso de divergencia entre las disposiciones de este Acuerdo y los convenios o acuerdos bilaterales enumerados en el Anexo I.

#### **ARTÍCULO 8**

##### **Terminación**

1. En caso de terminación de alguno de los convenios o acuerdos bilaterales enumerados en el Anexo I, tendrá lugar simultáneamente la terminación de todas las disposiciones del presente Acuerdo relacionadas con dicho convenio o acuerdo.

2. En caso de terminación de todos los convenios o acuerdos bilaterales enumerados en el Anexo I, tendrá lugar simultáneamente con la terminación del último de dichos convenios o acuerdos la terminación del presente Acuerdo.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados para tal efecto, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en Bruselas, por duplicado, el quince de diciembre de dos mil diez en idiomas español, alemán, búlgaro, checo, danés, eslovaco, esloveno, estonio, finés, francés, griego, húngaro, inglés, italiano, letón, lituano, maltés, neerlandés, polaco, portugués, rumano y sueco, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia, la versión en español prevalecerá.

#### **ANEXO I**

##### **LISTA DE CONVENIOS O ACUERDOS BILATERALES A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 1 DEL PRESENTE ACUERDO**

Convenios o acuerdos sobre servicios aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados miembros de la Unión Europea que, en la fecha de la firma del presente Acuerdo, se hayan celebrado y/o firmado:

Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno Federal de Austria, firmado en Viena, Austria, el 27 de marzo de 1995, en lo sucesivo denominado «Convenio México-Austria».

Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de Bélgica, firmado en la Ciudad de México, el 26 de abril de 1999, en lo sucesivo denominado «Convenio México-Bélgica».

Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Federativa Checa y Eslovaca, firmado en la Ciudad de México, el 14 de agosto de 1990, en lo sucesivo denominado «Convenio México-República Checa».

Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Francesa, firmado en París, Francia, el 18 de mayo de 1993, enmendado por el Acuerdo que Modifica y Adiciona el Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los

Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Francesa, del 18 de mayo de 1993, celebrado mediante canje de notas fechadas en París y la Ciudad de México, el 13 de enero y 4 de febrero de 2004, en lo sucesivo denominado «Acuerdo México-Francia».

Convenio sobre Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Federal de Alemania, firmado en la Ciudad de México, el 8 de marzo de 1967, en lo sucesivo denominado «Convenio México-Alemania».

Convenio sobre Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Italiana, firmado en la Ciudad de México, el 23 de diciembre de 1965, enmendado por el Acuerdo que Modifica y Adiciona el Convenio sobre Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Italiana del 23 de diciembre de 1965, celebrado mediante canje de notas fechadas en Roma, Italia, el 2 de agosto y 7 de diciembre de 2004, en lo sucesivo denominado «Convenio México-Italia».

Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Gran Ducado de Luxemburgo sobre Transporte Aéreo, firmado en la Ciudad de México el 19 de marzo de 1996, en lo sucesivo denominado «Convenio México-Luxemburgo».

Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de los Países Bajos, firmado en la Ciudad de México, el 6 de diciembre de 1971, enmendado por el Acuerdo que Modifica el Convenio sobre Transportes Aéreos del 6 de diciembre de 1971 entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de los Países Bajos celebrado mediante canje de notas fechadas en la Ciudad de México, el 24 de agosto de 1992, en lo sucesivo denominado «Convenio México-Países Bajos».

Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Polonia, firmado en la Ciudad de México, el 11 de octubre de 1990, en lo sucesivo denominado «Convenio México-Polonia».

Acuerdo sobre Transporte Aéreo Civil entre los Gobiernos de México y Portugal, firmado en Lisboa, Portugal, el 22 de octubre de 1948, en lo sucesivo denominado «Acuerdo México-Portugal».

Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de España, firmado en la Ciudad de México el 21 de noviembre de 1978, en lo sucesivo denominado «Convenio México-España».

Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte sobre Servicios Aéreos, firmado en la Ciudad de México el 18 de noviembre de 1988, en lo sucesivo denominado «Convenio México-Reino Unido».

Convenios o acuerdos sobre servicios aéreos firmados por los Estados Unidos Mexicanos y los Estados miembros de la Unión Europea que, en la fecha de la firma del presente Acuerdo, todavía no se encuentran en vigor:

Convenio sobre Transporte Aéreo entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de España, firmado en Madrid, España, el 8 de abril de 2003.

## **ANEXO II**

### **LISTA DE ARTÍCULOS DE LOS CONVENIOS O ACUERDOS ENUMERADOS EN EL ANEXO I Y CONTEMPLADOS EN LOS ARTÍCULOS 2 Y 3 DEL PRESENTE ACUERDO**

Designación por un Estado miembro:

Artículo 3 del Convenio México-Austria;  
Artículo 3 del Convenio México-Bélgica;  
Artículo 3 del Convenio México-República Checa;  
Artículo 3 del Acuerdo México-Francia;  
Artículo 3 del Convenio México-Alemania;  
Artículo 3 del Convenio México-Italia;  
Artículo 3 del Convenio México-Luxemburgo;  
Artículo 3 del Convenio México-Países Bajos;  
Artículo 3 del Convenio México-Polonia;  
Artículo II del Acuerdo México-Portugal;  
Artículo 3 del Convenio México-España;  
Artículo 4 del Convenio México-Reino Unido.

Denegación, revocación, suspensión o limitación de autorizaciones o permisos:

Artículo 4 del Convenio México-Austria;  
Artículo 5 del Convenio México-Bélgica;  
Artículo 4 del Convenio México-República Checa;

Artículo 4 del Acuerdo México-Francia;  
Artículo 4, primera frase, del Convenio México-Alemania;  
Artículo 4 del Convenio México-Italia;  
Artículo 4 del Convenio México-Luxemburgo;  
Artículo 4 del Convenio México-Países Bajos;  
Artículo 4 del Convenio México-Polonia;  
Artículo VII del Acuerdo México-Portugal;  
Artículo 4 del Convenio México-España;  
Artículo 5 del Convenio México-Reino Unido.

Seguridad:

Artículo 6 del Convenio México-Austria;  
Artículo 7 del Convenio México-Bélgica;  
Artículo 6 del Convenio México-República Checa;  
Artículo 6 bis del Acuerdo México-Francia;  
Artículo 6 bis del Convenio México-Italia;  
Artículo 6 del Convenio México-Luxemburgo;  
Artículo 6 del Convenio México-Países Bajos;  
Artículo V del Acuerdo México-Portugal;  
Artículo 8 del Convenio México-Reino Unido.

**ANEXO III**

**LISTA DE OTROS ESTADOS  
A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 2 DEL PRESENTE ACUERDO**

La República de Islandia (con arreglo al Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo).  
El Principado de Liechtenstein (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo).  
El Reino de Noruega (con arreglo al Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo).  
La Confederación Suiza (con arreglo al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre transporte aéreo).

Por los Estados Unidos Mexicanos  
Za Spojené státy mexické  
For De Forenede Mexicanske Stater  
Für die Vereinigten Mexikanischen Staaten  
Mehhiko Ühendriikide nimel  
For the United Mexican States  
Pour les Etats-Unis mexicains  
Per gli Stati Uniti messicani  
Meksikas Savienoto Valstu vrd –  
Meksikos Jungtini Valstij vardu  
A Mexikói Egyesült Államok részérl  
Gall-Istati Uniti Messikani  
Voor de Verenigde Mexicaanse Staten  
W imieniu Meksykaskich Stanów Zjednoczonych  
Pelos Estados Unidos Mexicanos  
Pentru Statele Unite Mexicane  
Za Spojené táty mexické  
Za Zdruene drave mehike  
Meksikon yhdysvaltojen puolesta  
För Mexikos förenta stater  
Por la Unión Europea  
Za Evropskou unii  
For Den Europæiske Union  
Für die Europäische Union  
Euroopa Liidu nimel  
For the European Union  
Pour l'Union européenne  
Per l'Unione europea  
Eiropas Savienbas vrd –  
Europos Sąjungos vardu

Az Európai Unió részér  
Gall-Unjoni Ewropea  
Voor de Europese Unie  
W imieniu Unii Europejskiej  
Pela União Europeia  
Pentru Uniunea European  
Za Európsku úniu  
Za Evropsko unijo  
Euroopan unionin puolesta  
För Europeiska unionen

La presente es copia fiel y completa en español del Acuerdo sobre Determinados Aspectos de los Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la Unión Europea, hecho en Bruselas el quince de diciembre de dos mil diez.

Extiendo la presente, en dieciocho páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, el veintiocho de mayo de dos mil doce, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.-  
Rúbrica.

## APÉNDICE II

### ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

DOF: 19/08/2016

**DECRETO Promulgatorio del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, hecho en Washington, D.C., el dieciocho de diciembre de dos mil quince.**

**Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.**

**ENRIQUE PEÑA NIETO**, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

El dieciocho de diciembre de dos mil quince, en Washington, D.C., el Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos, debidamente autorizado para tal efecto, firmó *ad referendum* el Acuerdo sobre Transporte Aéreo con el Gobierno de los Estados Unidos de América, cuyo texto en español consta en la copia certificada adjunta.

El Acuerdo mencionado fue aprobado por la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, el veintiséis de abril de dos mil dieciséis, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del primero de junio del propio año.

Las notificaciones a que se refiere el artículo 18 del Acuerdo, están fechadas en Washington, D.C., el veintidós de julio de dos mil dieciséis.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, el dieciocho de agosto de dos mil dieciséis.

#### TRANSITORIO

**ÚNICO.**- El presente Decreto entrará en vigor el veintiuno de agosto de dos mil dieciséis.

**Enrique Peña Nieto.**- Rúbrica.- La Secretaria de Relaciones Exteriores, **Claudia Ruiz Massieu Salinas.**- Rúbrica.

ALEJANDRO ALDAY GONZÁLEZ, CONSULTOR JURÍDICO DE LA SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES,

#### CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra el original correspondiente a México del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, hecho en Washington, D.C., el dieciocho de diciembre de dos mil quince, cuyo texto en español es el siguiente:

#### ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en adelante "las Partes");

**COMPARTIENDO** el compromiso de fomentar y facilitar un sistema de aviación internacional basado en la competencia en el mercado entre las líneas aéreas;

**DESEANDO** brindar a las líneas aéreas la posibilidad de ofrecer al público viajero y de comercio de carga una variedad de opciones de servicio, y deseando alentar a cada línea aérea a desarrollar y aplicar tarifas innovadoras y competitivas;

**DESEANDO** facilitar la expansión de oportunidades del transporte aéreo internacional;

**DESEANDO** asegurar el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional y reafirmando su profunda preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que comprometen la seguridad de las personas o la propiedad, perjudican las

operaciones del transporte aéreo y debilitan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

**SIENDO** partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Han acordado lo siguiente:

## **ARTÍCULO 1**

### **Definiciones**

Para los efectos del presente Acuerdo, y salvo especificación en contrario, la referencia:

"Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y en el caso de los Estados Unidos de América, el Departamento de Transporte y cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dicha Secretaría o el Departamento de Transporte;

"Acuerdo" significa el presente Acuerdo y cualquiera de sus anexos o las enmiendas a los mismos;

"Transporte Aéreo" significa el transporte público en aeronaves, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, regular o de fletamento, por remuneración o en alquiler;

"Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y comprende:

cualquier enmienda que haya entrado en vigor de conformidad con el Artículo 94, inciso a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas Partes, y

cualquier Anexo o enmienda a los mismos, adoptados de conformidad con el Artículo 90 del Convenio, siempre que dicho Anexo o enmienda se encuentre en vigor para ambas Partes, en un momento determinado.

"Línea Aérea Designada" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;

"Costo Total" significa el costo derivado de la prestación del servicio, más un cargo razonable por gastos administrativos;

"Transporte Aéreo Internacional" significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;

"Tarifa" significa cualquier precio, tasa o cargo por el traslado de pasajeros, equipaje o carga (excepto correo) a través de transporte aéreo, incluyendo transporte terrestre en relación con el transporte aéreo internacional, cobrado por las aerolíneas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la aplicación de dicho precio, tasa o cargo;

"Escala para Fines no Comerciales" significa un aterrizaje para cualquier fin distinto al embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga o correo en transporte aéreo;

"Territorio" significa las áreas terrestres, aguas interiores y el mar territorial bajo la soberanía de una Parte; y

"Derechos Impuestos a los Usuarios" significa un derecho impuesto a las líneas aéreas por la provisión de instalaciones y servicios aeroportuarios, de medio ambiente aeroportuario, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo instalaciones y servicios conexos.

## **ARTÍCULO 2**

### **Otorgamiento de Derechos**

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la operación del transporte aéreo internacional a través de las líneas aéreas de la otra Parte:

el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;

el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y

los derechos que de otra manera sean especificados en este Acuerdo.

2. Nada de lo dispuesto en el presente Artículo se interpretará en el sentido de conferir a la línea aérea o líneas aéreas de una Parte los derechos de llevar a bordo, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, su equipaje, carga, o correo transportado por remuneración y destinado a otro punto dentro del territorio de la otra Parte.

## **ARTÍCULO 3**

### **Designación y Autorización**

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar cuantas líneas aéreas desee para la operación del transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo y de cancelar o modificar tales designaciones. Dichas designaciones serán comunicadas por escrito a la otra Parte a través de

los canales diplomáticos, y deberán indicar si la línea aérea está autorizada para operar el tipo de transporte aéreo especificado en los Anexos.

2. Al momento de recibir la designación, y las solicitudes de una línea aérea designada, en el formato y modo prescrito para la obtención de las autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte deberá otorgar las respectivas autorizaciones y permisos, con un mínimo de demora administrativa, siempre que:

la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea pertenezcan a la Parte que designa a la línea aérea, a los nacionales de dicha Parte, o a ambos;

la línea aérea designada esté calificada para cumplir con las condiciones establecidas conforme a las leyes y reglamentos comúnmente aplicados a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la solicitud o solicitudes; y

la Parte que designa a la línea aérea mantiene y administra los estándares establecidos en el Artículo 6 (Seguridad) y Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

#### **ARTÍCULO 4**

##### **Revocación de la Autorización**

1. Cualquiera de las Partes puede revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada de la otra Parte cuando:

la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la otra Parte, a los nacionales de dicha Parte, o a ambos;

la línea aérea designada haya dejado de cumplir las leyes y reglamentos referidos en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) de este Acuerdo; o

la otra Parte no mantiene ni administra los estándares establecidos en el Artículo 6 (Seguridad).

2. Salvo que la adopción de medidas inmediatas sea esencial para prevenir que persista el incumplimiento a que se refiere el párrafo 1, incisos b o c del presente Artículo, los derechos establecidos en el presente Artículo se ejercerán sólo después de consultar con la otra Parte.

3. El presente Artículo no restringe los derechos de cualquiera de las Partes para retener, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación o el permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

#### **ARTÍCULO 5**

##### **Aplicación de las Leyes**

1. Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la admisión o salida de su territorio de una aeronave dedicada a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dicha aeronave mientras se encuentre dentro de su territorio, deberán ser cumplidas por dicha aeronave a la entrada, permanencia o salida del territorio de la primera Parte.

2. A la entrada, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en una aeronave (incluyendo los reglamentos relacionados con la entrada, el despacho, la seguridad de la aviación, la inmigración, los pasaportes, las aduanas y la cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales) deberán ser cumplidos por, o en representación de, dichos pasajeros, tripulación o carga de las líneas aéreas de la otra Parte.

#### **ARTÍCULO 6**

##### **Seguridad**

1. Cada Parte reconocerá como válidos, para fines de operación del transporte aéreo previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia, y las licencias expedidas o validadas por la otra Parte y que estén vigentes, en el entendido que los requisitos para dichos certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a los requisitos mínimos que pueden establecerse de conformidad con el Convenio. No obstante, cada Parte puede rehusarse a reconocer como válidos, para efectos de vuelos sobre su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgados o validados por la otra Parte a sus propios nacionales.

2. Cualquier Parte puede solicitar consultas relacionadas con los estándares de seguridad mantenidos por la otra Parte relativos a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves, y operación de líneas aéreas

de esa otra Parte. Si, después de dichas consultas, una Parte encuentra que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente estándares y requisitos de seguridad en estas áreas, que sean por lo menos iguales a los estándares mínimos que pueden establecerse de conformidad con el Convenio, la otra Parte será notificada de dichos hallazgos y las medidas consideradas necesarias para cumplir con estos estándares mínimos, a efecto de que esa Parte lleve a cabo la acción correctiva apropiada. Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar, suspender, limitar, o imponer condiciones sobre la

autorización de operación o permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte, en el supuesto que la otra Parte no lleve a cabo la acción correctiva apropiada en un plazo razonable y de adoptar acción inmediata antes de las consultas, relativas a la línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte que no mantienen ni administran los mencionados estándares y una acción inmediata es esencial para impedir ulteriores incumplimientos.

#### **ARTÍCULO 7**

##### **Seguridad de la Aviación**

1. Las Partes afirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, del Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, Complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988, y del Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para Fines de Detección, hecho en Montreal el 1° de marzo de 1991, así como cualquier otro convenio relacionado con la seguridad de la aviación civil en vigor para ambas Partes.

2. Las Partes proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia mutua necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, y la de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, así como para enfrentar cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.

3. Las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con los estándares de seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas pertinentes, establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominados Anexos al Convenio. Las Partes requerirán a los operadores de aeronaves de su registro, a los operadores de aeronaves que tengan su principal centro de negocios o residencia permanente en su territorio, y a los operadores de aeropuertos en su territorio, operar de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte acuerda observar las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte para la entrada, permanencia y salida en el territorio de dicha otra Parte y a adoptar las medidas adecuadas para proteger la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, y su equipaje y efectos personales, así como la carga y los suministros en aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte deberá de igual manera considerar favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte con respecto a medidas de seguridad especiales para enfrentar una amenaza específica.

5. En caso de ocurrir un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave o de otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronave, aeropuertos o instalaciones de servicios de navegación aérea, las Partes deberán asistirse mutuamente facilitando comunicaciones y otras medidas apropiadas para poner fin, de forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga razones justificadas para considerar que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones sobre seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte pueden solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. La falta de un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días contados a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá justificación suficiente para retener, revocar, suspender, limitar, o imponer condiciones sobre la autorización de operación y el permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de dicha Parte. Cuando se requiera en caso de emergencia, una Parte puede adoptar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días.

#### **ARTÍCULO 8**

##### **Oportunidades Comerciales**

1. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán el derecho de establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán la facultad, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos a la entrada, residencia y empleo, de ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte, personal administrativo, de ventas, técnico, operativo y otros especialistas necesarios para la prestación del transporte aéreo.

3. Cada línea aérea tendrá el derecho de encargarse de sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte ("servicio de escala propio") o, a elección de la línea aérea, seleccionar entre

los agentes competidores para que éstos los presten total o parcialmente. Los derechos estarán sujetos únicamente a restricciones físicas que resulten de consideraciones sobre la seguridad del aeropuerto. Cuando dichas consideraciones excluyan el servicio de escala propio, los servicios terrestres deberán estar disponibles sobre bases equitativas para todas las líneas aéreas; los gravámenes deberán basarse en los costos de los servicios proveídos, y dichos servicios deberán ser comparables con el tipo y calidad de servicios como si el servicio de escala propio fuera posible.

4. Una línea aérea de una Parte puede llevar cabo la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a discreción de la línea aérea, a través de sus agentes, salvo que pueda estar expresamente establecido en los reglamentos de fletamento del país donde la operación de fletamento se origine relacionado con la protección de los fondos de pasajeros, y los derechos de cancelación y devolución de los pasajeros. Cada línea aérea tendrá el derecho de vender dicho transporte, y cualquier persona estará en libertad para comprar el mismo, en la moneda de ese territorio o de libre uso.

5. Cada línea aérea tendrá el derecho de convertir y transferir a su país, previa solicitud, y salvo cuando no sea compatible con la legislación o reglamento comúnmente aplicable a cualquier otro país o países de su elección, los ingresos locales que excedan las cantidades gastadas localmente. La conversión y transferencia será permitida de forma oportuna sin restricciones o gravámenes, al tipo de cambio aplicable a transacciones y transferencias corrientes, en la fecha que el transportista realice la solicitud inicial de transferencia.

6. Las líneas aéreas de cada Parte estarán autorizadas para pagar con moneda local, los gastos locales efectuados en el territorio de la otra Parte, incluyendo compras de combustible. A su discreción, las líneas aéreas de cada Parte pueden pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas de libre uso, de conformidad con la legislación monetaria local.

7. Al operar u ofrecer los servicios autorizados conforme a este Acuerdo, cualquier línea aérea de una Parte puede celebrar arreglos de cooperación comercial, tales como arreglos sobre bloqueo de espacios, códigos compartidos o de arrendamiento, con una línea aérea o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes; una línea aérea o varias líneas de un tercer país; y un proveedor de transporte de superficie de cualquier país; en el supuesto que todos los participantes en dichos arreglos (i) tengan la debida autoridad y (ii) cumplan con los requisitos comúnmente aplicados a dichos arreglos.

8. Las líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes, establecidos de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables de cada Parte, estarán autorizados para emplear, sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga desde o hacia cualquier punto en los territorios de las Partes o en terceros países, incluyendo hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras y a transportar carga bajo control aduanero de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. Dicha carga, ya sea en movimiento por tierra o por aire, deberá tener acceso a procesos e instalaciones aduaneras de aeropuerto. Las líneas aéreas pueden optar por encargarse de su propio transporte de superficie o a hacerlo a través de arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo aquél operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte aéreo de carga. Dichos servicios intermodales de carga pueden ser ofrecidos a un precio integrado con el transporte aéreo y de superficie combinado, siempre que los embarcadores no sean mal informados respecto de las condiciones relativas a dicho transporte.

## **ARTÍCULO 9**

### **Derechos Aduaneros y Gravámenes**

1. Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves utilizadas en transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de la otra Parte, su equipo regular, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluyendo motores), suministros (incluyendo pero sin limitar artículos de comida, bebida, licor, tabaco y demás productos destinados a la venta o al uso de los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo), y otros objetos usados o destinados exclusivamente para efectos de la operación o mantenimiento de las aeronaves que operan el transporte aéreo internacional estarán exentos, sobre la base de reciprocidad, de cualquier restricción a la importación, impuestos sobre la propiedad y gravámenes sobre el capital, derechos aduaneros, impuestos al consumo interno, y gravámenes y tarifas similares que (a) son impuestos por las autoridades nacionales, y (b) no se basen en el costo del servicio prestado, siempre que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. También deberán estar exentos, sobre la base de reciprocidad, de los impuestos, derechos, tarifas y gravámenes a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo, con excepción de los gravámenes que se basen en el costo del servicio prestado:

suministros de la aeronave introducidos o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para uso en las aeronaves de salida de una línea aérea de la otra Parte, destinadas al transporte aéreo internacional, aun cuando estos suministros vayan a ser utilizados en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo;

equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) ingresados al territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento, o reparación de una aeronave de una línea aérea de la otra Parte utilizada en el transporte aéreo internacional;

combustible, lubricantes, y suministros técnicos consumibles introducidos o suministrados en el territorio de una Parte para uso en una aeronave de una línea aérea de la otra Parte destinadas al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros vayan a ser utilizados en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo; y

materiales de propaganda y publicidad introducidos o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para uso en las aeronaves de salida de las líneas aéreas de la otra Parte, destinadas al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos materiales vayan a ser utilizados en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

3. Podrá requerirse que el equipo y suministros mencionados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo, sean puestos bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.

4. Las exenciones previstas en este Artículo también serán aplicables cuando las líneas aéreas de una Parte hayan celebrado acuerdos con otra línea aérea que goce de exenciones similares de la otra Parte, para el préstamo o la transferencia del equipo y suministros especificados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, en el territorio de la otra Parte.

#### **ARTÍCULO 10**

##### **Derechos Impuestos a los Usuarios**

1. Los derechos que puedan imponer las autoridades u organismos fiscales competentes de cada Parte a las líneas aéreas de la otra Parte deberán ser justos, razonables, no injustamente discriminatorios y distribuidos equitativamente entre todas las categorías de usuarios. En todo caso, los derechos de los usuarios se impondrán a las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea en el momento en que se calculen.

2. Los derechos de los usuarios impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte pueden reflejar, pero no deberán exceder, el costo total que representa para las autoridades u organismos fiscales competentes el suministro de instalaciones y servicios apropiados de aeropuerto, de medio ambiente aeroportuario, de navegación aérea y de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos derechos podrían incluir un rendimiento razonable de los activos, después de la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se cobren dichos derechos deberán ser proporcionados de forma eficaz y económica.

3. Cada Parte alentará las consultas entre las autoridades u organismos fiscales competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilizan las instalaciones y los servicios, y alentará a las autoridades u organismos fiscales competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que resulte necesaria para permitir que se examinen minuciosamente los derechos, a fin de determinar si son razonables de conformidad con los principios contenidos en los párrafos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades u organismos fiscales competentes a que den a los usuarios un aviso previo razonable sobre cualquier propuesta de modificación de los derechos impuestos a los usuarios, a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen los cambios.

4. En los procedimientos de resolución de controversias conforme al Artículo 15 (Solución de Controversias), no se considerará que una de las Partes ha violado una disposición de este Artículo, a menos que (a) no haya revisado los derechos o la práctica que son objeto de queja presentada por la otra Parte dentro de un plazo razonable; o (b) posteriormente a dicha revisión, no adopte medidas en su poder para corregir los derechos o la práctica que sean incompatibles con este Artículo.

#### **ARTÍCULO 11**

##### **Competencia Leal**

1. Cada Parte concederá oportunidades justas e iguales a las líneas aéreas de las dos Partes para que compitan en el suministro del transporte aéreo internacional regulado por este Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá a cada línea aérea determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca, con base en las consideraciones comerciales del mercado. En congruencia con este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas de

la otra Parte, excepto cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna Parte impondrá a las líneas aéreas de la otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia, o tráfico que serían incompatibles con los fines de este Acuerdo.

4. Ninguna Parte requerirá la presentación de itinerarios, programas para vuelos de fletamento, o planes operacionales por parte de las líneas aéreas de la otra Parte para su aprobación, excepto cuando pueda ser requerido bajo una base no discriminatoria para aplicar las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 de este Artículo o conforme sea específicamente autorizado en un Anexo de este Acuerdo. Si una Parte requiere la presentación de tales itinerarios, programas o planes para fines informativos, deberá minimizar la carga administrativa de los requisitos para su presentación y procedimientos a los intermediarios del transporte aéreo y las líneas aéreas de la otra Parte.

## **ARTÍCULO 12**

### **Tarifas**

1. Cada Parte deberá permitir que las tarifas para el transporte aéreo sean fijadas por las líneas aéreas de ambas Partes de conformidad con las consideraciones comerciales en el mercado.

2. No se requerirá la presentación de tarifas por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes. No obstante lo anterior, las líneas aéreas de las Partes deberán proporcionar acceso inmediato, previa solicitud, a la información sobre tarifas históricas, actuales y propuestas de tarifas a las autoridades aeronáuticas de las Partes en la manera y formato aceptables para dichas autoridades aeronáuticas.

## **ARTÍCULO 13**

### **Consultas**

Cualquiera de las Partes puede, en todo momento, solicitar consultas relacionadas con este Acuerdo. Dichas consultas deberán comenzar en la fecha más próxima posible, pero no después de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario.

## **ARTÍCULO 14**

### **Modificaciones**

1. El presente Acuerdo podrá ser modificado, mediante acuerdo por escrito entre ambas Partes.

2. Cualquier modificación al presente Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la fecha de la última de las notas diplomáticas intercambiadas entre las Partes, confirmando el cumplimiento de sus procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor de la modificación.

## **ARTÍCULO 15**

### **Solución de Controversias**

1. Cualquier controversia derivada de este Acuerdo, con excepción de aquéllas que puedan surgir del Artículo 12 (Tarifas), que no se resuelva en el término de 30 días siguientes a la fecha establecida para consultas en términos de una solicitud de consultas de conformidad con el Artículo 13 (Consultas), podrá ser remitida, por acuerdo de las Partes, a la decisión de alguna persona u órgano. Si las Partes no alcanzan un acuerdo, cualquiera de las Partes podrá dar aviso por escrito a la otra Parte a través de los canales diplomáticos de su petición a fin de que la controversia sea sometida a arbitraje.

2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros integrado de la siguiente forma: En un plazo de 30 días posteriores a la fecha de recepción de la solicitud de arbitraje, cada Parte deberá nombrar a un árbitro. En el plazo de 60 días posteriores al nombramiento de esos dos árbitros, éstos nombrarán de común acuerdo a un tercer árbitro, quien deberá fungir como Presidente del tribunal arbitral;

Si cualquiera de las Partes no nombra un árbitro, o si el tercer árbitro no es nombrado, de conformidad con lo previsto en el inciso a de este párrafo, cualquiera de las Partes puede solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios en un plazo de 30 días. Si el Presidente del Consejo es de la misma nacionalidad de una de las Partes, el vicepresidente de mayor rango que no esté descalificado por ese motivo hará el nombramiento.

3. El tribunal arbitral deberá estar facultado para decidir sobre el alcance de su jurisdicción de conformidad con este Acuerdo y, salvo acuerdo en contrario, deberá establecer sus propias reglas de procedimiento. El tribunal, una vez constituido puede, a petición de cualquiera de las Partes, recomendar la adopción de medidas provisionales de desagravio mientras se llega a una decisión final. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, deberá llevarse a cabo una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos

específicos que se seguirán a más tardar a los 15 días posteriores a que el tribunal está plenamente constituido.

4. Salvo acuerdo en contrario o según lo ordene el tribunal, la demanda arbitral deberá ser sometida dentro de un plazo de 45 días a partir de la fecha en que el tribunal esté plenamente constituido, y la declaración de defensa deberá presentarse a los 60 días a partir de esa fecha. Toda réplica del demandante deberá presentarse en el plazo de 30 días posteriores a la presentación de la declaración de defensa. Toda contra-replica del demandado deberá presentarse en el plazo de 30 días posteriores a la presentación de la réplica. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, el tribunal deberá celebrar una audiencia en el plazo de 45 días a partir del vencimiento del plazo para el recibo de la última respuesta.

5. El tribunal procurará dictar una resolución por escrito en un plazo de 30 días posteriores a la fecha de celebración de la audiencia o, de no celebrarse la audiencia, después de la presentación de la última promoción. La decisión de la mayoría del tribunal prevalecerá.

6. Las Partes pueden presentar solicitudes para la interpretación de la resolución en el plazo de 15 días posteriores a la fecha en que ésta se haya dictado y cualquier interpretación que se haga deberá dictarse en el plazo de 15 días a partir de la fecha de la presentación de dicha solicitud.

7. Cada Parte deberá, en la medida compatible con su legislación interna, dar pleno cumplimiento a cualquier resolución o laudo del tribunal arbitral.

8. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, deberán ser compartidos por igual entre las Partes. Todo gasto efectuado por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos del párrafo 2, inciso b de este Artículo, deberán ser considerados como parte de los gastos del tribunal arbitral.

#### **ARTÍCULO 16**

##### **Terminación**

Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo terminará a la medianoche (en el lugar de recepción de la notificación a la otra Parte), del día que finalice la temporada de tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) vigente en el año siguiente de la fecha de la notificación escrita de la terminación, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo entre las Partes antes del término de dicho período.

#### **ARTÍCULO 17**

##### **Registro ante la OACI**

Este Acuerdo y todas sus modificaciones deberán registrarse ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

#### **ARTÍCULO 18**

##### **Entrada en Vigor**

1. Este Acuerdo entrará en vigor el 1° de enero de 2016, siempre que las Partes hayan intercambiado las notas diplomáticas confirmando el cumplimiento de sus procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo. Si las Partes no han efectuado dicho intercambio de notas diplomáticas para el 1° de enero de 2016, el Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la fecha de la última de las notas diplomáticas intercambiadas entre las Partes confirmando el cumplimiento de sus procesos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo.

2. A partir de su entrada en vigor, este Acuerdo sustituirá el Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, firmado en la Ciudad de México el 15 de agosto de 1960, conforme ha sido enmendado y modificado.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en Washington, D.C. el dieciocho de diciembre de dos mil quince, en dos ejemplares originales, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos: el Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza**.- Rúbrica.- Por el Gobierno de los Estados Unidos de América: el Secretario de Transporte, **Anthony R. Foxx**.- Rúbrica.

#### **ANEXO I**

##### **SERVICIOS AÉREOS REGULARES**

A. Cuadro de Rutas: Servicios Mixtos (Pasajeros, Carga y/o Correo)

1. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrán el derecho de operar servicios aéreos mixtos en cada una de las rutas aéreas

especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en México en los puntos especificados en este párrafo:

De un punto o puntos en los Estados Unidos a un punto o puntos en México.

De Dallas/Fort Worth y San Antonio a la Ciudad de México, Toluca, y Acapulco, y más allá a puntos en Panamá y más allá.

De Nueva York, Washington, Baltimore, Los Ángeles, y Houston a la Ciudad de México y Toluca, y más allá a un punto o puntos en Centro y/o Sudamérica.

De un punto o puntos en los Estados Unidos, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en México, y más allá, conforme sea acordado mutuamente por escrito por las autoridades aeronáuticas de las Partes.

2. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá el derecho de operar servicios aéreos mixtos en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en los Estados Unidos, en los puntos especificados en este párrafo:

De un punto o puntos en México a un punto o puntos en los Estados Unidos.

De Acapulco, Hermosillo, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Oaxaca, Puerto Escondido, Tampico, Veracruz, Villahermosa, e Ixtapa/Zihuatanejo a Chicago, Kansas City, Minneapolis/ St. Paul, y St. Louis, y más allá a Canadá.

De Acapulco, Chihuahua, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Puerto Escondido, Puerto Vallarta, San José del Cabo, e Ixtapa/Zihuatanejo a Cleveland, Detroit, Filadelfia, Washington, y Baltimore y más allá a Canadá.

De Acapulco, Guadalajara, Huatulco, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Puerto Vallarta, San José del Cabo, e Ixtapa/Zihuatanejo a Boston y Nueva York, y más allá a Europa.

De Cancún, Cozumel, Guadalajara, Mérida, Ciudad de México, Toluca, y Monterrey a Houston y Nuevo Orleans, y más allá a Canadá y Europa.

De Guadalajara, Huatulco, Mérida, Ciudad de México, Toluca, y Oaxaca a Miami, y más allá.

De un punto o puntos en México, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en los Estados Unidos, y más allá, conforme sea mutuamente acordado por escrito por las autoridades aeronáuticas de las Partes.

3. Sin limitación, las líneas aéreas de cada Parte pueden celebrar arreglos de cooperación comercial con una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes, o de un tercer país, para proveer servicios programados mixtos a puntos intermedios y a puntos detrás o más allá del territorio de cualquiera de las Partes.

#### B. Cuadro de Ruta: Servicios de Carga (Carga y/o Correo)

1. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrá el derecho de operar los servicios aéreos de carga en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en México en los puntos especificados en este párrafo:

De un punto o puntos en los Estados Unidos, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en México, y más allá.

De un punto o puntos en México a cualquier punto.

2. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá(n) el derecho de operar los servicios aéreos de carga en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en los Estados Unidos en los puntos especificados en este párrafo:

De un punto o puntos en México, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en los Estados Unidos, y más allá.

De un punto o puntos en los Estados Unidos a cualquier punto.

3. Sin limitación, las líneas aéreas de cada Parte pueden celebrar arreglos de cooperación comercial con una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes, o de un tercer país, para proveer servicios de carga programados a puntos intermedios y a puntos detrás o más allá del territorio de cualquiera de las Partes.

#### C. Flexibilidad Operacional para Combinación de Servicios de Carga

1. Para todos los servicios autorizados en los Párrafos A y B de este Anexo, cada una de las líneas aéreas designadas está autorizada, a su discreción, para:

operar vuelos en una o ambas direcciones;  
combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;  
dar servicio a puntos detrás, intermedios, y puntos más allá y puntos en los territorios de las Partes en cualquier combinación y en cualquier orden;  
omitir escalas en cualquier punto o puntos;  
transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto;  
dar servicio a puntos detrás de cualquier punto en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y ofrecer y promocionar dichos servicios al público, como parte de los servicios;  
hacer escalas en cualquier punto ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;  
transportar tráfico a través del territorio de la otra Parte; y  
combinar tráfico en la misma aeronave independientemente del lugar donde se origine dicho tráfico;  
sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho de transporte de tráfico permitido de conformidad con este Acuerdo, en el entendido que, salvo el servicio de carga, la transportación es parte de un servicio que se brinda a un punto en el territorio del país de la línea aérea.

2. Ninguna Parte impondrá restricciones unilaterales a una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte con respecto a la capacidad, frecuencias, o tipo de aeronave empleada en cualquier servicio autorizado en los Párrafos A o B de este Anexo.

3. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios en Baltimore pueden ofrecer, vender y prestar servicios tanto a Baltimore como a Washington. De igual manera, las líneas aéreas de cualquier Parte designadas para prestar servicios en Washington pueden ofrecer, vender y prestar servicios tanto a Washington como a Baltimore.

4. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios a Cuernavaca, Toluca, Puebla, o Querétaro pueden ofrecer, vender y prestar servicios de carga hacia o desde la Ciudad de México. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios a Toluca pueden ofrecer, vender y prestar servicios mixtos hacia y desde la Ciudad de México. Este párrafo no deberá interpretarse en el sentido de autorizar servicios aéreos no permitidos hacia o desde el Aeropuerto Internacional Benito Juárez.

## **ANEXO II**

### **TRANSPORTE AÉREO DE FLETAMENTO**

#### **Sección 1**

Las líneas aéreas de cada Parte tendrán el derecho de operar transporte internacional de fletamento, en ambas direcciones, de pasajeros (y su equipaje personal) y/o carga (incluyendo, pero sin limitar, servicios de fletamento mixtos (pasajeros/carga) y exclusivos de carga):

Para servicios de pasajero y mixtos:

entre cualquier punto o puntos en el territorio de una Parte y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte; y

de cualquier punto o puntos en el territorio de una Parte, vía un punto o puntos intermedios, a cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, y más allá, conforme sea mutuamente acordado, por escrito, por las autoridades aeronáuticas de las Partes, en el entendido que dicho servicio constituye parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que incluye servicios al territorio de origen para efectos de llevar tráfico local entre el territorio de origen y el territorio de la otra Parte.

2. Para los servicios de carga, entre cualquier punto o puntos en el territorio de una Parte y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, y más allá, y entre un punto o puntos en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o puntos en un tercer país o países.

Para todos los servicios autorizados conforme al Párrafo A, en la operación de los servicios cubiertos por este Anexo, las líneas aéreas de cada Parte también tendrán el derecho de: (1) hacer escalas en cualesquier puntos, ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes; (2) transportar tráfico a través del territorio de la otra Parte; (3) combinar en la misma aeronave tráfico proveniente del territorio de una de las Partes, tráfico proveniente del territorio de la otra Parte, y tráfico proveniente de terceros países; y (4) operar transporte aéreo internacional sin limitación alguna, incluyendo la de cambiar, en cualquier punto de la ruta, el tipo o número de la aeronave operada; en el entendido que en la dirección saliente, salvo el fletamento de carga, el transporte más allá de dicho punto es una continuación del transporte desde el territorio de una Parte y en la dirección entrante, el transporte al territorio de una Parte es una continuación del transporte más allá de dicho punto.

C. Cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de las líneas aéreas de la otra Parte, para transportar tráfico no cubierto por este Anexo sobre la base de respeto y reciprocidad.

## **Sección 2**

Cada Parte puede requerir a una línea aérea de cualquiera de las Partes que se encuentre operando transporte aéreo internacional de fletamento proveniente del territorio de cualquiera de las Partes, ya sea en un viaje sencillo o redondo, a que cumpla con los procesos administrativos aplicables a operaciones de fletamento en el país de origen de la operación, en el entendido que dichos procedimientos no limitan los derechos otorgados en la Sección 1 de este Anexo. En la aplicación de dichos procedimientos administrativos, las Partes otorgarán un trato no menos favorable que el otorgado a sus propias líneas aéreas o líneas aéreas de otros países que presten servicios internacionales similares.

Sin embargo, nada de lo dispuesto en el párrafo anterior limitará los derechos de cualquiera de las Partes para requerir a las líneas aéreas que se adhieran a los requisitos relacionados con la protección de los fondos de los pasajeros y cancelaciones y derechos de reembolso.

## **Sección 3**

Salvo en lo relativo a las reglas de protección al consumidor mencionadas en el párrafo anterior, ninguna de las Partes requerirá a una línea aérea de la otra Parte, con respecto al transporte de tráfico desde el territorio de esa otra Parte o, en el caso de servicios de carga, de un tercer país en un viaje sencillo o redondo, que presente más de una declaración de conformidad con las leyes, reglamentos y reglas aplicables a las que se refiere la Sección 2 de este Anexo o de una exención de estas leyes, reglamentos, o reglas emitidas por las autoridades aeronáuticas competentes.

La presente es copia fiel y completa en español del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, hecho en Washington, D.C., el dieciocho de diciembre de dos mil quince.

Extiendo la presente, en veintiocho páginas útiles, en la Ciudad de México, el veintiocho de julio de dos mil dieciséis, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Rúbrica.