



BENEMERITA UNIVERSIDAD AUTONOMA DE PUEBLA

FACULTAD DE DERECHO

LICENCIATURA EN DERECHO

“LA NECESIDAD DE UNA ADECUADA REGLAMENTACIÓN DEL DERECHO AÉREO MEXICANO: CASO DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES”

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE
LICENCIADO EN DERECHO**

**SUSTENTANTE:
CHRISTIAN SILVA TECOCOATZI**

**DIRECTOR DE TESIS:
DR. MELVIN UZIEL PORRAS REYNOSO**

SEPTIEMBRE 2024

MÉXICO, PUEBLA

Puebla, Puebla, a 24 de septiembre de 2024

Mtra. Georgina Tenorio Martínez
Directora de la Facultad de Derecho
De la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
PRESENTE

At'n: Mtra. Rocio Vicens Azcatl
Coordinadora de Titulación y Egreso
De la Facultad de Derecho

Por este medio, les envío un cordial saludo, al tiempo que hago de su conocimiento que el(a) alumno(a) **CHRISTIAN SILVA TECOCOATZI**, de la licenciatura en **DERECHO**, con número de matrícula **201876478** ha concluido su trabajo de **TESIS**, titulada: **“LA NECESIDAD DE UNA ADECUADA REGLAMENTACIÓN DEL DERECHO AÉREO MEXICANO: CASO DE LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES”** del cual he fungido como **DIRECTOR**.

Dicho lo anterior, la tesis reúne los requisitos metodológicos, de contenido y forma, por lo anterior, emito el presente **VOTO APROBATORIO** para que el pasante pueda continuar con los trámites administrativos de titulación.

Sin más por el momento, agradezco su apoyo en este proceso, y quedo atenta a sus comunicaciones.



DR. MELVIN UZIEL PORRAS REYNOSO

AGRADECIMIENTOS

“A mis padres, por el apoyo incondicional que siempre me brindaron, por creer en mis capacidades y alentarme a superarme cada día y por darme los valores y principios con los que cuento actualmente, así como ayudarme a cumplir con mis metas académicas y profesionales.”

“A mi madre, María Guadalupe Tecocoatzi Juárez, por siempre estar y velar por mí, por brindarme el cariño que solo una madre puede dar y por ayudarme en todos los aspectos de la vida.”

“A mi padre, Leodan Silva Cano, por enseñarme a nunca rendirme y siempre dar mi mejor esfuerzo.”

“A mis hermanos, Kevin y Valeria, por siempre estar para mí y ayudarnos mutuamente a enfrentar las diversas situaciones de nuestra vida.”

“A mi abuela materna, Concepción Juárez González, por darme su apoyo incondicional y ayudarme a lograr las metas en mi trayectoria académica.”

“A mis primos José Carlos Tecocoatzi Olvera y Karla Esmeralda Tecocoatzi Olvera, a quienes agradezco por salvar mi vida cuando lo necesité y por ser unos médicos de excelencia, además de su apoyo en uno de los acontecimientos más difíciles de mi vida”

“Al Dr. Melvin Uziel Porras Reynoso, quien además de dirigir mi investigación, agradezco por brindarme su apoyo en mi desarrollo académico y profesional y a quien considero un gran amigo y mentor.”

“A todos mis familiares, quienes han estado para mí cuando los necesité.”

INDICE

INTRODUCCIÓN	1
--------------------	---

CAPITULO I. DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL

1.1. Antecedentes	5
1.1.1 Convenciones sobre Derecho Aeronáutico en materia de Derecho Internacional Público.....	7
1.1.2 Convención de Paris 1919.....	8
1.1.3 Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de Madrid 1926.	12
1.1.4 Convención de Chicago 1944 (Convenio sobre Aviación Civil Internacional).....	14
1.1.5 Convención de Tokio de 1963 (Convenio sobre las Infracciones y ciertos Actos cometidos a bordo de Aeronaves).	16
1.1.6 Convención de la Haya 1970 (Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de Aeronaves).....	17
1.1.7 Convenio de Montreal de 1971 (Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil).	19
1.2. Convenciones sobre Derecho Aeronáutico en materia de Derecho Internacional Privado ...	20
1.2.1 Convención de Varsovia 1929	21
1.2.2 Convención de Bruselas 1938 (Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a la asistencia y salvamento de y por aeronaves en el mar.).....	23
1.2.3 Convenio de Ginebra 1948 (Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves).....	25
1.2.4 Convención de Roma 1952	26
1.2.5 Convenio de Guadalajara sobre responsabilidad del transportador aéreo no contractual 1961	28
1.2.6 Convenio de Montreal 1999 (Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional)	29
1.2.7 Conferencia Internacional sobre Derecho Aeronáutico, Montreal 2009	31
1.3. Concepto de Derecho Aeronáutico	33

CAPITULO II. DERECHO AERONAUTICO MEXICANO

2.1. Antecedentes	37
2.2. Espacio Aéreo Mexicano	43
2.3. Creación de las aerolíneas comerciales	44
2.3.1 Aerolíneas Low Cost.....	48
2.3.2 Creación de las aerolíneas comerciales en territorio mexicano	55
2.4. Regulación Nacional.....	58

2.4.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	59
2.4.2 Ley de Aviación Civil	61
2.4.3 Ley de Aeropuertos	69
2.4.4 Tarifa Única de Aeropuertos (TUA)	72

CAPITULO III. ORGANISMOS QUE REGULAN A LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES.

3.1. Organismos Internacionales.....	77
3.1.1 IATA (International Air Transport Association)	78
3.1.2 OACI (Organización de Aviación Civil Internacional)	80
3.1.3 ALTA (Latin American and Caribbean Air Transport Association)	81
3.1.4 CLAC (Comisión Latino Americana de Aviación Civil)	83
3.2. Organismos Nacionales	83
3.2.1 AFAC (Agencia Federal de Aviación Civil).....	84
3.2.2 SENEAM (Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano).....	86
3.2.3 PROFECO (Procuraduría Federal del Consumidor).....	87
3.2.4 COFECE (Comisión Federal de Competencia Económica).	97

CAPITULO IV. ANALISIS DE LA LEGISLACIÓN DE LAS AEROLÍNEAS QUE ESTÁN EN PRIMEROS LUGARES EN SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO CIVIL.

4.1. Clasificación de las Mejores Aerolíneas del Mundo (SKYTRAX).....	102
4.1.1 Qatar Airways	106
4.1.2 Singapore Airlines.....	109
4.1.3 Turkish Airlines	112
4.1.4 AirFrance.....	113
4.2. Alianzas Mundiales de Aviación Civil	116
4.2.1 OneWorld.....	116
4.2.2 SkyTeam	119
4.2.3 StarAlliance.....	122
4.3. Legislación Internacional.....	125
4.3.1 Reglamento de la Unión Europea CE 261	126
4.3.2 Acuerdo entre la Unión Europea y Qatar en materia de aviación civil.....	130
PROPUESTAS	132
CONCLUSIONES	138
FUENTES DE INFORMACIÓN	142

INTRODUCCIÓN.

Al observar el funcionamiento de los aeropuertos mexicanos, se han detectado una serie de afectaciones por parte de las aerolíneas mexicanas hacia los usuarios que utilizan el medio de transporte aéreo, sin importar que aeropuerto nacional sea, las afectaciones son las mismas, aunado a que la legislación en materia de aeronáutica civil no regula completamente algunas malas prácticas, dejando así a los usuarios en un estado de indefensión jurídica, ya que no pueden realizar alguna acción cuando la propia legislación no establece sanciones de alto impacto para las aerolíneas.

El objetivo principal de la investigación será analizar al marco jurídico nacional e internacional del derecho aéreo, para determinar cuáles son las leyes que permiten estos abusos en favor de las aerolíneas, así como las instituciones que emanan de estas leyes, ya que serán estas las encargadas de velar el cumplimiento de cada uno de los artículos de las leyes aeronáuticas civiles, por ello resulta importante analizar la forma en como estas instituciones operan y cuál es su marco de aplicación, así como conocer cuáles son las sanciones que las leyes aplican cuando existen transgresiones hacia los usuarios civiles, además de conocer la efectividad de las sanciones, pues se ha observado la reiteración de estas malas prácticas por la nula regulación de la ley.

La hipótesis central del trabajo es: tener un marco jurídico que reglamente adecuadamente el funcionamiento de las aerolíneas que les restrinja hacer cambios arbitrarios en los servicios a los usuarios garantizara certeza en los derechos como consumidor.

Para la elaboración de la tesis se utilizó el método científico y el método deductivo, ya que se estudiará de forma general el fenómeno del derecho aeronáutico a nivel internacional, para obtener conclusiones que sean aplicable a la legislación nacional mexicana.

El trabajo se conforma de cuatro unidades, dentro de las cuales se analizará un objetivo específico, para de esta forma lograr un resultado más eficiente, por ello, en el primer capítulo se analizará todas las convenciones y tratados en materia de aeronáutica civil, pues estos tratados son

la legislación internacional que regula ciertas cuestiones, de las cuales son de carácter obligatorio para aquellas naciones que ratificaron estos tratados y convenciones, por lo que se analizarán todos los tratados que siguen vigentes y de los cuales México es parte o de aquellos que ha ratificado.

En el segundo capítulo se hace la inspección hacia la forma en cómo operan las aerolíneas de transporte de pasajeros civiles en el espacio aéreo mexicano, para lo cual se hará una investigación acerca de la legislación vigente en materia aeronáutica civil, así como de las tarifas impuestas en los aeropuertos y la forma en como estas son aplicadas dentro de los aeropuertos de los Estados Unidos Mexicanos, además de conocer el origen de las aerolíneas por el mundo, así como conocer la creación de las aerolíneas en territorio mexicano y los modelos de aviación que están vigentes en nuestra nación.

Para el tercer capítulo será necesario investigar a las organizaciones internacionales que se encargan de regular a la explotación del espacio aéreo mundial, ya que estas organizaciones son creadas, la mayoría de ellas, por las aerolíneas para poder establecer límites en las tarifas, así como de tener una libre competencia en el mercado global, a excepción de la OACI, la cual es una organización creada por los Estados que la establecieron con la finalidad de evitar que el sector privado pudiera crear políticas con carácter violatorio de derechos de los usuarios, además de esto, también será relevante conocer a los organismos nacionales que se encargan de regular el transporte aéreo civil mexicano y de cuál es la forma en como ejercer esta regulación, pues además de la legislación vigente, estos organismos emiten lineamientos y regulaciones necesarias para el óptimo funcionamiento de la aviación civil mexicana.

Como último capítulo, se hará un ejercicio de derecho comparado, describiendo a las mejores aerolíneas del mundo de acuerdo a diversos organismo, como lo es Qatar Airways, Singapore Airways, Turkish Airlines y Air France KLM, para poder establecer las diferencias con las aerolíneas mexicanas y del porque nuestras aerolíneas nacionales están lejos de ser las mejores del mundo, y del porque países pequeños como Singapur tienen a una de las mejores aerolíneas del mundo así como la infraestructura de sus aeropuertos, además de comparar a la legislación europea, pues en cierta forma goza de legislación parecida a la nacional, sin embargo, cuenta con parte de las mejores aerolíneas del mundo, además de analizar también el funcionamiento y

servicios ofrecidos por parte de las mejores alianzas del mundo: Star Alliance, Sky Team, One World.

Todo este análisis está encaminado a mejorar la reglamentación mexicana y de esta forma hacer que el transporte aéreo comercial civil dentro del territorio mexicano sea más eficiente y esto resulte en el beneficio para los millones de usuarios que tienen al año las aerolíneas comerciales civiles que operan el territorio mexicano, favoreciendo al turismo nacional y que así los ciudadanos mexicanos puedan recorrer la república mexicana de forma más eficiente y en un menor periodo de tiempo.

Además se desarrollara un análisis al artículo o artículos que considero pueda reformarse para el beneficio de los usuarios, analizándolo desde el contexto social actual y desde el contexto social en el que fue legislado, para poder comprender el porqué de su creación, también se analizaran las organizaciones internacionales encargadas de la regulación del derecho aeronáutico, para de esta forma, poder analizar y conocer el cómo estas organizaciones intervienen en la resolución de conflicto, ya que como sabemos, cada nación goza de soberanía para regularse en cada materia del derecho, sin embargo, también es indubitable que cuando el conflicto se da entre una aerolínea de un país dentro del territorio de otro, es ahí cuando se da un conflicto de norma para conocer qué derecho se deberá aplicar, es esta la razón de ser de las organizaciones internacionales y de las convenciones/tratados que los países firman, para conocer el protocolo que se deberá de seguir cuando alguna situación se llegue a suscitar, siendo así un análisis importante que se realizará dentro de la presente investigación.

De la misma forma, el conocer el sistema de transporte aéreo que utilizan en Europa, Asia y Estados Unidos dará una visión más detallada para considerar los puntos en los que destacan, para poder plantear medidas y reformas a los procesos, legislación y protocolos del sistema de transporte aéreo mexicano, tomando lo bueno y analizando la mejor forma de poder adaptar lo mejor de cada sistema, para ello también será necesario analizar las entidades del sector público que se encargan de la regulación del espacio aéreo mexicano y más en específico del sector aéreo civil, ya que son las organizaciones que aplican la legislación en materia de aviación civil que es el objeto de la presente investigación, se analizará desde su creación, estructura y su

funcionamiento, así como su jurisdicción, siendo un tema relevante, pues los usuarios de las aerolíneas comerciales tienen el derecho a conocer el proceso que deberán llevar a cabo en caso de alguna transgresión a sus derechos.

Para esto es necesario plantear el procedimiento actual y desfragmentarlo en partes para un análisis más completo, incluyendo también a los impuestos y tarifas que se aplican en materia de aviación civil, pues es necesario conocer su naturaleza jurídica para poder plantear alguna modificación o la forma de cómo se aplican estos impuestos al precio final del boleto de avión ya sea para destinos nacionales o internacionales, y de la misma forma, conocer e investigar los protocolos que las aerolíneas implementan para la resolución de conflictos entre los usuarios con las empresas de aviación civil, haciendo una comparación con la reglamentación y las recomendaciones emitidas por las entidades encargadas de regular su funcionamiento.

Es así que el enfoque de la presente investigación será el de poder proponer ciertas modificaciones a la legislación y a los procedimientos en materia de aviación civil para que este sistema de transporte se convierta en uno que beneficie a toda la población del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, ya que por nuestra extensión territorial, la mejora en el transporte aéreo podría crear un menor número de conflictos y abusos hacia los usuarios y también podría impulsar la economía del país, ya que los viajes entre las entidades federativas de nuestra nación, podrían darse de una manera más eficaz y rápida, lo que podría motivar a la población a moverse dentro de nuestro territorio, es así que el sistema aéreo podría resultar en un sin número de beneficios para los ciudadanos del territorio nacional mexicano y para el gobierno de nuestro país.

Por lo que resulta necesario que las aerolíneas mexicanas puedan replantearse el modelo de negocios actual, ya que solo una de las empresas mexicanas de aviación son miembro de alguna de las mejores alianzas mundiales de aviación como lo es el Sky Team, de la cual Aeroméxico es parte por ser un miembro fundador, sin embargo, las demás aerolíneas no pertenecen por ejemplo a la Star Alliance o al One World, por lo que debería ser un objetivo primordial elevar su calidad como aerolínea para pertenecer a estas aerolíneas y mejorar tanto económicamente como su servicio al cliente.

CAPITULO I. DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL

En el presente capítulo se analizarán los antecedentes del derecho aeronáutico internacional, ya que es sumamente relevante conocer la forma en como fue creado, así como los fundamentos de su regulación, ya que como sabemos, con cada área nueva dentro de un sistema jurídico, es necesaria la creación de una correcta regulación, pues será así que se darán las bases para su implementación, regulación y procedimientos, siendo así, comenzaré a desarrollar los antecedentes más importantes que fueron la base para el derecho aeronáutico internacional moderno y los sistemas de aviación empleados por diferentes países del mundo, para conocer sus características y compararlos con el sistema mexicano, es así que dentro de los antecedentes que más relevancia tienen para la presente investigación son las convenciones y convenios que se han firmado entre las naciones, pues estos han sido el origen de la reglamentación aérea internacional, además de reunir a la mayoría de naciones del mundo.

En ese sentido, podremos encontrar un panorama más amplio respecto de la forma en cómo se legisla en cada continente del mundo, como sabemos, las relaciones jurídicas, sociales y culturales que se dan en la comunidad internacional son vitales para la creación de normas, pues el derecho surge de una problemática y de la necesidad que la sociedad tiene para resolverla, es así que se realizará un análisis acerca de las convenciones más relevantes para el derecho en materia aeronáutica enfocado en el derecho internacional.

1.1. Antecedentes.

Para poder analizar los antecedentes del derecho aeronáutico internacional, debemos saber que existen diferentes épocas en las que se pensó en regular al espacio aéreo, pues en Roma llegaron a tener una noción de que había una necesidad de regularlo, pues al tener una propiedad, no se sabía cómo regular al espacio que se encontraba por encima de la propiedad, sin embargo, no existían conflictos que impulsaran la creación de normas especializadas, pues como recordamos, la creación de normas surge de una problemática o de una necesidad de la sociedad.

Por ello, fue hasta el primer vuelo en una aeronave que surgió como tal la necesidad de regular el espacio aéreo, pues ya existía la incertidumbre de como regular ese espacio dentro del territorio de una nación y de cómo debería ser la regulación internacional, pues con este suceso se

abría un nuevo campo, el del transporte aéreo, claro, no de inmediato pero si fue un evento que hacía ver la necesidad de una correcta regulación, es así que el día 17 de diciembre de 1903 los Hermanos Wright lograron algo histórico y que marcaría el inicio de una nueva era en cuanto a medios de transporte, por primera vez en la historia de la humanidad lograron volar por 12 segundos¹ a bordo de una aeronave, que tal vez para nosotros (en nuestro contexto actual) nos resulta algo insignificante, pero para la época fue un logro revolucionario, ya que en ese contexto histórico nunca se había registrado un suceso similar.

Anteriormente, se habían intentado fabricar objetos para lograr volar como es el caso de *Abbas Ibn Firnás* que fabrico unas alas de madera recubiertas con seda, con las cuales se lanzó desde una torre en Córdoba España en el siglo IX D.C.², para lo cual pudo planear por alrededor de 10 segundos, sin embargo se rompió ambas piernas³, lo cual a pesar de hacerse daño, ya mostraba un indicativo de que como especie estábamos buscando ocupar el espacio aéreo, también si recordamos a Leonardo Da Vinci, dentro de sus proyectos y planos tenía muchos diseños de aeronaves, siendo una de las famosas la llamada “Ornitóptero”, la cual se basaba en la anatomía de los pájaros y contaba con cuatro alas⁴, el detalle importante radica en que nunca pudo llevar a la práctica estos diseños, sin embargo, estos planos y diseños de Da Vinci inspiraron la creación del diseño de las aeronaves modernas.

Sin duda, podemos observar y analizar la trascendencia de nuestra especie, ya que cuando un humano crea algo o tiene una idea, aunque en su tiempo no signifique nada o muy poco, en un futuro esa obra puede representar la creación de algo importante para la sociedad moderna, y sin saberlo, se ha vuelto en el inventor de una mejora para la vida de la sociedad, retomando el caso de los hermanos Wright, al haber realizado ese primer vuelo de tan solo 12 segundos marco un hito, pues se podía vislumbrar en el futuro algo inimaginable para la época, usar un vehículo aéreo para poder transportarte, que si bien su aeronave no era para albergar pasajeros, si dejaba lugar a la gran imaginación del ser humano, resultando tiempo después en la creación de las aeronaves

¹ https://www.antena3.com/noticias/cultura/video-asi-fue-primer-vuelo-hermanos-wright-pioneros-aviacion_20221217639d4e00e85dc40001fb3371.html

² ¿Cuánto sabes sobre la historia de la aviación? National Geographic: https://historia.nationalgeographic.com.es/a/cuanto-sabes-sobre-historia-aviacion_18438

³ Historia de la Aviación BBVA Open Mind: <https://www.bbvaopenmind.com/ciencia/fisica/cronologia-interactiva-aviacion/>

⁴ ¿Cuánto sabes sobre la historia de la aviación? *Op. cit.*

actuales, sin duda un gran avance para los medios de transporte y también del turismo, ya que con la creación de aeronaves comerciales se podrían crear nuevos destinos y rutas comerciales entre no solo naciones, sino también entre continentes, pero en aquella época aún era un sueño lejano.

1.1.1. Convenciones sobre Derecho Aeronáutico en materia de Derecho Internacional Público.

Comenzaremos por definir lo que es una convención, que de acuerdo con la Suprema Corte de Justicia, es un sinónimo de tratado, y de acuerdo con el artículo segundo de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, “se entiende por tratado un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular”⁵, por lo que los instrumentos internacionales que se analizaran son todos ellos acuerdos internacionales entre naciones pero en específico sobre la materia aeronáutica, y más allá del término convención, tratado, protocolo o acuerdo, se refieren al mismo concepto.

Para el diccionario de derecho internacional de Rodríguez, Betancourt y Torres⁶, es un instrumento jurídico internacional concluido por dos o más sujetos de derecho internacional, por lo general, se utiliza para denominar textos internacionales multilaterales de codificación del Derecho Internacional, después de analizar estas definiciones puedo crear una propia, una convención es en sí, un acuerdo que se da entre uno o más estados después de haberse realizado una reunión o asamblea para tratar un asunto de interés mutuo donde se establecerán las bases o principios a seguir para el buen funcionamiento de las relaciones internacionales que se susciten entre las naciones o estados que realicen ese acuerdo

Es por esta razón que para poder analizar los antecedentes del derecho aeronáutico más que analizar los hechos históricos se deberá analizar los antecedentes jurídicos, ya que la presente investigación sustentará sus bases en estos, pues sin lugar a dudas, las convenciones en materia de

⁵ Artículo 2 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, disponible en: https://www.oas.org/36ag/espanol/doc_referencia/convencion_viena.pdf

⁶ Rodríguez Cedeño, V. R. Betancourt Catalá, M. y Torres Cazorla, M. I. (2023). Diccionario de Derecho Internacional (3a. ed.). 3. Lima, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC). Recuperado de <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/232161?page=112>.

derecho aeronáutico han cimentado las bases de la reglamentación jurídica aeronáutica actual y que siguen la mayoría de países del mundo moderno, es por esta razón que será muy importante analizar cuales convenciones fueron las más importantes para la creación de la normatividad actual.

Sin duda también es importante recalcar que de acuerdo con María Laura Casado el derecho internacional público es la “rama del derecho que se encarga del estudio de las relaciones entre los estados soberanos, sea entre el estado nacional y los estados extranjeros o de estos entre sí”⁷, por lo tanto, es normal que las convenciones de derecho internacional público se centren un poco más en soberanía de las naciones respecto del espacio aéreo que les pertenece, pues al existir aeronaves ahora ese espacio es necesario para poder navegar a través del mundo, por ende se necesitarán de todas las correspondientes reglamentaciones acerca del cómo se navegará en territorio de un estado extranjero.

1.1.2. Convención de Paris 1919.

Este sin duda fue el primer gran avance jurídico en materia aérea, ya que el mundo había atravesado por la primera guerra mundial, la cual dejo muchos estragos, no solo económicos, sino también en cuanto a la sociedad y sus relaciones con los demás estados, en esta primera guerra se utilizaron los globos aerostáticos, en especial los alemanes utilizaron este transporte para efectuar bombardeos hacia sus enemigos debido a que alcanzaban una altitud más elevada que la de los aviones de aquella época, eso podía hacer pensar que serían el futuro de la aviación, sin embargo, por su naturaleza era algo insostenible, es con la creación de aviones más eficaces que dejaron a los dirigibles obsoletos, y con el avance tecnológico que se estaba dando, fue necesaria una convención para establecer las bases internacionales en cuanto al espacio aéreo y sobre el uso de las aeronaves, es así que el día 13 de octubre de 1919 se firmó en París, Francia.

La primera convención en materia aérea que comenzaba a esbozar la reglamentación internacional en cuanto a aeronaves se refiere, se ratificó en 1922 para las naciones que

⁷ Casado, M. L. (2009). Diccionario de derecho. Buenos Aires, Argentina, Argentina: Valletta Ediciones. Recuperado de <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/66819?page=130>.

participaron en esta asamblea, como primer punto es necesario analizar el artículo 1, ya que enuncia lo siguiente:

*“Las altas partes contratantes reconocen que toda potencia tiene la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico de encima de su territorio, a los fines de la presente convención se entenderá como territorio de un estado el territorio nacional metropolitano y colonial y las aguas territoriales adyacentes a ese territorio”*⁸,

Como se puede observar, en este artículo aun menciona el término “potencia” debido al contexto histórico, ya que actualmente eso podría suponer una discriminación a naciones que no se reconozcan como tal, por razones como esta es importante la correcta redacción de textos jurídicos. Ahora bien, se menciona un punto crucial: la soberanía del espacio aéreo de una nación, ya que con la creación de las aeronaves se daría la navegación a través de los territorios de diversas naciones, razón por la cual menciona que cada nación deberá ser soberana sobre su espacio, es así que el transito dentro del espacio aéreo debería estar regulado, pues las naciones se reservaban ese derecho para dejar transitar o no a las aeronaves extranjeras, y es también importante que el artículo delimita que se entiende como territorio de una nación para evitar cualquier confusión.

Asimismo, en el artículo 2 se hace mención de un gran avance en cuanto a relaciones internacionales, pues dicta que:

*“Cada estado contratante se compromete a conceder en tiempos de paz a las aeronaves de los otros estados contratantes la libertad de pasaje inofensivo por encima de su territorio, siempre que sean observadas las condiciones establecidas en la presente convención, las reglas establecidas por un estado contratante para la admisión sobre su territorio, de las aeronaves de los otros estados contratantes, deben de ser aplicadas sin distinción de nacionalidad”*⁹.

Después de realizar un análisis se puede concluir que si bien no hablaba en forma general de todos los países del mundo, sino solo de los que firmaron y ratificaron la convención, se

⁸ Convención de París de 1919: <http://www.doctorcalleja.com.ar/Archivos/paris%201919.html>

⁹ *Ídem*

observaba un avance en cuanto a la navegación aérea internacional en espacio aéreo de una nación distinta a la nacionalidad de la aeronave, por lo tanto, resulta un cimiento importante para en un futuro con un contexto histórico y social distinto.

Se puede reglamentar de forma mundial, en cuanto al libre tránsito de las aeronaves extranjeras y de esta forma, crear un nuevo sistema eficiente de transporte, ya que un avión puede cubrir una mayor cantidad de distancia en menor tiempo, respecto de los medios de transporte de esa época (automóvil, barcos, carruajes), sin embargo en el resto del primer capítulo de la convención le otorgaba la facultad a los estados contratantes de restringir los vuelos sobre su territorio de acuerdo con ciertas condiciones.

En el segundo capítulo se menciona las características de la nacionalidad de las aeronaves, y es que es importante señalar lo siguiente: ¿cómo determinar la nacionalidad de una aeronave?, de acuerdo con los artículos del segundo capítulo¹⁰ de la convención, la nacionalidad de las aeronaves está determinada por el lugar en donde están matriculadas y no pueden estar registradas en 2 naciones diferentes, esto con el fin de que si se llega a ocurrir algún incidente, se pueda determinar los protocolos a seguir.

El capítulo tercero¹¹ se enfoca en la forma de certificar que tanto las aeronaves como la tripulación cumplan con todos los requisitos y normativas respecto de su capacidad para poder operar correctamente sin ocasionar algún siniestro.

En cuanto al capítulo cuarto¹² empieza a profundizarse un poco lo concerniente a la navegación aérea entre naciones, comenzando con la navegación de una aeronave sin aterrizar en el país por el cual atravesase en su ruta, sin embargo, los estados se reservan el derecho para poder decidir ciertas situaciones en las cuales las aeronaves deberán aterrizar en su territorio, y menciona algo importante en cuanto a las aerolíneas civiles comerciales, se trata de la forma en como deberán establecerse las escalas de vuelos en cuanto a los estados y las limitaciones que los contratantes

¹⁰ *Ídem*

¹¹ *Ídem*

¹² *Ídem*

pueden efectuar, así como las debidas consecuencias de incumplir alguna limitación establecida en este capítulo.

El capítulo quinto¹³ se centra en describir toda la documentación con la que deberá contar la aeronave, ya que en caso de omitir algún requisito, esa aeronave será acreedora de las sanciones correspondientes, sin duda alguna, este capítulo comienza a determinar ciertas reglamentaciones necesarias para que el transporte aéreo civil sea más seguro, pues al exigirse las certificaciones de aeronaves y personal, se asegura de minimizar los riesgos por negligencia del personal o sobre algún fallo mecánico del avión por no cumplir con los estándares óptimos.

De acuerdo con el contexto histórico de la fecha en que se firmó la convención es normal que en el capítulo sexto¹⁴ se dictaminen que aeronaves son prohibidas, ya que se enfocan en que las aeronaves no pueden transportar armas, debido a que apenas había finalizado la primera guerra mundial, entendiendo este contexto, se realza la importancia del capítulo, pues se buscaba evitar cualquier amenaza a la paz global, por ende, se comenzaron a pedir todas las certificaciones y de esta forma minimizar los riesgos.

El capítulo séptimo¹⁵ plantea un nuevo tipo de aeronaves, aquellas que pertenecen al estado, es decir, lo concerniente al correo, aduana, policía y a las aeronaves militares propias del estado, como parte del mismo contexto del capítulo anterior, resalta el aspecto de que las aeronaves militares no podían sobrevolar el espacio aéreo ni aterrizar en una nación extranjera sin tener permiso para hacerlo, haciendo una clara separación del área comercial civil encargada del transporte de pasajeros.

Ahora bien, en el capítulo octavo se encuentra uno de los mayores avances para el derecho aeronáutico internacional, ya que por primera vez en una convención internacional se instauro una comisión encargada de regular el tráfico aéreo internacional, en este caso me refiero a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, si bien esta convención mayormente rige únicamente a los

¹³ *Ídem*

¹⁴ *Ídem*

¹⁵ La convención de París, disponible en: <http://www.doctorcalleja.com.ar/Archivos/paris%201919.htm>

países que la firmaron y aquellos que la ratificaron, si es un buen antecedente para la regulación, ya que una comisión dota de mayor seguridad a los estados contratantes, ya que se encargara de vigilar que los acuerdos celebrados se lleven a cabo de la mejor forma posible, evitando cualquier tipo de atropello o abuso de alguna de las partes.

En el capítulo noveno se recalca la importancia de que los estados contratantes tengan conocimiento de las disposiciones a las cuales se están sometiendo y también menciona que aquellos estados que deseen ratificar la convención y someterse a las mismas disposiciones de los demás estados, deberán hacérselo saber al gobierno francés, el cual tuvo la iniciativa de crear dicha convención, son por estas razones que es importante analizar esta convención y observar el gran impacto que tuvo en la reglamentación del espacio aéreo internacional.

1.1.3 Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de Madrid 1926.

Este congreso tuvo una relevancia de suma importancia en Portugal, España y los países latinoamericanos, ya que como se analizó previamente, la convención de París de 1919 si bien marcaba un hito en el ámbito aéreo internacional, también es cierto que esta convención estaba más encaminada en favorecer a los países contratantes primarios, es decir, aquellos que firmaron originalmente la convención en 1919, sin embargo, desfavorecía o no permitía adherirse a la convención a aquellos países que permanecieron neutrales en la primera guerra mundial, siendo así una afectación en diversos sectores para estos países, es así que España tomó la iniciativa de convocar un congreso para reemplazar a la convención de París de 1919 y de esta forma crear una reglamentación más equitativa para la mayoría de países, el congreso se llevó a cabo en Madrid, España, entre los días 25 y 30 de octubre de 1926¹⁶.

Dicho congreso llamado también convenio de Madrid, buscaba la igualdad de las partes contratantes en contraste con el firmado en París en 1919¹⁷, aun así la estructura del convenio de Madrid y el de París prácticamente es la misma, pues en París se marcó un hito histórico sin

¹⁶ Rodríguez Jurado, A. (2002). Introducción al Derecho Aeronáutico. Santa Fe, Argentina, Argentina: El Cid Editor. Recuperado de <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/35892?page=50>.

¹⁷ Hitos en la aviación civil internacional, recuperado de: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/ES/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx>

precedentes al crear una organización internacional para poder regular al transporte aéreo, es por ello que, solo se hicieron dos modificaciones, una al artículo 5 y otra al artículo 34¹⁸, los cuales contenían las preocupaciones de los estados excluidos.

La modificación realizada al artículo 5 consistía en darle libertad a los estados para poder permitir o prohibir la navegación aérea de cualquier aeronave extranjera, esto implicaba una gran diferencia, pues mientras que en la convención de París únicamente se le podía otorgar el permiso de sobrevuelo o aterrizaje a las naciones que firmaron o ratificaron la convención, en la modificación que se hizo en Madrid contemplaba que no importaba si el país de origen de la aeronave había firmado el convenio o no, sino que le brindaba a las naciones la facultad para poder decidir sobre su espacio aéreo, sin lugar a dudas, esta modificación le dio un mayor impulso e importancia a la convención de París, pues aunque parezca un pequeño cambio, significaba un gran avance en materia de derecho internacional.

Ahora bien, en cuanto a la modificación del artículo 34, se planteaba una idea interesante, ya que se buscaba reemplazar a la recién creada CINA¹⁹, ahora se planteó la creación de la CIANA (Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea), por el título que se le dio a esta comisión era clara la intención, que los estados que habían sido excluidos gozaran de la misma protección que pretendía dar la CINA, pues esta comisión solo contemplaba a los estados que ratificaron la convención de París de 1919, es así que la CIANA buscaba encuadrarse más en un estado de igualdad y no de exclusión, sin embargo, pese a todos los cambios positivos que buscaba el congreso de Madrid, fueron muy pocos estados los que se adhirieron y por ende no tuvo el mismo impacto que la convención en París, pero si es un gran acontecimiento a tener en cuenta para el avance de la legislación aeronáutica, por ello era necesario realizar su análisis dentro de la presente investigación

¹⁸ Rodríguez Jurado, A. (2002). Introducción al Derecho Aeronáutico. Santa Fe, Argentina, Argentina: El Cid Editor. Recuperado de <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/35892?page=50>.

¹⁹ *Ídem*

1.1.4. Convención de Chicago 1944 (Convenio sobre Aviación Civil Internacional).

Después de algunos años de estar contemplando la regulación internacional en materia aeronáutica algunas naciones consideraban que era necesario una actualización, pues ya habían pasado algunos años desde las convenciones, que como dato curioso, la convención de París se llevó a cabo al culminar la primera guerra mundial y ahora esta convención se llevó a cabo a unos meses de terminar la segunda guerra mundial, sin dudas, son hechos históricos que hacen necesaria la modificación de la reglamentación pues esos acontecimientos marcaron enormemente al mundo entero, ya que conocemos las implicaciones que estas grandes guerras dejaron, en materia de la presente investigación podemos analizar una vez más como estos sucesos afectaron a las relaciones internacionales, ya que después de un cataclismo de gran proporción como lo es una guerra, es casi inimaginable que deje secuelas en la forma en como las naciones forjan las relaciones internacionales en cualquier ámbito y para ejemplificar de mejor manera este pensamiento puedo poner como ejemplo el preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional el cual versa de la siguiente forma:

“CONSIDERANDO que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

CONSIDERANDO que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo

POR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los

*servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”.*²⁰

Una vez analizado el preámbulo podemos resaltar que las naciones estaban preocupadas por recuperar las relaciones sociales, económicas y políticas entre los estados, ya que sabían que un estado siempre necesitara de otro, ya que si bien cada estado es soberano y autosuficiente es cierto también que los estados siempre necesitaran de cooperación internacional para poder cumplir de mejor manera los objetivos en cuanto al intercambio económico, social y cultural que se suscita entre naciones, por ello la relevancia de la reunión en Chicago, la cual se llevó a cabo el día 07 de diciembre de 1944 en Chicago, Estados Unidos, siendo 52 naciones las que firmaron ese convenio²¹ con la esperanza de entablar las bases para mejorar la navegación aérea, pues la tecnología aeronáutica cada vez era mejor y resultaba importante discutir la forma en cómo se tenía que regular la manera de navegar por los cielos.

El artículo 1 del convenio establecía algo tal vez ya común para la época pero era indispensable hacerlo notar, todos los estados eran soberanos sobre su espacio aéreo, esta convención reemplazaba a la primera firmada en París en 1919, uno de los artículos necesarios a ser analizados es el artículo 15, ya que por primera vez se hablaba sobre los aeropuertos civiles, derechos en los aeropuertos y los protocolos a seguir, como una más de las aportaciones de esta convención fue la implementación de la Organización de Aviación Civil Internacional la cual haría cumplir con los derechos y la violación a estos derechos consagrados en el artículo 15 de la presente convención.

Como se puede observar, la creación de las organizaciones e instituciones son necesarias para salvaguardar los derechos y obligaciones que son contraídas en las convenciones, pues aunque los estados se obliguen, sin organismos que vigilen su cumplimiento es complicado que los acuerdos se cumplan correctamente, es por estos que es importante crear organismos y que estos estén conformados por las naciones contratantes, esto con el fin de darle mayor seguridad e

²⁰ Convenio de Chicago, recuperado de: http://portales.segob.gob.mx/work/models/PoliticaMigratoria/CEM/UPM/MJ/IL_30.pdf

²¹ Convención de Chicago, recuperado de: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/ES/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx>

igualdad a las resoluciones o medidas que lleguen a tomar, es así que esta convención mostro otro gran avance en la evolución del derecho aeronáutico internacional.

1.1.5 Convención de Tokio de 1963 (Convenio sobre las Infracciones y ciertos Actos cometidos a bordo de Aeronaves).

Como ya lo habíamos abordado previamente, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se encargaría de regular y hacer cumplir con todos los mecanismos, herramientas y protocolos necesarios para el correcto funcionamiento del tránsito aéreo mundial, es por esto que junto con organismos mundiales como la Organización Internacional de Policía Criminal y la Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas le hicieron la recomendación a la OACI para que realizaran un convenio a través del cual se trataran temas de seguridad aérea y de los actos que se pudieran cometer tanto dentro del aeropuerto como dentro de las aeronaves²², es así que el día 14 de Septiembre del año 1963 en la ciudad de Tokio, Japón, se llevó a cabo y se firmó el Convenio sobre las Infracciones y ciertos Actos cometidos a bordo de Aeronaves, el cual después de su firma fue depositado en las oficinas de la OACI para que pudieran darle copia legalizada a todos los estados que forman parte de la Organización de las Naciones Unidas²³, de la cual México es parte.

Es importante señalar que dentro de este tratado se comenzó a tomar conciencia y relevancia sobre los actos que se pudieran cometer a bordo de las aeronaves y de esta forma estar prevenidos para conocer el protocolo a seguir una vez que tuvieran lugar alguno de los hechos que el convenio maneja como actos prohibidos y sancionarlos de acuerdo al mismo.

Dentro del capítulo segundo se regula la forma en como quedaría establecida la jurisdicción para sancionar los actos, de acuerdo con los artículos 3° y 4° del convenio, la jurisdicción se determinaría de acuerdo con la matrícula del avión, es decir, el país en donde la aeronave estuviera registrada tendría la jurisdicción para sancionar los actos cometidos dentro de la aeronave²⁴, con

²² Rodríguez Jurado, A. (2002). Introducción al Derecho Aeronáutico. Santa Fe, Argentina, Argentina: El Cid Editor. Recuperado de <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/35892?page=52>.

²³ Convenio sobre las Infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, página 9, recuperado de: <https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/INFRACCIONES-AERONAVES%201963.pdf>

²⁴ Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, recuperado de: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv1-spanish.pdf>

excepción de ciertos supuestos mencionados en el artículo 4, que incluye daños a un territorio o al ciudadano de diferente al lugar de la matriculación.

En el capítulo tercero habla sobre las facultades que tiene el comandante de las aeronaves²⁵, que en su artículo 5 párrafo segundo señala que una aeronave se considerara en vuelo desde el momento en el que todas sus puertas están cerradas hasta el momento en que se abren²⁶, sin duda esto es parte de lo más relevante del presente capítulo, junto con saber que el comandante es la autoridad que tiene las facultades para ejercer las sanciones necesarias para salvaguardar la integridad de la aeronave y de los pasajeros.

Por lo mismo, en el siguiente capítulo los estados contratantes le conceden ciertas facultades al comandante de la aeronave para de esta forma poder cumplir con sus funciones, respecto de los capítulos restantes se centran en los actos que podrían cometerse en las aeronaves y que comprometan la seguridad de todos los tripulantes, por lo tanto, es vital reconocer que en esta convención por primera vez se enfocaron en prevenir todos estos incidentes confiriéndole la autoridad al comandante de la aeronave, ya que una aeronave al estar registrada en un país, los actos cometidos por sus ciudadanos de origen o de la tripulación serán responsabilidad de esa nación, es así que fue muy necesaria que se firmara el convenio en el año de 1963.

1.1.6 Convención de la Haya 1970 (Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de Aeronaves).

Sin duda alguna, el convenio de Tokio trató de reglamentar acerca del apoderamiento ilícito de las aeronaves, pero no con mucha fuerza, es por esto que ciertos estados creyeron que era conveniente reunirse para poder discutir acerca de este tema en particular, es así que el día 16 de diciembre de 1970 se firmó en la Haya, Países Bajos, el convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves el cual firmaron 183 naciones²⁷, por lo cual, se puede observar

²⁵ *Ídem*

²⁶ *Ibidem*, página 4.

²⁷ CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DEL APODERAMIENTO ILÍCITO DE AERONAVES FIRMADO EN LA HAYA EL 16 DE DICIEMBRE DE 1970, recuperado de: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Hague_ES.pdf

la importancia que los estados le daban a este ilícito, pues era algo que realmente les preocupaba, sin embargo, este convenio entro en vigor hasta el día 14 de octubre de 1971.²⁸

Después de analizar el convenio se puede concluir que uno de los puntos más importantes es que se tipifico como delito al apoderamiento de aeronaves, pues en su artículo primero señala que: *”cometerá un delito aquella persona que mediante el uso de la violencia se apodere/ejerza control de una aeronave o lo intente, así como sus cómplices”*²⁹, es así que al delimitar las acciones que se tomaran como delito se crea la tipificación, siendo ahora delito en el espacio aéreo de las naciones que firmaron y de aquellas que ratificaron esta convención.

En su artículo segundo los estados contratantes se obligan a castigar severamente este delito³⁰, con el objetivo de disminuir la tasa de comisión del delito, cabe destacar que el presente convenio no aplicaba para las aeronaves militares, de aduana o de policía de los estados, sino que simplemente aplicaba para las aeronaves civiles, las cuales son objeto de estudio de la presente investigación, tal como se menciona en el punto dos del artículo tercero del convenio³¹.

En los siguientes artículos mencionan diversas medidas que los estados deberán tomar para aumentar la seguridad de las aeronaves y de la tripulación, en un tema de igual importancia se menciona a la extradición, de acuerdo con María Laura Casado, la extradición es el *“acto mediante el cual un estado entrega, en virtud de un tratado o ley, un individuo a otro estado cuya intención consiste en someterlo a un proceso penal o al cumplimiento de la pena que le hubiese sido impuesta”*, respecto a este tema el convenio determina a partir del artículo 7 y 8 que el delito por el apoderamiento ilícito de una aeronave será incluido dentro de los delitos que den lugar a la extradición en los tratados internacionales.

En ese tenor, el convenio resulto de suma importancia para el derecho aeronáutico, sin mencionar que también se determina la forma en cómo se deberá resolver un conflicto de intereses

²⁸ *Ídem*

²⁹ CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DEL APODERAMIENTO ILÍCITO DE AERONAVES FIRMADO EN LA HAYA EL 16 DE DICIEMBRE DE 1970 recuperado de: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/2022ml/APODERAMIENTO%20ILICITO%20DE%20AERONAVES%201970.pdf>

³⁰ *Ídem*

³¹ *Ídem*

que se genere entre dos o más estados, lo cual se resolverá mediante el arbitraje, pues los estados en conflicto se someterán al arbitraje a petición de uno de ellos, caso contrario deberán llevar el procedimiento a través de la Corte Internacional de Justicia, por lo tanto, este convenio mostro demasiados avances y figuras de derecho internacional público que eran necesarias para el correcto funcionamiento del entonces derecho aéreo internacional, mismo que cada vez estaba mejor definido y reglamentado.

1.1.7 Convenio de Montreal de 1971 (Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil).

Como ultima convención antecedente que analizare del derecho público está el convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil firmado en Montreal, Canadá, el día 23 de septiembre de 1971 el cual fue firmado por 188 naciones y entro en vigor el 26 de enero de 1973³², después de analizar estas convenciones y los convenios que se firmaban ahí, se puede notar la gran diferencia de la importancia que tenía el derecho aéreo, también entendiendo el contexto histórico en el que se llevó a cabo cada convención, sin embargo es notoria la diferencia, pues en la primera convención sobre derecho aeronáutico en París 1919 solamente firmaron 27 países, y ahora en esta última firmaron 188 más los estados que la ratificaron, siendo un hito importante para esta rama del derecho.

Ahora bien, tal y como se menciona en el preámbulo del convenio, la seguridad dentro de los aeropuertos y de las aeronaves era un tema que era demasiado importante para las naciones, ya que buscaban a toda costa el poder establecer mecanismos, protocolos, medidas y sanciones para evitar que actos ilícitos se llevaran a cabo, es esto lo que dio origen a esta convención, es así que en su artículo primero señala todas aquellas acciones que se consideran como delitos a partir de la entrada en vigor del convenio, tales como daño o destrucción parcial o total de la aeronave, violencia hacia cualquier persona dentro de la aeronave, colocación de artefactos que comprometan la seguridad de la aeronave y de la tripulación, así como de crear informes falsos o erróneos para vulnerar la seguridad de la aeronave.

³² *Ídem*

También menciona que igualmente cometerá estos delitos quienes intenten hacerlo sin consumarlo y quienes sean cómplices del autor intelectual³³, al delimitar estas acciones y darles el carácter de delitos es relevante, pues le otorga la facultad a las naciones para crear las sanciones correspondientes para dichos delitos, que es el principal objetivo de la convención que se llevó a cabo en Montreal, en los siguientes artículos se mencionan cosas que ya estaban establecidas en las convenciones anteriores, tales como la soberanía del territorio, el lugar de procedencia de la aeronave, extradición, en qué momento una aeronave se considera en vuelo o la forma de resolver una controversia entre dos o más estados, respecto de los delitos.

En el artículo 13 se determina que los estados deberán proporcionar todos los datos que sean relevantes para la investigación de la comisión de un delito, tanto del país de la aeronave como del lugar donde ocurrió el siniestro, todo esto deberá notificarse a la Organización de Aviación Civil Internacional para que la investigación pueda avanzar de forma correcta y sin contratiempos para llegar a una resolución pronta, es así que esta convención analizó la necesidad de tipificar las acciones ilícitas que ocurrían a bordo de aeronaves para convertirlas en delitos a través de este convenio, dándole sanciones y creando protocolos de acción para las naciones, como último dato, este convenio se firmó en 3 documentos originales en 4 idiomas, francés, español, inglés y ruso, lo que hace ver en ese entonces la situación de las relaciones internacionales en el mundo, las cuales habían avanzado mucho desde la fractura que sufrieron con el comienzo y termino de las grandes guerras del siglo XX.

1.2 Convenciones sobre Derecho Aeronáutico en materia de Derecho Internacional Privado

Una vez que se analizaron algunos de los antecedentes históricos respecto de las convenciones de derecho en materia aeronáutica de derecho internacional público, comencare por analizar las convenciones de derecho internacional privado en materia aérea, como primer punto y para definir al Derecho Internacional Privado, de acuerdo con María Laura Casado, es el

³³ CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL FIRMADO EN MONTREAL EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 1971, recuperado de: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2002/1628.pdf>

“conjunto de normas jurídicas que regulan las interrelaciones entre sujetos del derecho privado, en las que existen uno o varios elementos extraños al derecho interno de un estado”.³⁴

Es así que los actos que se describirán a través de las convenciones a ser analizadas estarán más enfocadas en las personas que están a bordo de las aeronaves, es decir, en las convenciones de derecho internacional público se enfocaban en los problemas aéreos acerca de la soberanía de los estados sobre su territorio, del lugar de procedencia de las aeronaves o de los delitos cometidos en una aeronave extranjera sobre territorio nacional, pero en las convenciones que se analizarán en este segmento estarán enfocadas en el derecho privado, es decir, en los problemas que surjan entre particulares, o entre los particulares y las aerolíneas comerciales, el cual es el principal objeto de estudio de la presente investigación.

1.2.1 Convención de Varsovia 1929

Este convenio se firmó el día 12 de octubre de 1929 en la ciudad de Varsovia, Polonia, convenio que la mayoría de naciones han ratificado después de la fecha de su firma, sin duda alguna, este convenio resulta en un gran avance para el derecho aeronáutico, pues después de su firma en la convención de Varsovia se le han realizado diversas modificaciones en convenciones posteriores, sin embargo, la base ha permanecido, pues las reglamentaciones que se enuncian en este convenio son muy importantes, tanto así que algunos estados decidieron incorporar estas reglamentaciones a sus propios sistemas jurídicos.

Esta convención buscaba dar soluciones a los conflictos que se podían suscitar entre los consumidores y las aerolíneas comerciales, pues como lo he mencionado antes, siempre que existe una nueva actividad del hombre, habrá una necesidad de reglamentarla para que funcione correctamente, se comienza con un cambio relevante, la implementación del billete de pasaje, algo muy común en nuestro tiempo, sin embargo, en ese momento no se había reglamentado hasta ese año.

³⁴ Casado, M. L. Diccionario de derecho. ed. Buenos Aires, Argentina: Valletta Ediciones, 2009. 353 p. Disponible en: <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/66819?page=130>.

Es así que en el artículo 3 del convenio establece la información que deberá de contener el billete de pasaje³⁵, comenzando por lo más importante, el lugar de despegue y el lugar de destino, la fecha en que se efectuara el vuelo, así como la demás información de la aeronave, es importante recalcar que el convenio establece que en caso de que el pasajero pierda ese billete de pasaje, no exime a la aerolínea de dejar de cumplir con las obligaciones que tiene con los usuarios de su aerolínea, sin duda, algo que era imperante legislar en la época, ahora bien, sin lugar a dudas lo más importante en cuanto a materia aérea es que tanto el avión como los pasajeros lleguen bien al destino, sin embargo, también era necesario que se comenzara a debatir acerca del equipaje, pues las pertenencias que los pasajeros llevan consigo a los viajes también deben protegerse, pues son bienes que les pertenecen y que la aerolínea deberá de salvaguardar.

Debido a esta importancia, en el artículo 4 del convenio señala los datos que deberán contener el talón de equipajes³⁶, el cual era necesario para que le entregaran el equipaje correspondiente a cada pasajero, algo también relevante señalar es que establecía una suma de dinero para el caso de que la aerolínea perdiera o maltratara las pertenencias de los pasajeros, por lo tanto era relevante declarar el valor del equipaje para que en caso de cualquier siniestro los pasajeros pudieran reclamar el valor de sus pertenencias, de la misma forma señala los mecanismos a seguir en caso de que la cifra excedida en ese entonces fuera mayor a 125 000 francos, ahora bien, a partir de la firma del convenio, se buscaba que las aerolíneas comerciales absorbieran la responsabilidad acerca de los incidentes ocurridos en las aeronaves de las cuales fueran propietarios.

Derivado de estas problemáticas se designó un capítulo relativo a la responsabilidad del transportador aéreo, lo relativo al tema estaba contenido en el artículo 17 del convenio establece que el transportador aéreo será responsable del daño ocasionado, la muerte, herida o cualquier lesión corporal que llegaran a sufrir los pasajeros dentro de la aeronave³⁷, y es importante también señalar que de la misma forma se contemplaba no solo dentro de la aeronave, sino también en el desembarque y en el embarque, es decir, desde el momento de abordar el avión hasta el descenso

³⁵ Convenio de Varsovia 1929, recuperado de: <https://elsalvador.eregulations.org/media/convenio%20de%20varsovia.pdf>

³⁶ *Ídem*

³⁷ *Ibidem*, página 8.

del mismo, es así que la aerolínea tendría que vigilar y establecer las medidas de seguridad de los pasajeros para que pudieran estar a salvo desde el momento en el que ingresaran al avión hasta que llegaran a su destino e hicieran el desembarque ingresando al aeropuerto correspondiente, de igual manera es mencionado el daño ocurrido al equipaje de los pasajeros.

En el artículo 19 se menciona un verdadero problema actual, que si bien no en todos los casos es causado por la aerolínea, si tienen políticas poco claras o favorecedoras para los pasajeros, ya que en este artículo se enuncia que los transportistas aéreos serán responsables por todos los daños ocasionados por retrasos en el vuelo que se puedan producir, siempre y cuando sea un problema imputable a la aerolínea, claro, también le concede a los transportistas las medidas para poder demostrar su inocencia, pues en el derecho es algo vital, todas las personas, morales o físicas, tienen el derecho de poder defenderse ante los hechos que se le imputan, después de hacer el análisis de este antecedente, queda muy claro el porqué de la importancia de esta convención para el derecho aéreo, pues comenzó a reglamentar todos aquellos espacios vacíos que podían estar sin una norma, brindándole seguridad jurídica para los ciudadanos de todas las naciones que participaron en este convenio, ya sea firmándolo o ratificándolo, es por esto que se tomó como base para las demás convenciones que se realizarían posteriormente, sin embargo, dejaba a la deriva el tema de las aseguradoras, pues le imponía la responsabilidad a la aerolínea y no mencionaba que pasaba en caso de contar con una aseguradora, por lo mismo, esos temas se tomaron en cuenta en las convenciones posteriores.

1.2.2 Convención de Bruselas 1938 (Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a la asistencia y salvamento de y por aeronaves en el mar.)

Es importante recalcar el contexto en el cual se desarrolló esta convención, pues se dio justo antes de comenzar la segunda guerra mundial, por lo mismo, los temas tratados en esta convención quedarían obsoletos, pues la guerra cambia todos los panoramas, así como las relaciones entre las naciones, pues quienes celebran los convenios podrían estar enfrentados en la segunda guerra y tener intereses contrarios.

Esta convención trataba de enfocarse un poco más acerca de la responsabilidad de los transportadores aéreos pero dándoles el beneficio de contar con una aseguradora para poder responder por los daños que se pudieran dar, pero el gran objetivo en el que se enfocaron fue en el de rescatar a las aeronaves del mar así como brindar ayuda a los vehículos dañados, es decir, no solo recuperar los restos de las aeronaves que llegaran a tener algún siniestro, sino también el de auxiliar a los vehículos en altamar siempre y cuando esto no pusiera en peligro la integridad de la tripulación ni de la aeronave.³⁸

Era necesario versar sobre esto debido a que con el aumento del tráfico aéreo, existían aeronaves que presentaban alguna falla y se precipitaban hacia el mar, entonces surgió la necesidad de establecer ciertos protocolos para poder seguirlos en caso de presenciar alguna persona o vehículo que requiriera de apoyo, además, es así que se firmó el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a la asistencia y salvamento de y por aeronaves en el mar en Bruselas, Bélgica en 1938³⁹, siendo esta convención y la de Roma de 1933 las bases de la convención de Roma de 1952, donde se especificaron más cuestiones de una forma más precisa para no dejar lugar a ninguna incertidumbre.

Esta convención resulto de suma importancia pues contemplaba lo sucedido cuando alguna aeronave sufriera alguna descompostura o imperfección que la obligara a descender a tierra o que sufriera algún accidente⁴⁰, el mismo convenio señala las formas en como deberá de proceder al momento de que suceda algún siniestro, pues cuando todos los pasajeros incluyendo al personal de la aeronave hayan fallecido, únicamente se procederá a ubicar los restos del avión, y los restos humanos, ya que es importante recuperar la aeronave para poder determinar cuáles fueron las causas que hicieron sufrir al avión ese accidente, en el caso de que haya sobrevivientes, se deberá priorizar salvaguardar la integridad de los sobrevivientes, una vez que hayan sido rescatados, se deberá proceder a rescatar los bienes que estuvieran a bordo del avión, así como el avión mismo,

³⁸ Rodríguez Jurado, A. (2002). Introducción al Derecho Aeronáutico. Santa Fe, Argentina, Argentina: El Cid Editor. Recuperado de <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/35892?page=55>.

³⁹ Hitos en la historia de la aviación civil internacional, recuperado de: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/ES/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx>

⁴⁰ Damianovich Olivera, J. (1950). La convención de Bruselas de 1938 relativa a la ayuda y salvamento de aviones en el mar. Revista de economía y estadística, segunda época, Vol 3, No 3-4, 3º y 4º trimestre, pp. 331-350, recuperado de: <http://revistas.unc.edu.ar/index.php/REyE/article/view/3283>

específicamente este convenio se enfoca en todos los accidentes ocurridos en el mar, pues al ser un espacio aislado de la civilización es crítico que se priorice su rescate.

1.2.3 Convenio de Ginebra 1948 (Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves)

La última convención importante en cuanto a contenido en materia de derecho aéreo se llevó a cabo en 1938, antes de la segunda guerra mundial, por lo que era necesario hacer una actualización del espacio aéreo de las naciones al concluir la segunda guerra mundial, pues hay que recordar que después de esta gran guerra surgieron nuevas naciones y muchas otras se separaron, por lo que los acuerdos anteriormente firmados debían ser revisados y evaluados para determinar los cambios pertinentes que tenían que llevarse a cabo para determinar los territorios de las nuevas naciones y si estas ratificaban los acuerdos.

Es por ello que surgió la necesidad de convocar una convención y el día 19 de junio de 1948 en Ginebra, Suiza, se firmó el convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, fueron 91 naciones que firmaron el convenio dentro de las cuales se encontraba México⁴¹, más las que lo firmaron en los siguientes años.

Este convenio contaba con pocos artículos, pero muy precisos, lo que más importaba era reconocer entre las naciones que lo firmaron, el derecho que devenía de las aeronaves y todo lo relacionado a estas, pero enfocándose más al aspecto de la propiedad de las aeronaves, pues los estados que firmaron el convenio reconocían el derecho a la propiedad sobre las aeronaves, así como de adquirir su propiedad a través de la compra de esta⁴², estableciendo en los artículos restantes la forma en cómo podría ser adquirida la aeronave, pues buscaba una unificación de criterios jurídicos, ya que al participar diversas naciones y al tener estas diferentes sistemas jurídicos, era necesario que se pusieran de acuerdo y pudieran establecer el cómo se podrían reconocerles derechos reales como la propiedad o el mortgage (termino empleado para referirse a

⁴¹ Convenio de GINEBRA, disponible en: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Geneva_ES.pdf

⁴² Convenio de Ginebra 1948, SRE, recuperado de: <https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/DERECHOS%20SOBRE%20AERONAVES.pdf>

la hipoteca), además de establecer un sistema registral para poder llevar un control acerca de las aeronaves que sobrevolaran el espacio aéreo de las naciones contratantes⁴³.

Sin duda son aspectos de verdad importantes, pues al establecer y reconocer la propiedad de las aeronaves es más fácil para las naciones llevar un control adecuado de cuantos aviones poseen y así crear un mejor sistema de navegación aérea, ahora bien, es de igual forma relevante reconocer la propiedad de las aeronaves debido al suceso histórico más próximo que había sido la segunda guerra mundial, ya que los acuerdos entre las naciones estaban tensos y algunas naciones estaban limitadas en la adquisición de ciertas propiedades, por lo tanto, la adquisición de aeronaves era un punto crucial, pero debería enfocarse aún más en el ámbito comercial civil.

1.2.4 Convención de Roma 1952

El antecedente de esta convención comenzó en 1933 en Roma, Italia, en la tercera conferencia internacional sobre derecho privado aéreo, donde se intentó hablar sobre los daños ocasionados por las aeronaves a terceros en la superficie⁴⁴, ya que es algo que no estaba correctamente legislado y que era necesario legislar, pues los terceros no estaban protegidos ante cualquier incidente que se pudiera dar, sin embargo el convenio que se firmó en 1933 preocupaba a las naciones, es así que en la misma ciudad de Roma, Italia el día 07 de octubre en el año de 1952 se convocó a una convención para discutir estos mismos temas y ahí se firmó el convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, siendo la OACI la quien influyo enormemente para que se firmara este convenio.

Es por esto que en el artículo 1⁴⁵ menciona que para poder reparar o cubrir los daños correspondientes, solo se tenía que probar que los daños fueron ocasionados por una aeronave en vuelo, por una persona proveniente de la aeronave en vuelo o por un objeto caído desde la misma, y es importante recalcar que en el mismo artículo nos señala la forma en la que se considera a una

⁴³ *Ibidem*, página 3.

⁴⁴ Rodríguez Jurado, A. (2002). Introducción al Derecho Aeronáutico. Santa Fe, Argentina, Argentina: El Cid Editor. Recuperado de <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/35892?page=54>.

⁴⁵ Convenio de Roma 1952, recuperado de: <https://es.slideshare.net/VirginiaCr2/convenio-roma-1952impresob>

aeronave en vuelo y es la siguiente "una aeronave se considerará en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar, hasta que termina el recorrido de aterrizaje"⁴⁶.

En su segundo artículo señala quien es el responsable de cubrir los daños ocasionados, es interesante por dos aspectos, comenzando con que señala que el responsable es directamente el operador de la aeronave, pero también establece quien es el operador, y no solamente es quien opera la nave físicamente, sino que también es operador quien le confiere a una persona el derecho a operar su aeronave, reservándose el derecho a operar su movilidad, es decir, muy cercano a lo que es hoy en día una torre de control, pues a pesar de que el piloto es quien opera la aeronave físicamente, lo hace a través de los comandos recibidos por la torre de control, es por ello relevante para el derecho aéreo, pues ahora implica la responsabilidad más allá del piloto y delegando parte de la responsabilidad a las personas dueñas de la aeronave.

También es importante señalar la forma de como exime de la responsabilidad, ya que en caso de que los daños sean causados por un conflicto armado o de disturbios civiles, el operador quedará eximido de responsabilidad, pues son acciones ajenas al operador, es importante que se añadieran estas excepciones, pues como ya ha pasado anteriormente, son cosas que se pueden presentar de forma imprevista, tal y como sucedió en el 2001 en Estados Unidos.

En su segundo capítulo se fijan las cantidades de acuerdo al tamaño de la aeronave, salvo los casos de excepción, ya que en caso de que algún colaborador le ocasione daño a una persona en su propiedad con dolo, eso le quitará un poco de responsabilidad al operador, sin embargo no lo exime completamente, pues el operador siempre será responsable de lo que ocurra con la aeronave, pues al ser el propietario será el responsable de salvaguardar la integridad de la aeronave y de poder otorgar adecuadamente el derecho a operarla, a partir del artículo quince señala la forma en cómo se pueden solicitar la reparación de los daños a las aeronaves que pertenezcan a un estado diferente del lugar donde ocurrieron los hechos, y es que de ahí la importancia de celebrar convenios, pues al navegar las aeronaves a través de distintas naciones la jurisdicción

⁴⁶ Convenio de Roma 1952, Artículo 1, párrafo segundo, recuperado de: <https://es.slideshare.net/VirginiaCr2/convenio-roma-1952impresob>

correspondiente puede llegar a cambiar, por esto en los convenios establecen la forma en cómo proceder.

1.2.5 Convenio de Guadalajara sobre responsabilidad del transportador aéreo no contractual 1961

Este convenio es uno de los resultantes de la convención de Varsovia firmada en 1929, pues como lo exprese en ese subtema, esa convención sufriría de modificaciones a lo largo de la historia, y es muy importante el reconocer que este convenio fue uno de los primeros en ser firmados en México en materia de aviación civil, pues esto demostraba el interés que mostraba nuestro país por regular la actividad aérea, este convenio fue realizado debido a que en la convención de Varsovia de 1929 no se mencionaba nada al respecto sobre las personas que ocasionaban daños a una aeronave o a cualquier cosa, persona u objeto desde la aeronave cuando esta persona no fuera parte del contrato.

Es así que en Guadalajara, México, el día 18 de septiembre de 1961 se firmó el convenio que modificaría y añadiría al convenio de Varsovia lo concerniente a las personas ajenas al contrato del operador de transporte aéreo y que ocasionen daños, al ser un convenio complementario, no relega lo convenido en Varsovia, ya que en diversos artículos se establece que ciertas acciones deberán guiarse por lo convenido anteriormente y específicamente para los casos en los que se esté tratando del transportista contractual y añade al transportista de hecho, el cual de acuerdo con el artículo primero inciso b, es “la persona distinta del transportista contractual que en autorización del transportista contractual, realiza todo o parte del transporte...”⁴⁷, siendo así que esta parte era muy importante, ya que el transportista principal, que era quien firmaba el contrato podía delegar a otro a realizar el transporte, por lo cual al señalarlo expresamente en este convenio de Guadalajara, le daba una correcta reglamentación para evitar cualquier problema para resarcir daños a terceros, y lo más importante es que este convenio hace que el transportista de hecho sea sometido a la convención de Varsovia de 1929, lo cual se establece en su segundo artículo.

⁴⁷Convenio de Guadalajara, disponible en:
<https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/TRANSPORTE%20AEREO%20INTERNACIONAL%201961.pdf>

Es así que lo que buscaba este convenio complementario, era añadir al transportista de hecho para que tuviera las obligaciones necesarias para cumplir con las consecuencias de sus acciones, las cuales no estaban establecidas con claridad y eso podría hacer que no cumpliera con la responsabilidad de sus acciones, ya que en este convenio señala expresamente que todas sus acciones tienen consecuencias y serán iguales o proporcionales a las que le correspondan al transportista contractual.

1.2.6 Convenio de Montreal 1999 (Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional)

Este convenio trataba de unificar todas las reglas que se establecieron en las diferentes convenciones que hasta esa fecha se habían celebrado, en especial la convención de Varsovia de 1929 y la convención que se llevó a cabo en Chicago en 1944, las cuales se centraban en la resolución de conflictos concernientes a los daños causados por las aerolíneas tanto al equipaje de los pasajeros, como a la integridad física de los pasajeros, además de unificar ciertos criterios, también buscaban modernizar las reglamentaciones, pues al transcurrir el tiempo, algunas reglas o procedimientos estaban fuera de lugar o habían sido rebasados en diferentes aspectos, además de que el etapa histórica era completamente diferente en el que los demás convenios habían sido firmados.

Fue así que el día 28 de mayo de 1999 en la ciudad de Montreal, Canadá, se firmó el convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, el cual fue firmado por todas las naciones parte de la Organización de Aviación Civil Internacional⁴⁸, es importante recalcar que en su artículo primero mencionó que ese convenio era aplicable a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga a cambio de una remuneración, pero también al transporte gratuito de personas efectuado por una empresa de transporte aéreo⁴⁹.

En el artículo tercero señala la expedición de un boleto de abordaje tal y como se había explicado anteriormente en las convenciones de Varsovia y Chicago, solo que en este convenio se

⁴⁸ Convenio de Montreal, 1999, recuperado de: https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/UNIF_TRANSP_AEREO.pdf

⁴⁹ *Ídem*

agregaban las escalas⁵⁰, es decir, cuando durante el viaje se aterriza en un aeropuerto que no es el de destino para cambiar de avión y así continuar el viaje⁵¹, por lo tanto, cuando estuviera planeado hacer una escala durante el vuelo, además de avisar a los pasajeros, era necesario que estuviera indicado en el boleto de avión entregado a los usuarios, es así que, tanto el boleto de abordaje como el talón de equipaje eran documentos probatorios para poder reclamar lo respectivo en caso de que ocurriera algún problema o circunstancia que afectara tanto la integridad física de los pasajeros como la integridad de su equipaje.

Lo cual estaba especificado en el capítulo 3 del convenio, pero incorpora algo muy interesante, ya que en la convención de Varsovia establecía a las multas en Francos, es decir, una única moneda a pesar de que ese convenio fue firmado por todos los países miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, es por esto que en el convenio de Montreal de 1999 establece que las multas deberán ser impuestas en derechos especiales, para lo cual en el artículo 23⁵² señala la forma en como deberán ser convertidas a moneda nacional respecto del lugar donde ocurrió el incidente, de acuerdo con el Fondo Monetario Internacional, los derechos especiales son un activo de reserva internacional, pero no son una moneda como tal, su valor se base en una cesta de acuerdo a 5 monedas, el dólar americano, el euro, el renminbi chino, el yen japones y la libra esterlina⁵³, por lo que su valor puede variar al igual que las monedas que tiene como base, pero sin duda fue un gran acierto, ya que de esta forma le permite a los estados hacer una conversión más eficaz respecto de la moneda establecida anteriormente.

También es rescatable que de acuerdo con el tema de la jurisdicción el convenio menciona que se podrán iniciar las acciones correspondientes en el lugar donde ocurrió el hecho, el lugar al cual pertenece la aeronave o en cualquier lugar donde tenga alguna oficina el estado al cual pertenece el avión, incrementando las posibilidades de los usuarios para poder iniciar un proceso en contra de las partes que resulten responsables por el daño, pero también especifica que la acción

⁵⁰ *Ídem*

⁵¹ Definición de escala y su diferencia con los stopover, recuperado de: <https://www.turkishairlines.com/es-int/any-questions/what-is-the-difference-between-a-layover-and-a-stopover/#:~:text=Si%20su%20viaje%20se%20interrumpe,equipaje%20a%20la%20nueva%20aeronave.>

⁵² *Ibidem*, página 7

⁵³ Fondo Monetario Internacional, ¿Qué son los derechos especiales?, recuperado de: <https://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr>

prescribe si no se inicia en un plazo de 2 años contados a partir de la fecha en que el avión tendría que haber llegado a su destino⁵⁴, de la misma forma establece que los estados parte deberán de asegurarse de que las empresas que se encarguen del transporte aéreo civil cuenten con un seguro adecuado que pueda cubrir las diferentes situaciones que lleguen a darse, esto para evitar cualquier daño grave al patrimonio de las empresas, por último, dedica unos artículos a los tratados que sirvieron como base para este convenio, que sin duda fue un antecedente de suma importancia para el derecho aéreo.

1.2.7 Conferencia Internacional sobre Derecho Aeronáutico, Montreal 2009.

Dentro de esta conferencia se buscaba algo similar al convenio firmado en 1952 en Roma, Italia, pues trataba de reglamentar correctamente lo concerniente a los daños ocasionados a terceros por las aeronaves, de la misma manera que el convenio de 1999, esta conferencia buscaba modernizar el convenio de 1952 de Roma, ya que habían pasado 57 años desde su firma y resultaba necesaria una actualización para encajar en las nuevas problemáticas derivadas de la modernidad.

Fue por esto que el 02 de mayo de 2009 se firmó en Montreal, Canadá, el convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves, para el artículo segundo del presente convenio se acordó que el ámbito de aplicación para el daño a terceros se dará en el territorio de un estado parte como resultado de un incidente que no sea originado por un hecho ilícito ajeno al transportador aéreo⁵⁵, respecto de las lesiones el convenio de 2009 señala algo importante, no solo contempla las lesiones corporales o la muerte.

Dentro de la actualización ahora en su artículo tercero párrafo tres⁵⁶ menciona a las lesiones mentales que puedan resultar debido a una lesión física, esto nos abre un panorama más amplio, pues ahora no solo se encarga de las lesiones físicas, sino que también resalta el cómo un accidente o circunstancia derivada de un daño físico puede desencadenar un daño a la mente de las personas,

⁵⁴ *Ibidem*, página 11

⁵⁵ Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves, recuperado de: https://www.icao.int/secretariat/legal/DCCD2009/doc/DCCD_doc_42_es.pdf

⁵⁶ *Ibidem*, página 4.

pues antes los problemas mentales no eran mencionados por la legislación aérea, por lo que esta modernización acertó correctamente describiendo este tipo de lesiones.

Aunado a esto, no solo agrega el daño mental, sino que también menciona al medio ambiente, que sin duda en la época actual, es algo que debe preocupar a todas las naciones del mundo, pues todo el daño que le estemos haciendo al medio ambiente, es un daño que le estamos haciendo a nuestra calidad de vida, es así que en el mismo artículo pero en el párrafo quinto, se prevé la forma en como deberá indemnizarse el daño al medio ambiente del territorio del estado en donde se haya llevado a cabo el daño.

Al igual que el convenio de Montreal de 1999, este convenio establece las indemnizaciones en derechos especiales de giro, para poder establecer en moneda nacional las cantidades correspondientes a compensar, ahora bien, en cuanto a la prioridad del pago de daños de acuerdo al artículo 5, en primera instancia se le dará la indemnización a las lesiones que ocasionaron la muerte, las lesiones corporales, las lesiones mentales y en caso de sobrar, los demás daños resultantes⁵⁷, también menciona lo que pasaría en caso de que el siniestro no sea ocasionado solo por una aeronave, sino que sea ocasionado por dos o más aeronaves, en este caso la responsabilidad será igual para los involucrados, claro que será proporcional al daño que hayan causado, por todas estas cuestiones fue importante actualizar estas reglamentaciones.

Ahora bien, dentro de la conferencia internacional de derecho aeronáutico de 2009 no solamente se firmó el convenio sobre indemnización por daño causado a terceros por aeronaves, sino que además el mismo día se firmó y modernizó el convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves, es necesario recalcar que el artículo primero del convenio identifica al acto de interferencia ilícita como un delito, pues en la convención de la Haya de 1970 se estableció como tal, este delito lo comete la persona o personas que se apoderan de una aeronave con el objetivo de dañar intencionalmente una aeronave, así como las personas o persona que los ayudaron a efectuar el

⁵⁷ *Ibidem*, Página 6.

delito, este convenio tuvo una gran aportación, en su artículo 8 se estableció la creación del Fondo Internacional de la Aviación Civil para la Indemnización por Daños.

Este fondo tiene la finalidad de pagar las indemnizaciones correspondientes a los convenios donde se tenga que pagar indemnización y para deliberar en qué casos y en cuales no, serán aplicables el pago resultante de una indemnización derivada de un hecho contemplado en los convenios firmados por las partes, el mismo artículo establece que el fondo internacional tendrá personalidad jurídica con capacidad en los estados parte que firmaron el convenio o que pertenecen a la Organización de Aviación Civil Internacional y la sede del fondo deberá estar en el mismo lugar que la OACI, ahora bien, respecto de este fondo menciona algo importante, se comienza a hablar acerca de ciertas cuotas que los pasajeros deberán cubrir, estas cuotas están delimitadas en el convenio y están destinadas al fondo internacional, por lo que encomienda a los estados parte a que recauden estas cuotas en los viajes comerciales civiles, por lo que aquí se comienza a hablar de cuotas, parte del objetivo central de la presente investigación.

1.3 Concepto de Derecho Aeronáutico

Antes que comenzar a definirlo, es importante analizar el concepto de derecho aeronáutico como tal, ya que la denominación ha cambiado desde su creación, pues de acuerdo con el autor Agustín Rodríguez Jurado, algunos lo llaman derecho aéreo o incluso algunos lo llegaron a llamar derecho aeronáutico⁵⁸, sin embargo es con su creación después de realizarse el primer vuelo de una aeronave a principios del siglo XX que el autor sugiere que es mejor llamarlo como derecho aeronáutico, ya que el autor explica lo siguiente: “Si se mencionamos un conjunto es porque de nada sirve un conocimiento aislado y deshilvanado de una institución si no se la liga estrechamente con otras y que tampoco vale el conocimiento de una norma concreta si no se la encuadra dentro de los principios técnicos y jurídicos que la justifican y le dan sentido”⁵⁹, con esta última línea podemos comprender que es mejor definir este concepto de esta forma, pues al llamarlo aeronáutico lo podemos comprender desde un ámbito más amplio y se pueden crear mejores políticas y reglamentaciones para poder regularlo de una mejor manera.

⁵⁸ RODRÍGUEZ JURADO, A. *Introducción al Derecho Aeronáutico*. ed. Santa Fe, Argentina: El Cid Editor, 2002. 395 p. Disponible en: <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/35892?page=12>. Consultado en: 22 Aug 2023

⁵⁹ *Ibidem*, Página 13.

Derecho aeronáutico: De acuerdo con María Laura Casado, el derecho aeronáutico es “el conjunto de normas que regulan la circulación, y en general, la actividad aérea”⁶⁰, como podemos analizar en la primera parte de la definición de esta autora, nos hace alusión a la forma en como las aeronaves pueden circular dentro del territorio de una nación, para ello se deberán establecer las normas necesarias para regular esa circulación y esa actividad aérea, ya que para esta investigación, el objeto a analizar será la actividad aérea civil, la cual se encarga de la regulación de la forma en como deberán operar las aerolíneas civiles.

Para la segunda parte de su definición nos dice lo siguiente, el derecho aeronáutico “es la parte del derecho que regula las aeronaves y los aeropuertos, el personal de servicio en ambos y los contratos que realizan con ellos como objeto propio o como instrumento o elemento de navegación aérea”⁶¹, en esta segunda parte de la definición podemos encontrar un ámbito más amplio, ya que no solo estamos hablando acerca de la forma en como las aeronaves pueden circular en el territorio de un país, sino que nos acerca a la regulación de las entidades que deberán crear la normatividad respecto de los aeropuertos, así como del personal que deberá laborar dentro de las instalaciones, para ello más adelante analizaremos la legislación mexicana, y una parte fundamental que menciona son los contratos en materia de aviación, ya que esto se relaciona directamente con el objeto de estudio de la presente investigación, pues esto determinará la forma en cómo deben de operar y cuáles son los procedimientos y protocolos a seguir para su correcto funcionamiento, así como las regulaciones que el gobierno de cada país puede requerir dependiendo de los factores que motiven al contrato.

Como última parte de la definición, la autora nos dice que el derecho aeronáutico “es el conjunto de principios y normas de derecho público y privado de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y las relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella”⁶², ahora bien, en esta última parte de la definición encontramos un elemento

⁶⁰ Casado, M. L. Diccionario de derecho comercial (2a. ed.). ed. Buenos Aires, Argentina: Valletta Ediciones, 2011. 477 p. Disponible en: <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/66822?page=149>. Consultado en: 17 Aug 2023

⁶¹ *Ídem*

⁶² *Ídem*

muy relevante, el ámbito internacional, ya que si bien, cada estado puede determinar la forma en como reglamentar y regular su actividad aérea como parte de su soberanía.

De igual forma es imperante la necesidad de la creación de medidas de regulación internacional, pues en materia aeronáutica moderna y como resultado de la globalización, existen diversos vuelos internacionales, así que debido a esto, pueden surgir diferentes situaciones, ya sea entre aerolíneas extranjeras y los aeropuertos nacionales o entre ciudadanos de un país con la aerolínea de otro país diferente, todo esto fundamenta la necesidad de la creación de las organizaciones que se encargan de regular la circulación aérea entre países e incluso continentes, para ello se han llevado a cabo diversas convenciones para establecer todos estos puntos así como los mecanismos de cooperación internacional en materia de aviación civil, mismos que serán analizados en esta investigación.

CAPITULO II. DERECHO AERONAUTICO MEXICANO

Al conocer los antecedentes internacionales del derecho aéreo se puede conocer el progreso de esta rama del derecho a través de los avances tecnológicos y sociales, ya que los diversos hechos históricos han contribuido de cierta forma en la necesidad de crear normas que regulen el espacio aéreo de las naciones del mundo, derivado de esta necesidad, los diferentes Estados celebraron acuerdos, tratados, convenciones y protocolos encaminados a la creación de acuerdos unificados, para de esta forma, resolver los conflictos que se lleguen a ocasionar entre territorios diferentes, agilizando así los procesos jurídicos.

Conociendo ya el panorama mundial, es necesario analizar a los antecedentes del derecho aéreo en México, ya que es el territorio en el cual la investigación se llevó a cabo, por lo que será necesario analizar la forma en cómo se desarrolló la explotación del espacio aéreo en México, lo que eventualmente hará que sea necesario indagar sobre la creación de las aerolíneas en el mundo, ya que conocer la creación de las aerolíneas, dará un panorama más amplio de la forma en como estas comenzaron a funcionar en sus diferentes lugares de origen y así conocer su contexto social e histórico para poder operar desde su creación hasta la modernidad, ya que algunas de esas aerolíneas aún siguen vigentes, lo que sin duda, requiere enfocar y destacar las razones de cómo se han mantenido vigentes por tanto tiempo.

Aunado a esto, resulta relevante investigar acerca del espacio aéreo mexicano y conocer sus limitaciones, enfocado al ámbito civil, ya que es el objeto de estudio de la investigación, una vez establecido el espacio aéreo nacional, se indagará sobre la forma en como las empresas privadas podrán explotar el espacio aéreo mexicano a través de las concesiones, para lo cual se establecerán los antecedentes que hicieron posibles la creación de las aerolíneas comerciales civiles dentro del territorio nacional, además de conocer la creación de los diferentes aeropuertos internacionales de México, todas estas bases se establecen con el objetivo de entender mejor el sistema aéreo que opera en nuestra nación para poder establecer los pros y contras de la situación específica de cada aerolínea mexicana.

2.1 Antecedentes

Para que en México se pudiera dar el desarrollo en materia de aviación civil, fueron necesarios algunos ajustes institucionales y la creación de legislación en materia de aeronáutica, debido al conflicto armado que le antecede a la creación de estas instituciones y leyes, pues antes de que se empezara a hablar acerca de aviación civil, estaba finalizando la revolución mexicana.

Esto debido a que en la época que comprende el mandato del presidente Porfirio Díaz, existía una gran diferencia entre las clases sociales, lo cual desencadenó en la Revolución Mexicana el 20 de Noviembre de 1910 y culminando en uno de los acontecimientos más importantes de la historia mexicana, pues el 05 de Febrero de 1917 se promulgó la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reconociendo los derechos de los ciudadanos y brindándoles seguridad jurídica.

Sin embargo, antes de la creación de la constitución, fue el 05 de Febrero de 1915 en los llamados “llanos de Balbuena” cuando se decidió la primera creación de una instalación enfocada a la aviación militar por orden de Venustiano Carranza⁶³, aunque no era transporte civil, si era un esbozo de lo que sería el comienzo de la aviación nacional de forma más organizada, pues ahí mismo se instauró la Escuela Nacional de Aviación.⁶⁴

Sin duda, por esto se considera a los llanos de Balbuena como la cuna de la aviación mexicana, pues hoy en día, ahí mismo está ubicado el aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que hasta el día de hoy, es el aeropuerto más importante de nuestro país.

Derivado de la creación de la constitución se comenzaron a crear instituciones encargadas de vigilar la regulación de todos los ámbitos de la sociedad, estableciendo las bases para crear sistemas jurídicos capaces de regular todos aquellos sectores que no tenían relevancia en épocas anteriores derivadas del descontrol del gobierno mexicano.

⁶³ Antecedentes históricos del AICM, disponible en: <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/antecedentes-historia#:~:text=La%20primera%20decisi%C3%B3n%20de%20crear,de%20los%20llanos%20de%20Balbuena>.

⁶⁴ Los llanos de Balbuena, Cuna de la Aviación Mexicana, disponible en: <https://elmirador.sct.gob.mx/despegue/los-llanos-de-balbuena-cuna-de-la-aviacion-mexicana>

Fue por esto que, en cuanto a materia de aviación civil, el día 20 de Septiembre de 1920 se incorporó la Sección Aeronáutica Civil a la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas⁶⁵ (Hoy: Secretaria de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes), siendo un paso realmente destacado para la aviación nacional, pues era un primer paso para desarrollar un nuevo medio de transporte civil que no había sido explotado hasta antes de esa fecha.

Para que esta sección pudiera entrar en funciones, se creó una sección técnica de navegación aérea, adscrita a la dirección de ferrocarriles⁶⁶, analizando que era la institución que vigilaba el funcionamiento de los sistemas de ferrocarriles mexicanos quien en ese momento dirigió por un periodo la navegación aérea, se puede observar la relevancia que en ese momento tenía la aviación civil para el país.

Esta sección se encargaría de vigilar el espacio aéreo mexicano desde un punto de vista técnico, jurídico y económico, además de que se encargaría de otorgar las primeras concesiones de servicios aéreos dentro de nuestro territorio nacional, además de que fue el Ing. Juan Guillermo Villasana quien fue la primera persona que llegó a dirigir esta sección y, por ende, se le conoce como el padre de la aviación civil mexicana.⁶⁷

Unos años después la Sección de Aeronáutica Civil tendría un cambio organizacional por lo cual se creó el nuevo Departamento de Aviación Civil mediante un decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 01 de Julio de 1928⁶⁸, la creación de este departamento estaba enfocado en la especialización de la materia aeronáutica y su objetivo era el de crear un sistema más eficiente de transporte aéreo derivado de las necesidades creadas por las nuevas rutas aéreas que estaban comenzando a operar en México.

⁶⁵Reseña Histórica: México, CLAC, disponible en: <https://clac-lacac.org/wp-content/uploads/2020/10/EM-MEX-RH.pdf>

⁶⁶ *Ídem*

⁶⁷ *Ídem*

⁶⁸ CAPÍTULO 2. AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL (AFAC): HISTORIA, ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES, disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/864785/capitulo-02-agencia-federal-de-aviacion-civil-afac-historia-organizacion-responsabilidades-19192023.pdf>

Derivado de este decreto en donde se creaba el Departamento de Aviación Civil, en el mismo año de 1928 se comenzó a construir la primera construcción enfocada exclusivamente en aviación civil dentro de lo que era el aeródromo de Balbuena⁶⁹ (hoy Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México), es por ello que se construyó esta terminal, entrando en operaciones al final del año 1929, iniciando operaciones con la vigilancia del departamento.

Desde 1928 en adelante se estuvieron creando ampliaciones al aeródromo de Balbuena, que muchos ya conocían como aeropuerto de la ciudad de México, es por eso que en 1936 se inauguró el puerto Aéreo Central de la ciudad de México, el cual estuvo a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (hoy SICT)⁷⁰.

Fue hasta el día 06 de Julio de 1943 cuando se publicó un decreto en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el cual ahora se le declarara internacional al ahora oficialmente Puerto Aéreo de la Ciudad de México⁷¹, con la intención de que los aviones que salieran y entraran al país gozaran de mayor regulación, además de que el objetivo era que México ante el mundo fuera visto como un destino atractivo.

El día 19 de Noviembre de 1952 es conocido como el aniversario del aeropuerto de la ciudad de México, pues entre 1949 que se comenzaron a remodelar aéreas del puerto aéreo hasta 1954 se hicieron una serie de modificaciones, ampliaciones y remodelaciones a estas instalaciones aéreas con el fin de avanzar en este transporte civil, aquellas como la construcción de la pista 05D-231, una nueva plataforma, una nueva pista, un edificio central y la torre de control, junto con todos los instrumentos, equipos y sistemas para que el Aeropuerto de la Ciudad de México pudiera operar de forma correcta.

Más adelante en la historia mexicana, fue el día 06 de agosto de 1952 cuando el Departamento de Aviación Civil ahora ocuparía el rango de Dirección Aérea⁷², siendo un avance en cuanto a la organización administrativa y operativa, ya que más que un nombre, en realidad se

⁶⁹ Antecedentes Históricos del AICM, disponible en: <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/antecedentes-historia#:~:text=La%20primera%20decisi%C3%B3n%20de%20crear,de%20los%20llanos%20de%20Balbuena.>

⁷⁰ *Ídem*

⁷¹ *Ídem*

⁷² Reseña Histórica: México, CLAC, disponible en: <https://clac-lacac.org/wp-content/uploads/2020/10/EM-MEX-RH.pdf>

trataba de lo que significaba, ahora no solamente traba de cubrir aspectos técnicos en diversos sectores, sino que ahora también tendría que dirigir, operar y regular el espacio aéreo mexicano a través de su vigilancia, por esto mismo, el día 01 de Enero de 1956 cuando se le otorga el nombre de Dirección de Aeronáutica Civil siendo el primer Director General el Gral. Alberto Salinas Carranza⁷³, quien se desempeñó anteriormente como piloto del ejército mexicano, lo cual le hacía contar con las credenciales para poder dirigir los cielos mexicanos, todo esto en parte fue gracias a todas las modificaciones hechas al aeropuerto de la Ciudad de México, lo cual resulto en la necesidad de que el Departamento de Aviación Civil pudiera evolucionar y así dirigir de mejor manera el sistema aéreo mexicano.

Uno de los grandes hitos en materia aeronáutica mexicana se llevó a cabo el día 02 de Diciembre de 1963, pues fue ese día cuando el entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes, Walter Buchanan, dictó un acuerdo mediante el cual cambiaba la denominación del Puerto Aéreo de la Ciudad de México para que desde este momento oficialmente se le conociera como el “Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”, nombre que lleva a este el día de hoy, sin lugar a dudas, más que solo un nombre es un estatus que se desprende desde la denominación, por lo que el simple hecho de tener una denominación distinta, cambia muchas cosas alrededor, en cuanto a materia de legislación, estrategias operativas, los sistemas a implementar así como su logística y el gran significado de lo que la denominación “internacional” implica.

Fue en 1966 cuando se inauguró el Aeropuerto Internacional de Guadalajara, siendo el tercer aeropuerto más ocupado de nuestro país⁷⁴, pues debido a su ubicación geográfica y a los atractivos turísticos, lo convierte en un foco de atención de los usuarios, recibiendo vuelos nacionales, así como de países de América Latina y de Estados Unidos.

En Junio del año 1970 se inauguró el Aeropuerto Internacional Mariano Escobedo de Monterrey, iniciando operaciones en noviembre de ese mismo año⁷⁵, es el cuarto aeropuerto con

⁷³ *Ídem*

⁷⁴ Sobre el Aeropuerto de Guadalajara, Grupo Aeroportuario del Pacífico, disponible en:
<https://www.aeropuertosgap.com.mx/es/guadalajara/sobre-el-aeropuerto.html>

⁷⁵ Proceso de certificación del aeropuerto Gral. Mariano Escobedo, ICAO, disponible en:
<https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2013/GREPECAS-WSProjectF1/GREPECASF1-P16.pdf>

mayor número de pasajeros del país, además de ser uno de los más modernos de toda América Latina, en 1998 la concesión del aeropuerto fue otorgada al Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA), al cual pertenece hasta la actualidad, siendo el más importante del OMA.⁷⁶

A finales de los años setenta se contempla la creación de un aeropuerto en la ciudad de Toluca en el Estado de México, ubicado en San Pedro Totoltepec en Toluca, pero fue hasta el año de 1984 cuando se inauguró el Aeropuerto Internacional de Toluca⁷⁷, siendo uno de los principales aeropuertos del centro del país, conectando con aeropuertos nacionales como el de Puerto Vallarta, Cancún, Monterrey, Guadalajara, y Mérida.

En el año de 1995 se creó la legislación especializada en materia de aviación, como primer punto, el día 12 de Julio de ese año se crea la Ley de Aviación Civil, la cual de acuerdo con su artículo primero tiene como objetivo *“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 del Estado”*, con la creación de esta ley se buscaba regular la actividad civil y comercial del transporte aéreo y conectar con nuevas rutas con la mayoría de los países del mundo y así poder competir con la vía terrestre, la cual hasta ese entonces, era el medio de transporte líder en cuanto a transporte civil, a pesar de las grandes distancias entre estados del territorio mexicano.

Unos meses más tarde, específicamente el día 22 de Diciembre de 1995 se creó la Ley de Aeropuertos, la cual resultaba en un apoyo para la Ley de Aviación Civil, pues su objetivo era regular las operaciones de los aeropuertos nacionales, así como la creación de nuevos aeropuertos y su administración, todo con el fin de mejorar el medio de transporte aéreo, la cual está enfocada en la parte técnica y operacional, pues está encargada de la infraestructura de los aeropuertos, así como de la creación de nuevos sistemas de navegación aérea y poder controlar de mejor manera el flujo de tráfico aéreo, que sin lugar a dudas ha ido incrementando derivado de la expansión de la cobertura hacia nuevas rutas, tanto internacionales como nacionales.

⁷⁶ *Ídem*

⁷⁷ Historia del Aeropuerto Internacional de Toluca, disponible en: <https://www.aeropuertodetoluca.com.mx/inicio/corporativo/historia/>

El día 24 de Noviembre del año 2006 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por medio del cual se le cambiaba la denominación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) por el de Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (AIBJCM), nombre por el cual se le conoce actualmente.⁷⁸

Derivado del incremento de la demanda de pasajeros, en el mandato del presidente Peña Nieto se inició la labor de crear un nuevo aeropuerto en la ciudad de México para de esta forma, evitar el congestionamiento del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México.

Sin embargo, el presidente Electo en 2018, Andrés Manuel López Obrador, Instauró una consulta popular para que los ciudadanos decidieran si se debía continuar con la construcción del nuevo aeropuerto que estaría situado en Texcoco, en los resultados de dicha consulta se decidió que no se debía continuar con esta construcción y en su lugar se tenía que remodelar los aeropuertos aledaños al AIBJCM, además de la creación de dos pistas en la Base Militar de Santa Lucia.⁷⁹

En diciembre de 2018 se decide la construcción del nuevo aeropuerto en la base de Santa Lucia, fue así que en el año 2022 entro en operaciones el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA)⁸⁰, siendo la primera fase estimada para poder establecer algunas rutas y evitar la saturación del AIBJCM, además se espera que en los años posteriores se pueda culminar la segunda fase del proyecto, la cual busca aumentar la capacidad tanto de aviones como de rutas comerciales, mejorando las pistas, instalaciones e instrumentos aéreos con el fin de crear un aeropuerto más eficiente.

Además de los Aeropuertos mencionados, también es importante señalar la importancia del Aeropuerto Internacional de Tijuana, pues este aeropuerto junto con el de Monterrey reciben vuelos provenientes de Canadá y de Estados Unidos con más facilidad debido a que está en la frontera norte del país.

⁷⁸ Antecedentes Históricos del AICM, disponible en: <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/antecedentes-historia#:~:text=La%20primera%20decisi%C3%B3n%20de%20crear,de%20los%20llanos%20de%20Balbuena>.

⁷⁹ Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, reporte del INAI, disponible en: https://micrositios.inai.org.mx/aifa/?page_id=4310

⁸⁰ *Ídem*

Así como el Aeropuerto Internacional de Cancún, ya que es el segundo aeropuerto más transitado del país detrás del AIBJCM y el más importante de América Latina debido a su ubicación, ya que es más fácil crear rutas a otros continentes, es de esa ubicación donde la mayoría de los vuelos que provienen de Europa aterrizan, pues es un punto de conexión estratégico entre México y el mundo.

Después de analizar los acontecimientos históricos nacionales, se puede observar el avance en materia de aviación de México, ya que después de tener una nula regulación y explotación del transporte aéreo nacional, poco a poco se fue construyendo un sistema aéreo capaz de poder contar con rutas no solo nacionales, sino también internacionales para poder crecer económicamente, favoreciendo al sector laboral y sobre todo al sector turístico, ya que debido a la enorme distancia que existe entre los estados del país y entre los demás países, el transporte aéreo resulta idóneo para poder reducir los tiempos de traslado, en comparación con el transporte terrestre.

2.2 Espacio Aéreo Mexicano

Es complicado definir al espacio aéreo, pues es un concepto ambiguo, ya que no se pueden definir correctamente los límites, no tiene medidas exactas, es intangible a diferencia de espacios como el terrestre o el agua, ya que estos territorios si se pueden medir con exactitud. (Rodríguez, 2002)⁸¹, por lo que la dificultad para establecer límites representa realmente un reto, y sobre todo en la época en la que se crearon las aerolíneas comerciales civiles, ya que aunque si bien la tecnología contaba con avances significativos, también es cierto que no puede compararse con los instrumentos aeronáuticos actuales.

El espacio aéreo mexicano está regulado por la Ley de Protección al Espacio Aéreo Mexicano, la cual establece a todas las instituciones que se encargan de vigilar el cumplimiento de las políticas encaminadas a la seguridad del espacio aéreo mexicano, y más específicamente en cuanto a materia de aviación civil, en su artículo 12, fracción III a través de la Secretaria de

⁸¹ Rodríguez Jurado, A. (2002). Introducción al Derecho Aeronáutico: (ed.). Santa Fe, Argentina, Argentina: El Cid Editor. Recuperado de <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/35892?page=65>.

Infraestructura, Comunicaciones y Transportes se establece a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) y a los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) como las instituciones de regular al espacio aéreo pero enfocado al sector comercial civil y de operación de los aeropuertos nacionales.

Es por ello que resulta necesario conocer la historia de cómo se comenzó a explotar el territorio aéreo de las naciones y como se llegaron a constituir como empresas las aerolíneas comerciales del mundo, para poder entender cómo se regulan las aerolíneas comerciales civiles del mundo y como lo hacen las aerolíneas mexicanas, para detallar la supervisión que tanto la AFAC como la SENEAM y la PROFECO establecen en los cielos mexicanos, ya que estas instituciones deberían velar por la igualdad de las partes y no ser parcial, además de asegurar el cumplimiento de los preceptos establecidos en los protocolos y convenciones de los que México ha ratificado voluntariamente y a los cuales ha quedado vinculado.

2.3 Creación de las aerolíneas comerciales

En los años anteriores a 1919 fue una época complicada, debido a los conflictos bélicos y políticos de la época, así como a la tecnología de ese tiempo, es así como posterior a este periodo de tiempo fue cuando se comenzó a pensar en aprovechar el espacio aéreo para implementar un nuevo transporte civil, ya que en esos momentos únicamente existían aviones enfocados en carga mercantil y principalmente en aviación de guerra.

En esa época no existían aerolíneas comerciales como se conocen hoy, aunado al daño que había sido causado en las vías terrestres derivados de la primera guerra mundial en países como Francia, Bélgica, Alemania, Austria, Italia, Rusia y la extinta Yugoslavia, es así que más que un lujo, ahora resultaba en una gran necesidad la creación de aerolíneas comerciales para poder conectar a los países europeos, pues en la gran guerra se destruyeron caminos, puentes, y veredas, aunado a los escombros que había en tierra⁸², lo que dificultaba desplazarse por vía terrestre a

⁸² Lazarín Miranda, F. (2022). Historia mínima de la aviación comercial: (1 ed.). Ciudad de México, El Colegio de México. Recuperado de <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/227859?page=63>.

través de automóviles, para lo cual diversos inversionistas buscaron atacar esta nueva aérea de oportunidad.

A pesar de los grandes daños causados a la humanidad por la primera guerra mundial, para la industria aeronáutica fue una época de grandes avances, pues las distintas naciones estaban enfocadas en mejorar los vehículos aéreos así como capacitar a sus tropas en materia de aeronáutica, tanto pilotos como controladores aéreos, mecánicos aéreos, y personal especializado en el correcto funcionamiento de las aeronaves, es así que con la culminación del conflicto armado, la producción de aeronaves militares se detuvo e hizo una transición hacia el sector comercial civil, así como los recursos humanos ya no estaban en concentración material y estaban en busca de nuevas oportunidades en la industria aeronáutica, donde eran especialistas.⁸³

Por todos estos motivos, la industria aeronáutica buscaba dar un salto entre lo que significaban las aeronaves anteriormente, que solo eran utilizadas para viajar brevemente y con el único objetivo de recreación y toma de fotografías, sin embargo, se buscaba afianzar el sector comercial civil buscando la creación de un nuevo medio de transporte, es por esto que en París, Francia en el año de 1919 se llevó a cabo una convención en materia de aviación para comenzar a fijar las reglas que pudieran aplicar para que los servicios aéreos se pudieran ofrecer de forma segura para los pasajeros, que en esa época las aeronaves solo podían transportar de uno a dos pasajeros como máximo y por una corta distancia.⁸⁴

Es así que en los Países Bajos el 07 de Octubre de 1919 a través de la inversión de 8 empresarios nace una de las primeras aerolíneas y una de las más antiguas del mundo, la empresa de aviación KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.: Royal Dutch Airlines), pero fue hasta el día 17 de Mayo de 1920 cuando se inauguró el primer vuelo de esta aerolínea en la ruta de la ciudad de Ámsterdam con destino a la ciudad de Londres, un gran acontecimiento dentro de la industria aeronáutica, ya que se comenzaba a crear un mejor sistema de navegación aérea enfocado en el sistema de aviación civil, en 1924 esta empresa logro el primer vuelo

⁸³ *Ídem*

⁸⁴ Lazarín Miranda, Federico, op. cit., p. 64.

intercontinental, uniendo a Europa con Asia, la ruta fue de la ciudad de Ámsterdam con destino a la ciudad de Batavia (Actual Indonesia).⁸⁵

Unos meses más adelante, el 05 de diciembre de 1919 se llevó a cabo una alianza entre Alemanes y Colombianos, los cuales crearon la empresa SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo), la cual fue una de las primeras aerolíneas de América Latina, comenzando sus operaciones con un vuelo de prueba para entregar cartas, fue en 1940 cuando esta empresa cambio su nombre a AVIANCA (Aerovías Nacionales de Colombia), empresa que hasta el día de hoy es una de las empresas mas importantes de Colombia, conectando a Colombia con Latino América, Norte América, Europa, y algunos países del Caribe.

Francia fue uno de los países más afectados en cuanto a la comunicación terrestre derivado de la gran guerra, por ello buscaban un medio de comunicación más efectivo para poder reactivar comunicaciones con los demás países, así como también buscaban reactivar sus actividades comerciales con el resto del mundo⁸⁶, son por todas estas razones por las que en Febrero del mismo año de 1919 se creó la aerolínea Compagnie Des Messageries Aériennes, funcionando hasta el año de 1923, y más adelante se fusionaría con otras compañías francesas para crear lo que hoy en día es la aerolínea francesa más importante, AirFrance.⁸⁷

En el año de 1920 el 16 de Noviembre se creó la Aerolínea QANTAS (Queensland and Northern Territory Aerial Services), empresa enfocada en el transporte aéreo interno de Australia, operando principalmente en el Aeropuerto Internacional de Sídney, pero fue hasta el año de 1935 cuando la compañía creó rutas internacionales hacia Singapur y Nueva Zelanda⁸⁸, en 1999 se creó la alianza OneWorld, una de las alianzas más importantes del mundo, esta alianza la fundaron junto con American Airlines, British Airlines, Cathay Pacific y Canadian Airlines.⁸⁹ Hasta el día

⁸⁵ KLM, history, disponible en: <https://www.klm.com.mx/information/corporate/history>

⁸⁶ Lazarín Miranda, Federico, op. cit., p. 71.

⁸⁷ Compagnie Des Messageries Aériennes/Air Union Ticket Weinstock, disponible en: <https://airandspace.si.edu/collection-archive/compagnie-des-messageries-aeriennesair-union-ticket-weinstock/sova-nasm-xxxx-1008>

⁸⁸ Qantas, Our History: <https://www.qantas.com/ie/en/about-us/our-company/our-history.html>

⁸⁹ La alianza oneworld cumple 25 años: más de 9.000 millones de vuelos desde 1999. Disponible en: <https://grupo.iberia.es/pressrelease/details/18866#:~:text=La%20alianza%20se%20cre%C3%B3%20el,Qantas%20son%20sus%20miembros%20fundadores.>

de hoy esa aerolínea sigue en funcionamiento y de acuerdo con AirlineRatings, actualmente Qantas es uno de las aerolíneas más seguras del mundo.⁹⁰

En 1923 se creó una aerolínea pero a diferencia de las anteriores de capital privado, esta aerolínea era totalmente de patrimonio estatal ruso, la empresa AEROFLOT se creó con el objetivo de consolidar la aviación civil comercial dentro de la URSS (Actualmente Rusia) así como del transporte de carga y de correo, operando en el aeropuerto de Moscú, actualmente es una de las principales de Rusia y de Europa en volumen de pasajeros, además de contar con un museo en el Aeropuerto de Moscú debido a la relación de la aerolínea con la historia aeronáutica rusa.⁹¹⁹²

En el mismo año de 1923 en la extinta Checoslovaquia (Hoy dividida en República Checa y Eslovaquia) se fundó la aerolínea Czech Airlines, teniendo como base el aeropuerto de Ruzyně en la ciudad de Praga, República Checa⁹³, en 1962 se llevó a cabo su primer vuelo intercontinental con destino a la ciudad de la Habana, Cuba, esta aerolínea es uno de los miembros fundadores de la IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo), así como miembro desde el 2001 de la alianza de aviación, SkyTeam, alianza que fundó una aerolínea mexicana (Aeroméxico).⁹⁴

El 30 de Agosto de 1933 las aerolíneas francesas AirOrient, AirUnion, Lignes Farman, CIDNA y Aeropostale se fusionaron para crear una sola aerolínea, aunque en ese momento no se tenía un nombre específico, fue el periodista George Raffalovitch quien, en la conferencia de prensa llevada a cabo por el primer director general de la aerolínea, Louis Allegre, quien en el diario Le Journal nombró a esta aerolínea como “AirFrance”.⁹⁵

Estas primeras aerolíneas europeas buscaban atacar el mercado en el área de oportunidad de forma agresiva, es decir, buscaban acaparar el mercado europeo de manera rápida para ganar terreno en un medio de transporte que no había sido explotado con anterioridad, buscando además

⁹⁰Top 25 Safest Airlines For 2024. Disponible en: <https://www.airlineratings.com/articles/top-twenty-five-safest-airlines-for-2024>

⁹¹ El transporte aéreo en la Unión Soviética, disponible en: <https://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=46876>

⁹² Las primeras aerolíneas del mundo, disponible en: <https://centralescuelaeronautica.com/primeras-aerolineas-de-la-historia/>

⁹³ Czech Airlines Cargo, SkyTeam, disponible en: <https://www.skyteam.com/es/cargo/about/czech-airlines-cargo/>

⁹⁴ Czech Airlines, sobre nosotros, disponible en: <https://www.csa.cz/es/sobre-nosotros>

⁹⁵ Acerca de Airfrance por KLM, disponible en: <https://www.klm.com.mx/information/corporate/about-air-france-klm>

el mercado aéreo de Asia, África y América Latina, aunado a que los Estados Unidos tardaron mucho más tiempo en entrar al mercado aeronáutico porque sus aeronaves no tenían la capacidad de cruzar el océano Atlántico o el océano Pacífico.⁹⁶

Desde la creación de las primeras aerolíneas comerciales en 1919 después del gran primer conflicto armado a nivel mundial, la industria aeronáutica tuvo un auge con la creación de rutas en toda Europa, así como en parte de Latinoamérica con el surgimiento de aerolíneas en todo el mundo, sin embargo, con el inicio de la Segunda Guerra Mundial, el avance del transporte aéreo civil tuvo que detener su avance, pues las relaciones internacionales volvieron a romperse, además de que el conflicto armado comenzó a causar agravios en los territorios de los países que estaban participando en el conflicto armado.⁹⁷

Fue por este motivo que posterior a 1945 se hicieron más importantes los convenios firmados en París 1919 sobre aviación, así como las instituciones encargadas de supervisar el funcionamiento del transporte aéreo, tales instituciones como la IATA y la OACI, instituciones cruciales para reestablecer el funcionamiento de las rutas comerciales civiles, así como el fortalecimiento de las relaciones internacionales para establecer precios idóneos y controlar el espacio aerocomercial mundial.

2.3.1 Aerolíneas Low Cost

Desde la creación de las primeras aerolíneas comerciales a inicios de 1919 se ha buscado la forma de innovar dentro de este medio de transporte, es por ello que han surgido diversas mejoras en la operación de aeropuertos alrededor del mundo, así como diferentes modelos de hacer negocio con el transporte aéreo, debido a esto, surgió una nueva idea de negocio para poder competir con las grandes empresas de aviación en todo el mundo, el nuevo modelo de aviación sería el de los *Low Cost*.

⁹⁶ Lazarín Miranda, Federico, *op. cit.*, p. 67.

⁹⁷ Lazarín Miranda, Federico, *op. cit.*, p. 112.

El antecedente principal de este modelo de negocios es el de vuelos chárter, que es sencillamente la renta de una aeronave privada para ir a un destino específico⁹⁸, aunado al de los taxis aéreos, que tuvieron un gran auge debido a la segunda guerra mundial, aunque en esa época era más como un tipo de apoyo para transportar tropas que para uso comercial netamente, sin embargo, es un modelo que quedo establecido por su eficacia y sobre todo por su rapidez.⁹⁹

Otro antecedente de vital importancia para que los Low Cost pudieran existir, fue la creación de la empresa Laker Airways, la cual fue fundada por Sir Freddie Laker en 1965, teniendo como modelo de negocios los vuelos chárter, pero más parecido a como era abordar el tren en esos días, es decir, las personas podían llegar y adquirir los boletos de avión a su destino y pagar ahí mismo sin la necesidad de reservar su vuelo con días de anticipación, caso contrario de las aerolíneas convencionales, pues esa era la forma en como operaban, Laker llamo a este modelo “*SkyTrain*”.¹⁰⁰

Esto nuevo modelo de negocios estaba comenzando a desplazar a las aerolíneas convencionales y poco a poco estaba ganando más terreno comercial, pues era más atractivo esta forma de viajar, ya que era practico y más rápido, sin embargo, la seguridad de las aerolíneas tradicionales era superior, debido a la organización con la que gozaban, por estos motivos, las autoridades británicas y de los Estados Unidos buscaban proteger a sus aerolíneas de esta forma de vender boletos de avión, por lo que se reunieron en la IATA para buscar opciones y alternativas para que el modelo *Sky Train* perdiera terreno comercial, pero aun con todas estas reuniones resulto complicado competer contra este modelo tan efectivo y rápido.¹⁰¹

Sin embargo, el 25 de Mayo de 1979 se suscitó un accidente aéreo involucrando una aeronave DC-10 a poca distancia de su despegue en la ciudad de Chicago, lo que resulto en una investigación por parte de las autoridades estadounidenses, ordenando la suspensión de actividades para el modelo de avión DC-10, lo que constituía toda la flota de Laker Airways, por lo que fue el

⁹⁸ Real Academia Española, chárter, disponible en: <https://www.rae.es/dpd/ch%C3%A1rter>

⁹⁹ Marcigliano, A. P. (2017). Cielos baratos: historia y presente de las lows costs: (ed.). Buenos Aires, Argentina: Fundación Proturismo. Recuperado de <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/77460?page=14>.

¹⁰⁰ *Ibidem*, pp. 14.

¹⁰¹ Marcigliano, Alejo Patricio, op. cit. pp. 15

principio del final de la aerolínea, aunado a que las demás aerolíneas, especialmente British Airways y Pan Am, aprovecharon este incidente para poder ayudar a desaparecer esta compañía junto con su modelo de negocio SkyTran.¹⁰²

En 1973 surgió otro empresario, Donald Burr, quien se unió a la pequeña aerolínea Texas International Airlines, donde probó por primera vez el sistema de bajas tarifas, para ver cómo funcionaba y si es que podía ser rentable. Más tarde en 1981 con la adquisición de 3 aeronaves Boeing 737 fundó la aerolínea People Express, teniendo como base el hoy extinto Aeropuerto de Newark, cercano a la ciudad New York¹⁰³, por estos antecedentes, se podría decir que los orígenes de los Low Cost se encontraron en Texas, Estados Unidos, ya que tanto People Express como Laker Airways tienen su origen en Texas.

La empresa People Express tuvo uno de los mayores crecimientos en muy corto tiempo, ya que empezó con algunos servicios extra para generar ingresos, como el de vender bebidas por un precio cercano a los 50 centavos estadounidenses de la época, así como el cobro por el equipaje de pasajeros, lo que resultó en la generación de ganancias, pues además del boleto de avión, también se generaban ingresos extra, aunado a esto, los trabajadores de esta aerolínea no estaban sindicalizados, pero a cambio poseían el 30% de la empresa, por lo que estaban incentivados a generar ganancias, lo que de cierto modo, generaba interés por cumplir su trabajo a máxima capacidad, pues su esfuerzo se veía directamente reflejado en las ganancias obtenidas por sus acciones aunado al sueldo que poseían, además cada empleado contaba con diferentes funciones, no se limitaba a un solo puesto, y como otra estrategia de confianza, todos los trabajadores conocían la condición en la que se encontraba la empresa.¹⁰⁴

El crecimiento de la empresa seguía en auge y parecía no detenerse, por lo que la empresa decidió expandirse y adquirir la empresa Frontier Airlines, sin embargo fue un error, debido a que Donald Burr no pudo instaurar su modelo de negocio a esta nueva adquisición, por lo que los problemas con los sindicatos comenzaron, por lo que People Express se desprendió de Frontier

¹⁰² *Ídem*

¹⁰³ *Ibidem*, pp16.

¹⁰⁴ Marcigliano, Alejo Patricio, op. cit. pp. 16.

Airways dejando pérdidas millonarias, lo que hizo que junto con la recesión económica de esa época, Donald Burr decidiera vender People Express y terminar con el modelo de negocios de vuelos baratos y rápidos.¹⁰⁵

El gran valor de las empresas Laker Airways y People Express fue enfrentarse a los colosos de la aviación comercial en Estados Unidos, pues se encontraron con una competencia hostil, sin embargo, los usuarios preferían usar los servicios de aerolíneas como estas porque era más fácil abordar el avión y pagar al momento, que tener que reservar con al menos 10 días de anticipación para poder trasladarte a tu destino, por lo que esa practicidad era aplaudida por los usuarios.

Una empresa más y conocida como de las grandes Low Cost es la aerolínea Southwest Airlines, que inició sus operaciones el 18 de Junio de 1971 en el Aeropuerto de Love Field en Dallas, Estados Unidos, a pesar de las demandas en contra de esta aerolínea por parte de las grandes empresas americanas de aviación, la justicia estadounidense le dio la razón a Southwest Airlines y pudieron empezar con su historia de éxito.¹⁰⁶

Sin embargo el estado estadounidense decidió promulgar la Enmienda Wright en 1980, la cual tenía el objetivo específico limitar el área de funcionamiento de Southwest Airlines, pudiendo funcionar únicamente en los estados colindantes con Texas, los cuales eran Louisiana, Arkansas, Oklahoma y Nuevo México, siendo una limitante muy grande, pero con todas estas restricciones la empresa funcionó correctamente y fue económicamente sustentable, por lo que algunos inversores europeos visitaron sus instalaciones para conocer su modelo de negocios, en el año de 1997 se promulgó la Enmienda Shelby, que adicionaba como estados permitidos a Kansas, Alabama y Mississippi.¹⁰⁷

Fue hasta el año de 1990 cuando el modelo Low Cost fue introducido a Europa por la empresa Ryanair, que se fundó en 1985 y a través de los años posteriores se hizo de una gran flota de aeronaves, como por ejemplo Jets del modelo BAC-1-11, Aviones BAe 748 y ATR42,

¹⁰⁵ *Ibidem*, pp. 17

¹⁰⁶ Acerca de Southwest Airlines, disponible en: <https://espanol.southwest.com/about-southwest/#aboutUs>

¹⁰⁷ Marcigliano, Alejo Patricio, op. cit. pp. 22.

conformando una flota significativa, sin embargo, al tomar ciertas decisiones como crear una clase *business* llevo a la compañía a contar con un sin número de pérdidas, a pesar de tener rutas desde Dublín, Irlanda con destino a las ciudades de Liverpool, UK, Manchester, UK, Glasgow, Escocia, Cardiff, Gales, Múnich, Alemania y Bruselas en Bélgica.¹⁰⁸

Derivado de la Guerra del Golfo el precio de los hidrocarburos fue en aumento, además de que el número de pasajeros disminuyo, por estas razones la compañía tomo una serie de decisiones que influirían en su curso más adelante, una de las medidas fue la de reducir las rutas en las que daban servicio, ofreciendo servicio únicamente en 6 rutas, las que unían Dublín con Londres que eran Stansted y Luton, y las rutas de Liverpool, Cork, Shannon y Knock, medida que ayudo a que la aerolínea cerrara ese año con ganancias a pesar del difícil momento.¹⁰⁹

En 1997 Ryanair implemento rutas estratégicas a Europa, sin embargo lo hizo seleccionando ciertos aeropuertos de las ciudades destino para abaratar más los costos, pues estos aeropuertos estaban más lejos de las ciudades centrales, lo que posteriormente le costaría a la aerolínea demandas por publicidad engañosa, sin embargo, en ese momento esa estrategia le funcionó correctamente para aumentar ganancias y popularidad entre los pasajeros, en ese mismo año de 1997, ocurrió un suceso que marcaría a todo el continente europeo y por ende, a las aerolíneas europeas, ya que se concretó la unificación de todas las naciones en un solo ente (Unión Europea) en cuanto al comercio y las relaciones internacionales, por lo que hacía más fácil el cabotaje en todos los países pertenecientes a la Unión Europea y de esta forma las naciones pudieran volar con más libertad, lo que hizo que Ryanair creciera exponencialmente, adquiriendo más aeronaves y aumentando el número de pasajeros a los cuales les brindaban servicio.¹¹⁰

Otra aerolínea con modelo *Low Cost* fue EasyJet fundado por Stelios Haji-Ioannou en Noviembre de 1995 con una flota de dos aeronaves Boeing 737/200, iniciando operaciones desde su inicio como operadora Low Cost y ofertando boletos a tan bajo costo que era casi inimaginable en la época viajar por tan poco costo, aunque en esa época existía un problema aéreo recurrente,

¹⁰⁸ *Ibidem*, pp. 31

¹⁰⁹ *Ibidem*, pp. 32

¹¹⁰ Marcigliano, Alejo Patricio, *op. cit.* pp. 34.

una clara desregularización completa en materia de aviación comercial, por lo que las aerolíneas tenían total libertad para implementar las tarifas que ellos creyeran convenientes, además de implementar por primera vez en 1997 una página web dedicada a la venta de boletaje.¹¹¹

El territorio donde EasyJet operaba mayormente era en el Reino Unido, que es donde opera la titánica British Airlines, lo que hizo que esta aerolínea buscara que se sancionara a EasyJet por su modelo de negocios, al no proceder sanciones, British Airlines decidió crear una subdivisión de su propia empresa llamada Go Fly, la cual buscaba competir directamente con las empresas Low Cost y recuperar parte del mercado que estas aerolíneas habían ganado durante esa época, copiando por completo todo el modelo de negocios de las bajo costos y así se creó un nuevo termino para este tipo de aerolíneas, las llamadas Low Cost Baby, las cuales eran aerolíneas pequeñas de bajo costo pero que dependían directamente de una empresa grande tradicional, pero EasyJet respondió demandando judicialmente a British Airlines y creando campañas en su contra, haciendo valer sus derechos ante los tribunales británicos, lo que finalmente resultaría con el caso a favor de EasyJet y obligando a British Airlines a vender su división Go Fly, la cual terminaría siendo absorbida por EasyJet, además de este conflicto también tendría problemas legales con una de las aerolíneas más antiguas del mundo, la Holandesa KLM, debido a las rebajas de tarifas por parte de esta aerolínea, por estas razones, el CEO de EasyJet Haji-Ioannou se hizo de varios enemigos, incluyendo aerolíneas y agencias de viaje, sin embargo, hizo valer sus derechos y defendió a su aerolínea de las grandes compañías de aviación comercial de Europa.¹¹²

Derivado del gran éxito de estas aerolíneas de bajo costo, un gran número de inversores encontraron en los Low Cost una oportunidad para invertir y obtener ganancias, por lo que en Estados Unidos surgieron en 1994 Frontier Airlines, en 1996 WestJet y en 1999 JetBlue, ganando terreno en toda Norte América, en Europa demoraron un poco más y fue en el año 2002 cuando en Reino Unido surgieron aerolíneas como Jet2 y FlyBe, así como en Alemania surgió Hapag-Lloyd Express¹¹³ y algunas aerolíneas con servicio chárter migraron al modelo Low Cost, lo cual no resulto tan difícil por la similitud en la forma en como operaban ambos modelos de negocios, sin

¹¹¹ *Ibidem*, pp.

¹¹² Marcigliano, Alejo Patricio, op. cit. pp. 40, 41, 42.

¹¹³ *Ibidem*, pp. 83

duda, desde la creación de las Low Cost este modelo ha sido adoptado tanto por aerolíneas tradicionales como por aerolíneas de nueva creación, pues es una forma de acercar el transporte aéreo a la sociedad civil a un bajo cada vez más bajo y así ser un medio de transporte accesible para los usuarios en general y así buscar el crecimiento de la aeronáutica comercial civil.

A parte de Estados Unidos y Europa, en México llegó la influencia de los Low Cost en el 2003 con la creación de Volaris y en 2006 con la creación de Viva Aerobús, así como en distintas partes de Asia, Oceanía y África, a diferencia de que en el territorio de Medio Oriente fue muy difícil concretar este modelo de negocio, ya que en esa región del mundo se especializa más en el lujo, además de las malas o nulas relaciones existentes entre los países de esa región del mundo, así como de los conflictos bélicos que existen en la región de Medio Oriente por la diferencia que existe entre las culturas y sus creencias extremadamente religiosas, lo que ha dificultado que los Low Cost entre en esa región, solo con la excepción de AirArabia, que ha sido de las únicas en subsistir a pesar de las dificultades de la región.¹¹⁴

Ahora bien, como modelo de negocios funciona de manera muy efectiva en la mayoría de los casos, pero hay también muchos problemas, pero no de las aerolíneas, sino en cuanto a los trabajadores de estas empresas, ya que se busca abaratar todos los costos posibles, por lo que a los empleados se les asigna diferentes funciones para de esa forma cubrir diferentes fuentes de trabajo, pero sin contratar más personal, por lo que las Low Cost se ahorran muchas nóminas y las ganancias aumentaban.

Por este motivo las aerolíneas con este modelo de negocio buscaban encarecidamente evitar a los sindicatos, pues estos serían un gran obstáculo para que los trabajadores pudieran ejercer un mayor número de funciones por el mismo pago, aunque también este problema varía mucho entre compañías, por ejemplo Southwest Airlines sí permite como tal la sindicalización de sus trabajadores, pero Ryanair no permite que sus trabajadores formen sindicatos o se asocien con alguno, lo que resulta en una gran disparidad con otras empresas de transporte aéreo, y según la ITF (International Transport Workers Federation) las Low Cost en cuanto a condiciones laborales de sus trabajadores se encuentran entre un 5 y un 40% por debajo de las aerolíneas tradicionales.¹¹⁵

¹¹⁴ *Ibidem*, pp. 99

¹¹⁵ Marcigliano, Alejo Patricio, op. cit. pp. 108.

2.3.2 Creación de las aerolíneas comerciales en territorio mexicano

Después de la creación de la Sección Aeronáutica Civil, se comenzaron a establecer las bases para que se pudiera desarrollar la explotación del espacio aéreo mexicano en cuanto a transporte civil, debido a que esta sección se encargaría de otorgar las concesiones a las personas morales idóneas y así poder operar en el territorio nacional, además de organizar la creación de los aeropuertos nacionales y vigilar la viabilidad para poder funcionar, aunado a la especialización del equipo de trabajo idóneo, pues además de la infraestructura necesaria, también tendrían que tenerse en cuenta los sistemas de navegación aérea correctos para evitar conflictos o accidentes, pues era necesario la creación de un sistema de tráfico aéreo.

Un año después de la creación de la Sección Aeronáutica Civil, específicamente el 12 de Julio de 1921, marco un acontecimiento importante para el desarrollo aeronáutico civil mexicano, pues se otorgó la primera concesión a la compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A., para establecer un servicio regular de pasajeros civiles, correo y carga aérea en la ruta México-Tampico-Matamoros y México-San Luis Potosí-Salttillo-Monterrey-Laredo¹¹⁶, estableciendo así, las primeras rutas aéreas que transportaban civiles en territorio mexicano.

Las siguientes concesiones en ser otorgadas fueron para Mario Buimme, Williams L. Mallorz y George L. Rihl en 1922, siendo estas personas quienes en el año de 1924 crearían la compañía Mexicana de Aviación, la cual fue una de las primeras empresas mexicanas en conectar al país, su primera ruta fue de la ciudad de Tampico, Tamaulipas a la Ciudad de México.

Aunado a esto, la compañía comenzó a conectar internacionalmente debido a la que la empresa de aviación Pan American Airways adquirió las acciones de Mexicana de Aviación en 1929, por lo que se crearon nuevas rutas hacia Estados Unidos y Guatemala, ya que Pan American Airways fue una de las más grandes empresas de Aviación de Estados Unidos.

¹¹⁶ Antecedentes Históricos del AICM, disponible en: <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/antecedentes-historia#:~:text=La%20primera%20decisi%C3%B3n%20de%20crear,de%20los%20llanos%20de%20Balbuena>.

En el año de 1934 se crea Aeroméxico, una de las aerolíneas más importantes de nuestro país, que hasta el día de hoy, continúa siendo una empresa de aviación comercial civil confiable y de las más utilizadas. El vuelo inaugural se llevó a cabo el día 14 de Septiembre de 1934 por el capitán Zinser en una aeronave Stinson SR-5^a, la ruta fue de la Ciudad de México con rumbo a la ciudad de Acapulco en el estado de Guerrero.¹¹⁷

Esta aerolínea tiene varios hitos de la aviación comercial civil, pues consiguió llegar a varios destinos del mundo por primera vez, adelantándose no solamente a las aerolíneas comerciales mexicanas, sino que también supero a empresas de aviación de Estados Unidos y América Latina, algunas de sus hazañas fueron las siguientes:

- En el año de 1963 Aeroméxico comenzó a cubrir la ruta México-Miami-Madrid, siendo durante ese año, la primer y única aerolínea que conectaba Miami con la ciudad de Madrid.¹¹⁸
- En el año 2000 Aeroméxico junto con AirFrance, DeltaAirlines y Korean Air crean la Alianza Sky Team, con el fin de competir con los grandes grupos de aviación mundiales, actualmente el número de socios ha ido incrementando, cuentan con un sistema de puntos con el cual al viajar con una de las aerolíneas miembro del SkyTeam, suma puntos para obtener descuentos y beneficios para el usuario.
- En el año 2006 creo una nueva ruta hacia la ciudad de Tokio, Japón, siendo la única aerolínea Latinoamericana en ofrecer vuelos directos al continente asiático.
- En el 2012 innovó el mercado de aviación comercial civil al crear la primera aplicación para dispositivos móviles con el objetivo de comprar y reservar boletos, así como rastrear vuelos de la compañía, entrando de lleno al nuevo mundo de la tecnología, que en esos años comenzaba a surgir con gran un auge derivado de la creación de dispositivos móviles más eficientes.

¹¹⁷ Historia del primer vuelo de Aeroméxico, disponible en: <https://aeromexico.com/es-mx/acerca-de-aeromexico/nuestra-historia/stinson>

¹¹⁸ Nuestra historia, Aeroméxico, disponible en: https://aeromexico.com/es-mx/acerca-de-aeromexico/nuestra-historia?gad_source=1&gclid=Cj0KCQjwwuG1BhCnARIsAFWBUCIEZiz-9rBZDiDzGTPU7GTArfXDeUv_R86d09TrsL6_LKEmSinvVDoaAs8NEALw_wcB&gclsrc=aw.ds

Después de la operación de aerolíneas comerciales dentro del territorio mexicano, en Europa y Estados Unidos empezó una tendencia con una nueva forma de operar en cuanto al transporte de pasajeros civiles, ya que habían nacido los Low Cost, es decir, un modelo de aviación que buscaba disminuir las tarifas de aviación, derivado de esto, en nuestro país comenzaron a surgir diversas aerolíneas que hicieron más accesible el uso de los servicios de transporte aéreo, de las cuales entran en funcionamiento en la época moderna, siendo de las más destacables Volaris y Viva Aerobús.

Volaris: Surge en el año de 2003, cuando los fondos de inversión Discovery Americas y Columbia Equity Partners en asociación con la aerolínea TACA (Transportes Aéreos del Continente Americano: Hoy AVIANCA) decidieron crear una aerolínea en territorio mexicano con el modelo Low Cost, pero fue hasta el año 2006 en el mes de Marzo cuando iniciaron los primeros vuelos comerciales, siendo la primera ruta de la ciudad de Toluca con Rumbo a la ciudad de Tijuana.¹¹⁹

La base de operaciones de operaciones de Volaris se encontraba en el Aeropuerto Internacional de Toluca, y fue hasta el año de 2010 cuando esta aerolínea comenzó a operar en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, ya que derivado de la retirada de Mexicana de Aviación del AIBJCM, dejó algunos espacios que Volaris aprovecho para poder operar ahí, y en el año de 2011 la aerolínea movió su central de operaciones hacia el Aeropuerto Internacional de Guadalajara.¹²⁰

Durante el año de 2005 Miguel Alemán Magnani fundó la aerolínea Interjet como modelo Low Cost en territorio nacional, comenzando con una flota de tres aeronaves A320 y cuatro destinos, dos años más tarde en 2007 agregaron dos aeronaves más a su flota y en ese mismo año recibió la validación de la IATA, sin embargo, durante la pandemia ingreso en un declive total de sus acciones, aunado a que se encontraba en un concurso mercantil desde 2016, y en Abril de 2024

¹¹⁹ Volaris, Historia y Datos, disponible en: <https://aerolineasmexicanas.mx/lista-de-aerolineas-mexicanas/volaris-historia-y-datos>

¹²⁰ *Idem*

un juzgado Federal declaró su bancarrota dejando a Volaris y Viva Aerobús como las Low Cost más grandes del país.¹²¹

Viva Aerobús surge en el año 2006 como modelo de aviación Low Cost, teniendo como base el Aeropuerto Internacional Mariano Escobedo, ubicado en la ciudad de Monterrey, Nuevo León, en el 2013 incrementan sus bases de operaciones en el Aeropuerto Internacional de Guadalajara, el Aeropuerto Internacional de Cancún y el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, contando con rutas comerciales, fue hasta 2017 cuando inicia operaciones de vuelos internacionales con destino a Las Vegas y a Los Ángeles, desde la ciudad de México y Guadalajara respectivamente.

2.4 Regulación Nacional

En este capítulo se esclarecerá cual es la legislación vigente en los Estados Unidos Mexicanos encargada de regular el espacio aéreo mexicano, pero específicamente en el sector comercial civil, pues este es el campo de análisis principal, aunado a esto, también se analizará los tratados internacionales que México ha celebrado con los demás países del mundo, pues es de vital importancia observar el comportamiento internacional en materia aeronáutica comercial y así establecer una mejor base para el análisis de nuestra legislación y operación de aeronaves comerciales civiles en territorio nacional.

De la misma forma, es necesario que se pueda conocer a todas aquellas instituciones o agencias internacionales de las cuales nuestra nación es parte o de las cuales se deben acatar sus recomendaciones para mejorar la correcta operación de vuelos nacionales e internacionales, desde las agencias especializadas dependientes del gobierno federal mexicano, hasta aquellas instituciones internacionales con las que México ha ratificado su participación como país o de aquellas en las que aerolíneas comerciales civiles mexicanas se han hecho miembro.

¹²¹ Interjet, la aerolínea que voló alto y ahora aterriza de emergencia, disponible en: <https://www.milenio.com/negocios/interjet-historia-y-origen-de-la-aerolinea-mexicana>

Estas organizaciones están delimitadas por la legislación mexicana, además de que deberán cumplir con los lineamientos que se establecen en los tratados que México ha ratificado, además será necesario conocer las bases sobre las que se sustenta la Tarifa de Uso de Aeropuertos, ya que es una tarifa que incrementa considerablemente el precio del boleto de avión de los pasajeros, además de que su cobro tiene grandes variaciones entre los diferentes aeropuertos mexicanos.

2.4.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Es la constitución nuestro máximo ordenamiento jurídico, del cual emanan todas las demás leyes especiales de carácter nacional, estatal o municipal, es por esto que el espacio aéreo se establece en el párrafo cuarto del artículo 27 de la constitución, diciendo lo siguiente:

“Corresponde a la Nación el dominio directo de... y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.”

Aunado a lo establecido en el artículo 27 constitucional, donde se establece el dominio de la nación sobre el espacio aéreo sobre su territorio, es en el capítulo segundo de la constitución, específicamente en la última parte del artículo 48 donde se establece que:

“El espacio situado sobre el territorio nacional, dependerá directamente del Gobierno de la Federación”

Ahora bien, es en este artículo constitucional donde no solo se conoce el dominio del Estado Mexicano sobre los cielos nacionales, sino que también faculta al gobierno de la federación para poder regular el aprovechamiento del espacio aéreo mexicano, lo cual el gobierno mexicano hace a través de la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano, Ley de Aviación Civil y de la Ley de Aeropuertos.

Después de conocer la forma en como el gobierno del Estado Mexicano protege su espacio aéreo, es importante establecer ciertos artículos de la Ley de Aviación Civil, ya que algunos de esos artículos violan preceptos establecidos en la constitución, los cuales violan derechos de los

usuarios de aerolíneas comerciales civiles, las cuales operan y están establecidas en territorio nacional, por lo que corresponde a las autoridades mexicanas determinar la legalidad de las acciones de estas aerolíneas, además de analizar jurídicamente la forma en como la Ley de Aviación Civil está redactada, pues de acuerdo a ciertos de sus artículos, está en favor de las aerolíneas y en muchas situaciones, deja a los usuarios en un estado de indefensión, lo cual es una clara violación a lo establecido en la constitución mexicana.

Al respecto del artículo 62 de la Ley de Aviación Civil la Suprema Corte de Justicia de Nación dice lo siguiente a través del amparo en revisión 1068/2011:

*“El citado precepto legal viola los artículos 1o. y 4o. constitucionales al limitar la responsabilidad del transportista sin perseguir un fin constitucionalmente válido, debido a que hace prevalecer la protección al patrimonio de la industria sobre la salud, integridad física y psíquica de los pasajeros, así como sobre su derecho a recibir una indemnización justa para llevar una vida digna; además de que dicha limitación es arbitraria, pues impone un monto fijo para medir los diversos tipos de daños que puedan causarse, desde una lesión leve hasta una incapacidad total permanente o la muerte del pasajero, sin que se advierta alguna razón por la cual el legislador haya decidido tasar de esa manera los daños producidos en accidentes aéreos, en forma contraria a los tratados sobre aviación internacional celebrados por México y a la regulación internacional sobre transporte aéreo”.*¹²²

Es preocupante la forma en cómo se transgreden los derechos de los usuarios de las aerolíneas dentro del artículo 62 de la Ley de Aviación Civil, pues es muy evidente la forma en como este artículo favorece a las aerolíneas y deja en un estado de desventaja a los usuarios, vulnerando uno de los principios legales más importantes, el de la igualdad jurídica, consagrado en el primer artículo de nuestra constitución mexicana, por lo que hace visible la necesidad de

¹²² Amparo directo en revisión 1068/2011. Gastón Ramiro Ortiz Martínez. 19 de octubre de 2011. Cinco votos. Ponente: Jorge Mario Pardo Rebolledo. Secretaria: Rosa María Rojas Vértiz Contreras. Disponible en: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2000015>

reformular a la Ley de Aviación Civil para poder establecer y hacer valer los preceptos constitucionales en la estructura de esta ley.

Por lo que resultará interesante el análisis de los artículos a fonde de la Ley de Aviación Civil, ya que se evidenciaran la forma en como dicha ley favorece a un sector en específico, en este caso, el sector privado en cuanto a las aerolíneas comerciales y a las personas morales a las que pertenecen, pues es evidente todas las malas prácticas que cometen en perjuicio de los usuarios, ya que la ley no determina acciones en concreto para poder evitar estas transgresiones.

2.4.2 Ley de Aviación Civil

Una de las leyes principales y con mayor importancia en cuanto a la regulación del espacio aéreo comercial mexicano es la Ley de Aviación Civil, la cual fue promulgada el día 12 de mayo de 1995 en el Diario Oficial de la Federación, la relevancia de esta ley radica en la regulación del espacio aéreo a través de la secretaria de comunicaciones y transportes y de la AFAC, agencia designada por esta ley para poder crear las regulaciones necesarias para que los aeropuertos comerciales del país puedan operar de la mejor manera posible y con el propósito de reglamentar y regular la explotación, el uso y el aprovechamiento del espacio aéreo, tal y como se establece en su primer artículo, para el análisis de esta ley será importante ahondar en los artículos precisos encargados de la regulación de la aviación comercial en espacio aéreo mexicano y en los cuales menciona la forma en como deberán de operar las aerolíneas comerciales.

En su artículo segundo decreta que será la Secretaria de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes la autoridad competente para emitir todas las reglamentaciones necesarias para el correcto funcionamiento del espacio aéreo nacional, en diversos aspectos, así como de crear organismos o instituciones encargadas de hacer cumplir estas disposiciones, como es el caso de Agencia Federal de Aviación Civil, así como de regular el otorgamiento de las licencias en materia de aviación, así como de regular la capacitación de personal técnico aeronáutico.

Es en el capítulo II de la ley en su artículo 6¹²³ donde se establece la autoridad responsable de crear todas las políticas y regulaciones necesarias para el funcionamiento de los aeropuertos, así como un punto vital, en la fracción II de este artículo faculta a la secretaria específicamente para otorgar concesiones a las personas morales especificadas en los artículos 9 y 10, siendo en estos artículos donde se especifican los requisitos que se deben cumplir para obtener la concesión, así como las personas morales que son idóneas para que se les sea otorgada.

Una de las disposiciones que se deberían agregar a este capítulo es la forma en cómo se podría revocar la concesión para operar como servicio de transporte aéreo civil, ya que el mal funcionamiento de las personas morales que operan a través de las líneas comerciales de aviación en México tendría que ser una de las causas para perder la concesión en caso de reincidir en muchas ocasiones en un periodo corto de tiempo.

El mal funcionamiento de las aerolíneas comerciales surge de diferentes sectores, pero sin duda los más recurrentes son:

- La sobreventa de boletos.
- Cobro en el equipaje de mano.
- Cobro desigual en la tarifa de aeropuertos (TUA).

En cuanto a la sobreventa de boletos de avión, es uno de los principales problemas en materia de aviación comercial civil, pues esta mala práctica le hace perder dinero y tiempo a los usuarios de las aerolíneas comerciales mexicanas, ya que en todos los aeropuertos del país se ejecuta esta mala práctica, todo esto en perjuicio de los usuarios.

Al respecto de este problema, el Senado de la República ha lanzado un comunicado el 02 de Diciembre de 2023¹²⁴, pues conocen la gravedad del asunto y de la nula regulación que la Ley de Aviación Civil establece en sus artículos, es así que la senadora Gloria Elizabeth Núñez Sánchez en el comunicado señaló lo siguiente:

¹²³ Artículo 6 de la Ley de Aviación Civil, disponible en: <https://www.profeco.gob.mx/politicasaviacion/pdf/LAC.pdf>

¹²⁴ Comunicado del Senado de la República, disponible en: <https://comunicacionsocial.senado.gob.mx/informacion/comunicados/7680-prohibir-y-sancionar-sobreventa-de-boletos-de-avion-demandan-en-camara-de-senadores>

“Ante esta situación y a fin de brindar justicia y certidumbre al consumidor, ante los extralimitados abusos que se cometen con el “overbooking”, la senadora Núñez Sánchez presentó una iniciativa que reforma los artículos 52, 53 y 87 de la Ley de Aviación Civil, a fin de prohibir la sobreventa de boletos de avión.”¹²⁵

Como primer punto, definiendo al overbooking y de acuerdo con el diccionario de términos aeronáuticos, es la *“venta en exceso; comprometer en exceso (billetes de avión).”¹²⁶*, esto sin duda lo realizan las aerolíneas comerciales con el fin de asegurar que el vuelo vaya a su máxima capacidad, pues en ocasiones pueden resultar incidentes que resultan en la no utilización de los asientos previamente reservados por la compra del boleto de avión, tales como llegar tarde o posterior a la hora del vuelo, cancelar de último momento, o simplemente no asistir al vuelo.

Son por estas razones por las cuales las aerolíneas mexicanas tratan de asegurar que los vuelos se lleven a cabo con todos los asientos vendidos y que no haya asientos vacíos para maximizar sus ganancias, por lo que recurren al overbooking, no obstante, esto repercute en los derechos de los usuarios, ya que si bien el artículo 52 establece ciertas indemnizaciones, todas son monetarias, ahora bien, existen algunas situaciones que son difíciles de poder indemnizar, por ejemplo, que un usuario pierda una oportunidad laboral por no llegar a tiempo a su destino debido a la sobreventa de boletaje, en estos casos es complicado que exista una correcta indemnización.

Ahora bien, al respecto del artículo 52 de la Ley de Aviación Civil, la senadora Gloria Elizabeth Núñez Sánchez en la exposición de motivos de su iniciativa de ley hizo un señalamiento preciso, ya que en este artículo establece las indemnizaciones a las que el usuario tiene derecho en caso de que alguna aerolínea mexicana incurra con dolo en la sobreventa de boletaje, sin embargo, la senadora señala la siguiente modificación al artículo 52:

¹²⁵ *Ibidem*

¹²⁶ Forero Calderón, G. (2008). Diccionario de términos aeronáuticos: (ed.). Bogotá, Colombia: Editorial Politécnico Grancolombiano. Pp. 371.
Recuperado de:
<https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/70774?page=372>

“Artículo 52. Está prohibida la sobreventa intencional de boletos de vuelo.”¹²⁷

Lo cual resulta en una modificación muy notoria, ya que en el vigente artículo 52 se establecen las consecuencias de incurrir en la sobreventa de boletos de avión, sin embargo, de cierta forma no prohíbe esta práctica, lo cual fortalece la propuesta de reforma a este artículo, pues estas conductas con dolo de las aerolíneas trasgreden los derechos de los usuarios.

Aunado a la prohibición de la sobreventa de los boletos de avión que se sugiere en la propuesta de reforma por parte de la senadora, de igual manera resulta importante que en dicho artículo se agreguen las fracciones correspondientes para que se establezcan las indemnizaciones en caso de que las aerolíneas incurran, ya que aunque esta práctica sea prohibida, resulta importante que se defina la indemnización correspondiente, para no violar lo dispuesto en el artículo 21 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, el cual dice:

“Artículo 21: Ninguna persona puede ser privada de sus bienes, excepto mediante el pago de indemnización justa, por razones de utilidad pública o de interés social y en los casos y según las formas establecidas por la ley.”¹²⁸

De acuerdo con esto, es necesario que se establezcan las indemnizaciones y no quitarlas del artículo 52 de la Ley de Aviación Civil, además de establecer la prohibición de la sobreventa de boletos de avión y de la indemnización en caso de incurrir en esta práctica, también se tendrían que establecer multas a las aerolíneas que incurran en estas prácticas, que podrían ser desde monetarias, hasta la pérdida de la concesión en caso de reincidencia, todo esto en beneficio de los usuarios del transporte aéreo civil y con el objetivo de gozar de igualdad y certeza jurídica, ya que en ciertos aspectos, la Ley de Aviación Civil beneficia en una mayor medida a las aerolíneas comerciales que a los usuarios civiles.

¹²⁷ Iniciativa de Reforma a los artículos 52, 53 y 87 de la Ley de Aviación Civil, Senadora Gloria Elizabeth Núñez Sánchez, disponible en: https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/3/2023-11-28-1/assets/documentos/Ini_MC_Sen_Gloria_Nunez_Sobreventa_de_Boletos_de_Avion.pdf

¹²⁸ Convención Americana sobre Derechos Humanos, disponible en: https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/doc/Programas/TrataPersonas/MarcoNormativoTrata/InsInternacionales/Regionales/Convencion_ADH.pdf

En lo que respecta al artículo 53 también señala un aspecto importante, ya que, en la ley, establece lo siguiente:

“Artículo 53. Los pasajeros no tendrán los derechos a que se refiere el artículo anterior cuando el transporte lo hagan a título gratuito, con tarifas reducidas que no estén disponibles al público, o cuando no se presenten o lo hicieren fuera del tiempo fijado para documentar el embarque.”¹²⁹

Y la senadora propone el siguiente cambio:

“Los pasajeros no tendrán los derechos a que se refiere el artículo anterior cuando no se presenten o lo hicieren fuera del tiempo fijado para documentar el embarque.”¹³⁰

Sin duda, resulta en un cambio importante, ya que en el artículo vigente, existe una clara vulneración a los derechos de los usuarios y de una discriminación, pues les niega el acceso a las indemnizaciones por sobreventa de boletaje a las personas que obtuvieron su boleto de avión de forma gratuita o por condiciones especiales que no estén disponibles para el público, siendo así que la ley los contempla con una desigualdad y los condiciona a no contar con protección jurídica, haciendo muy necesaria la reforma a este artículo.

Por último, en la propuesta de reforma al artículo 87 de la ley, se propone la adición de la fracción XX¹³¹ para establecer una multa por incurrir en la sobreventa de boletaje de avión con dolo, sin embargo, es necesario agregar a esta propuesta sanciones más severas, todo esto con el fin de evitar y erradicar el overbooking de todos los vuelos en México, para de esta forma los usuarios no sean afectados de manera dolosa por parte de las aerolíneas y mejorando así el transporte aéreo civil nacional.

¹²⁹ Ley de Aviación Civil, artículo 53, disponible en: <https://www.profeco.gob.mx/politicasaviacion/pdf/LAC.pdf>

¹³⁰ Iniciativa de Reforma a los artículos 52, 53 y 87 de la Ley de Aviación Civil, Senadora Gloria Elizabeth Núñez Sánchez, disponible en: https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/3/2023-11-28-1/assets/documentos/Ini_MC_Sen_Gloria_Nunez_Sobreventa_de_Boletos_de_Avion.pdf

¹³¹ *Ídem*

En cuanto a lo referente al problema de las tarifas por utilizar los servicios de una aerolínea comercial mexicana, el artículo cuarenta y dos establece que estas tarifas podrán ser impuestas libremente por las aerolíneas para prestar los servicios aéreos de manera segura, eficiente y de calidad y que estas tarifas deberán registrarse ante la SICT para su puesta en vigor, además de evitar que estas prácticas puedan ser establecidas con un fin monopólico.

Resulta necesario que se establezca un límite en las tarifas del boletaje de vuelos en aerolíneas comerciales, pues al darles esa libertad para establecer las tarifas que crean mejor convenientes ponen al usuario en una situación de desventaja, pues los usuarios deberán elegir estas tarifas sin saber que los concesionados tienen esa libertad unilateral, para lo cual, debería ser responsabilidad de la SICT la creación de un departamento especializado en el análisis de las tarifas para vuelos nacionales en conjunto con la COFECE, para de esta forma establecer límites sanos que permitan el desarrollo de las aerolíneas nacionales pero sin perjudicar a los usuarios.

Es realmente necesario esta limitación de las tarifas, pues en los Estados Unidos Mexicanos se encuentra una gran discrepancia entre diferentes aerolíneas comerciales, pues en sus portales de internet se encuentra una gran variación de precios respecto de un día a otro, debería ser materia de análisis de la AFAC, la PROFECO, la COFECE y la SICT el determinar el porqué de la variación de los precios (pues es parte de sus atribuciones y competencia), por ejemplo entre un día miércoles y un día viernes, que por sentido común podría ser por la afluencia de personas viajando en fines de semana, sin embargo, estos precios no deberían ser tan variables, pues entre diferentes días puede existir un aumento o una disminución de hasta el triple del valor, lo cual genera una gran incertidumbre entre los usuarios.

Mismo caso que lleva a crear una competencia desleal o engañosa entre diferentes aerolíneas, afectando al usuario, contraviniendo lo dispuesto en los artículos 42 y 43 de la Ley de Aviación Civil, esto sin duda afecta al transporte aéreo, pues los usuarios no tienen una verdadera certeza de los costos de boleto de avión para vuelos nacionales, por lo cual es necesaria su correcta regulación.

Ahora bien, una parte crucial de la Ley de aviación Civil y una de las cuales es constantemente vulnerada por las aerolíneas comerciales mexicanas es el capítulo X Bis, pues es lo referente a los derechos y obligaciones de los pasajeros, algo vital y que estos prestadores de servicios aéreos parecen ignorar, ya que constantemente vulneran estos derechos.

En cuanto al artículo 47 bis en su fracción III señala algo importante, la comunicación de la afectación de los vuelos, pues este artículo enuncia que deberá informarle al usuario con tiempo cualquier afectación al servicio y de la misma forma deberán informar las modificaciones al servicio antes del plazo de veinticuatro horas, aunque esto no exime a la responsabilidad de la aerolínea, misma que deberá informar al usuario las alternativas y retribuciones a las que tiene derecho derivado de algún inconveniente con el servicio, pues respecto a esta fracción, decreta la importancia de la información clara hacia los usuarios.

Siendo así que en la fracción V establece los criterios en base a los cuales se deberá indemnizar a los usuarios por el retraso o cancelación de los vuelos imputables a las aerolíneas, como es el caso de la sobreventa de boletaje, practica muy común en nuestro territorio, caso que debería ser abordado por las autoridades aeroportuarias, para impulsar al transporte aéreo como uno de vital importancia derivado de las largas distancias que existen en México por la extensión tan grande de su territorio.

Uno de los artículos de la Ley de Aviación Civil que viola preceptos constitucionales es el artículo 62, pues en este artículo existen ciertas estipulaciones que van en contra de nuestro máximo ordenamiento jurídico, al respecto, la Suprema Corte de Justicia de la Nación señaló:

LÍMITE DE RESPONSABILIDAD EN CASO DE ACCIDENTES AÉREOS QUE CAUSEN DAÑOS A PASAJEROS. EL ARTÍCULO 62 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL VIOLA LOS DERECHOS PREVISTOS EN LOS ARTÍCULOS 1o. Y 4o. DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL.

EL CITADO PRECEPTO LEGAL VIOLA LOS ARTÍCULOS 1o. Y 4o. CONSTITUCIONALES AL LIMITAR LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA SIN PERSEGUIR UN FIN CONSTITUCIONALMENTE VÁLIDO, DEBIDO A QUE HACE PREVALECER LA PROTECCIÓN

AL PATRIMONIO DE LA INDUSTRIA SOBRE LA SALUD, INTEGRIDAD FÍSICA Y PSÍQUICA DE LOS PASAJEROS, ASÍ COMO SOBRE SU DERECHO A RECIBIR UNA INDEMNIZACIÓN JUSTA PARA LLEVAR UNA VIDA DIGNA; ADEMÁS DE QUE DICHA LIMITACIÓN ES ARBITRARIA, PUES IMPONE UN MONTO FIJO PARA MEDIR LOS DIVERSOS TIPOS DE DAÑOS QUE PUEDAN CAUSARSE, DESDE UNA LESIÓN LEVE HASTA UNA INCAPACIDAD TOTAL PERMANENTE O LA MUERTE DEL PASAJERO, SIN QUE SE ADVIERTA ALGUNA RAZÓN POR LA CUAL EL LEGISLADOR HAYA DECIDIDO TASAR DE ESA MANERA LOS DAÑOS PRODUCIDOS EN ACCIDENTES AÉREOS, EN FORMA CONTRARIA A LOS TRATADOS SOBRE AVIACIÓN INTERNACIONAL CELEBRADOS POR MÉXICO Y A LA REGULACIÓN INTERNACIONAL SOBRE TRANSPORTE AÉREO, YA QUE EN EL PRECEPTO IMPUGNADO EL LEGISLADOR MEXICANO IMPUSO LA CARGA DE LA PRUEBA AL PASAJERO, EL CUAL SÓLO PUEDE LOGRAR QUE EL LÍMITE EN LA INDEMNIZACIÓN NO LE SEA APLICABLE SI PRUEBA QUE EL DAÑO SE DEBIÓ AL DOLO O MALA FE DEL CONCESIONARIO O DE SUS EMPLEADOS, LO QUE SE TRADUCE EN QUE LA NEGLIGENCIA O CULPA DEL CONCESIONARIO O DE SUS EMPLEADOS NO TENGA ALGUNA TRASCENDENCIA EN LA LIMITACIÓN DE SU RESPONSABILIDAD. EN EFECTO, CONFORME A LO ANTERIOR, EL CONCESIONARIO PUEDE ACTUAR CON CULPA O NEGLIGENCIA SIN TENER CONSECUENCIA ALGUNA, LO CUAL VA CONTRA LOS FINES PERSEGUIDOS POR LA LEY Y LA CONSTITUCIÓN GENERAL DE LA REPÚBLICA, PUES ELLO NO CONTRIBUYE A LA MEJORA EN EL SERVICIO, A LA EFICIENCIA O A LA COMPETITIVIDAD, NI ACTUALIZA EL MARCO JURÍDICO CONFORME A LA REGULACIÓN INTERNACIONAL; NO PERSIGUE LA SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS, NI EL EQUILIBRIO EN BENEFICIO DEL PÚBLICO USUARIO, Y SÓLO CONTRIBUYE AL EJERCICIO IRRESPONSABLE DE LA AVIACIÓN CIVIL, YA QUE ASEGURA AL TRANSPORTISTA UNA LIMITACIÓN EN SU RESPONSABILIDAD, INDEPENDIEMENTE DE SU CONDUCTA Y DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN DETRIMENTO DE LA INTEGRIDAD FÍSICA Y LA SALUD DE LOS PASAJEROS. LO ANTERIOR ES CONSISTENTE CON LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 10. CONSTITUCIONAL -REFORMADO MEDIANTE DECRETO PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 10 DE JUNIO DE 2011-, QUE OBLIGA A TODAS LAS AUTORIDADES A PROMOVER, RESPETAR, PROTEGER Y GARANTIZAR LOS DERECHOS HUMANOS, Y ORDENA QUE SE LES OTORQUE LA PROTECCIÓN MÁS AMPLIA O LA

INTERPRETACIÓN MÁS FAVORABLE, PUES EL DERECHO A LA SALUD Y A LA INTEGRIDAD FÍSICA Y PSÍQUICA DE LOS GOBERNADOS SE PROTEGE OTORGANDO UNA INDEMNIZACIÓN INTEGRAL CONFORME A LAS OBLIGACIONES ASUMIDAS POR EL ESTADO MEXICANO EN LOS TRATADOS INTERNACIONALES QUE HA CELEBRADO, Y NO LIMITANDO LA INDEMNIZACIÓN A UNA CANTIDAD FIJA QUE NO ATIENDE AL DAÑO CAUSADO EN BENEFICIO DE QUIEN LO PROVOCÓ, SIN CONSIDERAR SI SU CONDUCTA INCIDIÓ EN SU CAUSACIÓN, POR LO QUE, DE PREVALECER EL ARTÍCULO 62 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, SE PRODUCIRÍA EN FAVOR DE LOS TRANSPORTISTAS UNA VENTAJA INJUSTIFICADA EN DETRIMENTO DE LA SALUD, BIENESTAR, INTEGRIDAD FÍSICA Y PSÍQUICA, ASÍ COMO DEL PATRIMONIO DE LOS PASAJEROS, Y SE VALIDARÍA UN SISTEMA QUE NO FOMENTA EL EJERCICIO RESPONSABLE DE LA AVIACIÓN CIVIL, YA QUE QUIEN SE SABE RESPONSABLE DE LOS DAÑOS QUE OCASIONA, REALIZA CON MÁS CUIDADO SUS DEBERES. (TESIS 1A. I/2011)¹³²

Es así que se hace evidente la forma arbitraria en cómo actúan las aerolíneas sin importar la integridad física y económica de los usuarios en México, derivado de las libertades que la legislación mexicana les otorga a las aerolíneas, lo que hace realmente necesaria una reforma a estos artículos, para que ninguna de estas leyes federales otorguen beneficios superiores a empresas y deje a los usuarios en un estado en el que sea imposible defenderse ante estos abusos, además de evitar el actuar arbitrario de las aerolíneas implementando sanciones más severas, encaminadas a que las prácticas de las aerolíneas como la sobreventa de boletos de avión o el niego de los pagos de las compensaciones que por ley se le tienen que otorgar a los usuarios de esta forma se estará más cerca de poder contar con un sistema de transporte aéreo más eficiente, mejorando los diferentes sectores involucrados, como el turístico y económico del país.

2.4.3 Ley de Aeropuertos

Parte de las mejoras que el Tratado de Libre Comercio firmado entre Estados Unidos, Canadá y México buscaba, era la mejora del mercado de aviación civil entre estas naciones, en cuanto la operación de vuelos en territorios de estos estados además de la venta de boletos de avión

¹³² Tesis: 1a. I/2011, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Décima Época, Libro III, Diciembre de 2011, Tomo 3, página 2315

con las mismas adecuaciones, por lo que se recomendó a México la creación de legislación especializada en materia de aviación, pues, aunque existían dependencias gubernamentales que regulaban parte de la aviación mexicana, es cierto que faltaba especializar la materia de aviación comercial civil, en respuesta a estas recomendaciones el gobierno mexicano promulgó la Ley de Aviación Civil, así como la Ley de Aeropuertos.

Fue así que, el día 22 de diciembre de 1995 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Aeropuertos, la cual, de acuerdo con su primer artículo, “tiene como objetivo regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles, ya que estos son parte de las vías generales de comunicación”¹³³, las cuales están a cargo de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transporte.¹³³

De forma supletoria, en su artículo cuarto, fracción III declara a la Ley de Aviación Civil para regular las situaciones no previstas en la Ley de Aeropuertos, precisamente porque esta Ley regula la explotación del espacio aéreo mexicano, compartiendo parte de su objetivo, por lo que estas dos leyes se deberán aplicar en conjunto cuando sea necesario para asegurar que se aplique el derecho de la mejor forma.¹³⁴¹³⁵

Ahora bien, en cuanto a en el reglamento de la Ley de Aeropuertos, en su artículo 134, establece la forma en cómo se deberán aplicar las tarifas dentro de los aeropuertos del país, siendo así uno de los artículos en los cuales la Tarifa Única de Aeropuertos se fundamenta para poder tener aplicación en toda la República Mexicana.

Sin embargo, dentro del mismo artículo 134 del reglamento de la Ley de Aeropuertos en su párrafo segundo establece algo que actualmente perjudica a los usuarios de las aerolíneas comerciales civiles mexicanas, ya que dice lo siguiente:

¹³³ Ley de Aeropuertos, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LAero.pdf>

¹³⁴ *Ídem*

¹³⁵ *Ídem*

“Los concesionarios y permisionarios estarán en libertad de determinar distintos niveles de tarifas por horarios, volumen de operaciones, paquetes de servicios u otra condición de carácter general, siempre que dichas tarifas no excedan de las registradas y se apliquen a todos los usuarios que cumplan las condiciones correspondientes. Ello en el entendido de que los paquetes de servicios no podrán combinar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.”¹³⁶

Si bien la libertad es un derecho consagrado en la constitución y en las leyes de nuestra nación, también es cierto que las autoridades deberán vigilar esa libertad concedida para no convertirse en libertinaje, pues algunas empresas aeronáuticas civiles utilizan estas ventajas que la ley les concede para favorecerse y por consiguiente afectar al usuario, por lo que debería considerarse reformar este artículo 134 para establecer a las autoridades competentes para fijar las tarifas en los aeropuertos, específicamente hablando sobre la tarifa única de aeropuertos, pues así se evitaría la gran fluctuación de los precios entre un aeropuerto y otro.

Ahora bien, en cuanto a las tarifas en los aeropuertos y de acuerdo con el artículo 134, 135 y el 136, estas tarifas deberán ser publicadas en el Diario Oficial de la Federación para que tengan publicidad y se cumplan los preceptos de estos artículos, pues importante que los consumidores puedan conocer estas tarifas antes comprar un boleto de avión y saber con exactitud las tarifas que está pagando por utilizar los servicios de una aerolínea civil mexicana.¹³⁷

Un tema para resaltar es lo establecido en el artículo 146 del reglamento, pues es lo relativo a las pólizas de seguros que las aerolíneas deberán contratar para cubrir los daños hacia los usuarios y de sus propios bienes de la empresa, sin embargo, en conjunto con este artículo del reglamento debería establecer que la póliza es un medio de protección para toda la tripulación sin ninguna excepción, ya que en el artículo 53 de la Ley de Aviación Civil excluye a los pasajeros que obtuvieron su boleto de avión a través de promociones no publicas o con tarifa sin costo, por lo

¹³⁶ Reglamento de la Ley de Aeropuertos, Artículo 134, disponible en:
https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LAero_210618.pdf

¹³⁷ Reglamento de la Ley de Aeropuertos, Artículos 134, 135 y 136, disponible en:
https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LAero_210618.pdf

que representa una grave falta a los derechos de los usuarios y además los deja sin protección alguna ante el hecho de que se pueda suscitar cualquier problema o accidente.

Ahora bien, en el artículo 10 de la Ley de Aeropuertos y en el artículo 7 del reglamento de la Ley se establece la forma en como las empresas de aviación civil podrán obtener las concesiones necesarias para poder ofrecer servicios de transporte aéreo en el territorio mexicano, así que conociendo los requisitos resulta interesante que se analice la posibilidad de perder la concesión por malas prácticas de forma reiterada, ya que esto realmente afecta a la aviación civil mexicana, además de transgredir los derechos de los usuarios en los vuelos que estas aerolíneas ofrecen al público.

2.4.4. Tarifa Única de Aeropuertos

Antes de entrar en materia es interesante conocer lo que es una tarifa, de acuerdo con el Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional, una tarifa es “el precio que han de cobrar las líneas aéreas por el transporte de pasajeros, equipaje o carga (excluido el correo) por vía aérea, incluido todo medio de transporte relacionado con el mismo, si corresponde, y las condiciones que rigen su disponibilidad y aplicación”¹³⁸, por lo que hace referencia únicamente a los precios que las aerolíneas cobran por sus servicios, lo cual hace que se cuestione la verdadera naturaleza de la Tarifa por el Uso de los Aeropuertos.

La Tarifa Única de Aeropuertos surge a través de un acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 15 de marzo de 1999, acuerdo creado entre la Secretaria de Hacienda y Crédito Público y la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, la Tarifa Única de Aeropuertos (TUA) se estableció en el artículo 22 del acuerdo mencionado, se autorizó a los Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) así como a la Sociedad Concesionarias para cobrar tanto la TUA nacional como la TUA Internacional, que en ese momento la TUA nacional se cobró por 108.17 mxn para vuelos dentro del territorio mexicano, mientras que la TUA Internacional fue de 12.5

¹³⁸ ICAO, 2004, Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional, segunda edición, disponible en: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf

dólares americanos, por lo que se estableció un precedente al crear una tarifa encaminada al uso de las instalaciones del aeropuerto a utilizar¹³⁹

Al respecto la Federación Mexicana de Pilotos y Propietarios de Aeronaves en fecha 06 de Abril de 1999 mandó un oficio al entonces secretario de comunicaciones y transportes, Carlos Ruíz Sacristán, para mostrar su inconformidad con la recién creada TUA nacional, pues consideraban que esta tarifa iba en contra de los preceptos establecidos por la OACI, organización de la cual México es miembro fundador, ya que consideraban que vulneraban los derechos de los usuarios de las aerolíneas, ya que se está cobrando una tarifa por una acción tan simple como caminar dentro del aeropuerto, así mismo solicitaron la condonación de la tarifa para la tripulación de la aeronave.¹⁴⁰

En cuanto a la libertad establecida en la Ley de Aviación Civil respecto de la Tarifa Única de Aeropuertos, la Suprema Corte de la Nación estableció lo siguiente:

TRANSPORTE AÉREO. EL PRINCIPIO DE LIBERTAD TARIFARIA QUE LO RIGE NO IMPIDE QUE EL LEGISLADOR SUJETE A LOS CONCESIONARIOS O PERMISIONARIOS DE AQUEL SERVICIO AL RESPETO DE DETERMINADOS LÍMITES O CONDICIONES AL FIJAR LAS TARIFAS QUE CORRESPONDAN POR SUS SERVICIOS.

DE LA INTERPRETACIÓN DE LOS ARTÍCULOS 42, 42 BIS Y 43 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, EN RELACIÓN CON EL 48 DE SU REGLAMENTO, SE ADVIERTE QUE EN MATERIA DE AVIACIÓN RIGE EL PRINCIPIO DE LIBERTAD TARIFARIA, QUE IMPLICA QUE LOS CONCESIONARIOS Y/O PERMISIONARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO FIJEN LIBREMENTE LA CONTRAPRESTACIÓN QUE DEBE PAGAR EL USUARIO POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS O DE CARGA, QUE INCLUYE LAS REGLAS DE APLICACIÓN O CONDICIONES Y RESTRICCIONES APLICABLES SEGÚN LAS CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO CONTRATADO. SIN EMBARGO, DE

¹³⁹ Acuerdo mediante el cual se establecen tarifas en materia de aviación en el territorio mexicano, disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4945905&fecha=15/03/1999#gsc.tab=0

¹⁴⁰ Oficio mandado al secretario de comunicaciones y transportes por parte de la Federación Mexicana de Pilotos y Propietarios de Aeronaves, disponible en: <https://femppa.mx/noti/TUAscretario.html>

ACUERDO CON LA PROPIA NORMATIVA, ESA LIBERTAD NO ES ABSOLUTA, YA QUE PARA GARANTIZAR QUE EL SERVICIO SE PRESTE EN CONDICIONES EQUITATIVAS Y NO DISCRIMINATORIAS EN CUANTO A CALIDAD, OPORTUNIDAD Y PRECIO, EL LEGISLADOR TAMBIÉN IMPUSO A LOS SUJETOS BENEFICIADOS POR UNA CONCESIÓN O PERMISO LA OBLIGACIÓN DE CUMPLIR DETERMINADAS CONDICIONES O LIMITACIONES AL MOMENTO DE FIJAR LAS TARIFAS QUE CORRESPONDAN POR SUS SERVICIOS, DENTRO DE LAS CUALES DESTACAN LAS RELATIVAS A QUE: A) SEAN COMPETITIVAS; B) PERMITAN LA LIBRE COMPETENCIA ECONÓMICA Y CONCURRENCIA EN EL MERCADO; C) SE MANTENGAN VIGENTES POR EL TIEMPO Y CONDICIONES OFRECIDAS; D) NO SEAN DISCRIMINATORIAS; Y E) LA INFORMACIÓN A TRAVÉS DE LAS QUE SE HAGAN DEL CONOCIMIENTO DEL PÚBLICO SEA VERAZ, COMPROBABLE, CLARA Y QUE NO INDUZCA AL ERROR; LO QUE EVIDENCIA QUE SI BIEN TUTELÓ CUESTIONES ECONÓMICAS Y DE MERCADO, LO CIERTO ES QUE PUSO ÉNFASIS EN LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES O PASAJEROS QUE SE ERIGEN COMO USUARIOS DE DICHO SERVICIO.(TESIS 2A./J. 8/2019)¹⁴¹

Derivado de este criterio queda claro que se debe hacer énfasis en la protección de los consumidores, misma que debería ser tutelada por la Procuraduría Federal del Consumidor, ya que es la autoridad competente para poder solucionar los conflictos entre los proveedores de servicios y los consumidores, así mismo se recalca que estas limitaciones no son suficientes para evitar los abusos y descontrol de la Tarifa Única de Aeropuertos en México, ya que los diferentes grupos aeroportuarios que existen en el país crean un gran descontrol, ya que al gozar de libertad tarifaria, utilizan este precepto legal para poder establecer las tarifas que más les benefician, es por esto que existen tarifas muy desiguales en todo el país.

Por ejemplo, la TUA del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México es de 578.35 mxn para vuelos nacionales mientras que la TUA del Aeropuerto Internacional de

¹⁴¹ Tesis 2a./J. 8/2019 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Decima Época, Libro 63, Febrero de 2019, Tomo I, página 839

Toluca es de 170 mxn para vuelos nacionales, la TUA del Aeropuerto Internacional de Oaxaca cuenta con una TUA de 765.99 mxn para vuelos nacionales, el Aeropuerto Internacional de Cancún cuenta con una TUA de 351 mxn para vuelos nacionales, por lo que se observa en estos ejemplos, la tarifa varía mucho de un aeropuerto a otro, por lo que esta libertad está generando una disparidad entre un aeropuerto y otro, ya que estas tarifas se fijan libremente sin tener en cuenta el flujo de pasajeros o los servicios ofrecidos dentro de las instalaciones de los aeropuertos en cuestión.

Son por estos motivos por los cuales la Procuraduría Federal del Consumidor, la Comisión Federal de Competencia Económica y la Agencia Federal de Aviación civil, como autoridades reguladoras de tarifas, deberían vigilar la desigualdad de estas tarifas creando un nuevo sistema o comisión encargados de emitir los lineamientos para evitar esta fluctuación desmedida, además de limitar la libertad que la ley les otorga a las aerolíneas para fijar las tarifas.

Por lo que además estas autoridades deberían de considerar si es viable el cobro de la Tarifa por el Uso del Aeropuerto, ya que las empresas que ofrezcan productos o servicios encaminados a la atención de usuarios, deben ofrecer sanitarios sin cobrar cuota, así como permitir el libre tránsito a través de sus instalaciones, sin embargo, el cobro de esta tarifa está encaminada precisamente al cobro por utilizar estas atenciones básicas, manejando además tarifas excesivas respecto a los aeropuertos internacionales de los demás continentes, siendo los aeropuertos mexicanos algunos de los más costosos en cuanto al cobro de la TUA.

CAPITULO III. ORGANISMOS QUE REGULAN A LAS AEROLÍNEAS COMERCIALES.

Una vez que se analizó los antecedentes del derecho internacional y nacional en cuanto a derecho aeronáutico, es importante realizar el análisis de los organismos encargados de vigilar el cumplimiento de la legislación con la que los países cuentan y así regular el transporte aéreo civil con la finalidad de poder minimizar los riesgos de seguridad en las flotas de aeronaves y así evitar el mayor número accidentes aéreos, por lo que estos organismos internacionales tienen un importante papel en la vigilancia de las aerolíneas mundiales, estableciendo lineamientos, normas, programas y protocolos encaminados al cumplimiento de los estándares requeridos para operar correctamente.

Resulta muy relevante conocer los antecedentes de estas organizaciones, ya que nos dará una perspectiva de la evolución del derecho internacional, pues las naciones comenzaron a regular el transporte aéreo civil una vez que volar fue posible, ya que en sus inicios, el transporte aéreo no estaba regulado puesto que no existía la necesidad de hacerlo, sin embargo, con el avance de la tecnología fue necesario regular el funcionamiento de las empresas que comenzaban a explotar el espacio aéreo de las naciones, aunque también era necesaria la regulación internacional, razón por la que comenzaron a realizarse diversos tratados en materia de derecho aeronáutico y fue a través de esas convenciones que comenzaron a crearse las diferentes organizaciones internacionales.

Es por esto que se analizaran los organismos internacionales más importantes para la regulación del espacio aéreo mundial, tales como la IATA, CLAC, ALTA y las más importante de todas, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), ya que esta última vigila a las aerolíneas mundiales respecto a seguridad de aeronaves, operación de aeropuertos, servicio a usuarios y emisiones de contaminantes, campo donde la IATA también se desenvuelve, siendo dos de los organismos internacionales más importantes para la aviación moderna, ya que cuenta con miembros de todos los continentes y de la mayor parte del mundo.

Además, resulta necesario establecer cuáles son los parámetros que estas organizaciones le encomiendan a México para mejorar su sistema de transporte aéreo civil, ya que dichas

recomendaciones afectan directamente a las certificaciones que las aerolíneas mexicanas pueden acceder, por lo que se analizarán las organizaciones que las autoridades mexicanas crearon con el propósito de regular la explotación del espacio aéreo mexicano, así como de delimitar los derechos y obligaciones de las aerolíneas y de los usuarios nacionales.

Aunado a esto, se analizarán los organismos que se encuentran en México encargados de regular el espacio aéreo mexicano, razón por la cual se investigará sobre la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), ya que es la autoridad competente para resolver conflictos que se generen entre los usuarios y las aerolíneas, además de investigar también a los Servicios a la Navegación del Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), puesto que estos servicios regulan estrictamente la forma en como las aerolíneas mexicanas pueden funcionar en el territorio nacional y como último punto, se analizará a la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO) y a la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), ya que son estas autoridades las encargadas de vigilar la forma en cómo se regulan las tarifas de los precios de los boletos de avión en México.

3.1 Organismos Internacionales

Si bien la regulación internacional en cuanto al espacio aéreo de los territorios de las naciones se encuentra regulado por los diversos tratados y convenciones ratificadas por los países del mundo, es de igual forma importante conocer las diversas asociaciones e instituciones internacionales que operan en el todo el mundo para asegurar el correcto funcionamiento y operación de los aeropuertos mundiales, aunado a que la mayoría de estas son creadas a través de las convenciones analizadas previamente.

Es por ello que se analizarán a las instituciones más importantes que regulan la aeronáutica mundial de las cuales México es parte, para de esta forma poder hacer un análisis más profundo de la forma en cómo se regula el espacio aéreo mexicano y como lo hace el resto del mundo, pues resulta necesario adoptar las prácticas que estén encaminadas a mejorar la forma en como operan los aeropuertos nacionales a fin de recuperar la categoría que México ha perdido en cuanto a la aviación comercial civil.

Además de lo expresado anteriormente, resulta importante que todas las recomendaciones enunciadas por las diferentes organizaciones mundiales de aviación están encaminadas a que los servicios ofrecidos por las aerolíneas mundiales se lleven a cabo de manera eficiente y con los más altos estándares de calidad, aunado a esto, estas organizaciones también se enfocan en el cuidado del medio ambiente, ya que establecen diversos programas encaminados a disminuir las emisiones de contaminantes, así como programas encaminados a que la seguridad de las aeronaves sea la óptima.

3.1.1 IATA (International Air Transport Association)

La International Air Transport Association (IATA) fue creada el día 19 de abril de 1945 en la Habana, Cuba, con la participación de 57 miembros (aerolíneas comerciales) de 57 países y contando el día de hoy con 330 miembros de 121 países¹⁴², teniendo un crecimiento exponencial en los últimos años cuando el transporte aéreo comenzó a tener más relevancia a nivel internacional para el desarrollo entre naciones sobre el turismo, trabajo y cooperación internacional.

El objetivo de esta asociación, de acuerdo con su misión y visión¹⁴³, es el de procurar que los servicios de las aerolíneas se ajusten a la normatividad internacional que está establecida en las diversas convenciones y protocolos de la aviación comercial civil, para de esta forma los usuarios puedan gozar de un servicio de calidad con precios adecuados y en cuanto a las aerolíneas comerciales, que puedan contar con asesoría especializada para permanecer en un margen legal adecuado, así como facilitar los procedimientos administrativos ante las instituciones internacionales de aviación.

La protección de la IATA es importante debido a los problemas modernos a los cuales se enfrenta actualmente la aviación civil, tales como el incremento al precio del combustible, recientemente la pandemia que vivimos en 2020 del Covid-2019, erupciones volcánicas, golpes de estado en diversos países y el conflicto de las relaciones internacionales en todo el mundo.¹⁴⁴

¹⁴² History of the IATA, disponible en: <https://www.iata.org/en/about/history/>

¹⁴³ Misión and visión (IATA), disponible en: <https://www.iata.org/en/about/mission/>

¹⁴⁴ Ensuring the Viability of Air Transport, disponible en: <https://www.iata.org/en/about/history/history-air-transport-viability/>

La IATA para su mejor operación respecto de su logística se encuentra distribuida por regiones mundiales, resultando en 5 regiones, Pacífico Asiático, Asia del Norte, África y el Medio Oriente, Europa y América¹⁴⁵, analizando las regiones se puede observar que prácticamente todo el mundo está cubierto con el alcance de la IATA, y es accesible unirse a esta asociación en beneficio de los usuarios.

Si bien la base central de operaciones de la IATA The Americas está ubicada en Miami, Florida, Estados Unidos (IATA Regional Office for the Americas 703 Waterford Way (NW 62nd Avenue), Suite 600 Miami, FL 33126 USA)¹⁴⁶, también cuenta con oficinas en la Ciudad de México, pues algunos de sus miembros son aerolíneas mexicanas, como lo es AEROMEXICO, VOLARIS y MASAIR¹⁴⁷, lo cual significa que estas aerolíneas deben apearse a las políticas enunciadas por la IATA, dando como resultado la mejora para el transporte aéreo civil mexicano.

Una aportación vital de la IATA es la creación de un programa para el standard de seguridad, la IOSA (IATA Operational Safety Audit), la cual sea convertida en un estándar de seguridad encaminado a reducir los costos para los miembros de la IATA, así como de vigilar y regular las operaciones de estas aerolíneas miembros en sus respectivos países, pues un requisito obligatorio para tener la licencia de la IATA y poder unirse, es someterse a la IOSA, de esta forma, tanto los usuarios como las aerolíneas pueden gozar de mayor seguridad en los vuelos que intervienen.¹⁴⁸

Sin duda alguna, la Agencia Federal de Aviación Civil (México) debería adoptar a la IOSA como un standard de seguridad para poder operar en aeropuertos mexicanos, con sus respectivas adecuaciones al marco jurídico nacional, pues resulta indispensable que existan medidas de vigilancia hacia la seguridad de aviación, no solo para las aerolíneas, sino también para los usuarios, de esta forma el transporte aéreo podría ser el medio de transporte más eficaz e idóneo, por la extensión territorial de nuestro país.

¹⁴⁵ IATA by region, disponible en: <https://www.iata.org/en/about/worldwide/>

¹⁴⁶ IATA in the Americas, disponible en: <https://www.iata.org/en/about/worldwide/americas/>

¹⁴⁷ Current Airline Members of IATA, disponible en: <https://www.iata.org/en/about/members/airline-list/?page=5&search=®ion=The%2BAmericas&ordering=Alphabetical>

¹⁴⁸ About IOSA, disponible en: <https://www.iata.org/en/programs/safety/audit/iosa/about-iosa/>

En caso de no adoptar la IOSA, sería viable crear un protocolo de seguridad de aviación civil nacional, ya que la AFAC está facultada para la creación de estos protocolos, ya que si bien existen tres aerolíneas que son miembros de la IATA (AEROMEXICO, MASAIR y VOLARIS), todas las demás aerolíneas no están sujetas a todas las regulaciones internacionales, tomando en cuenta también que MASAIR es más una empresa de carga que de viajes tripulados, lo cual facilita poner en riesgo la operación de vuelos nacionales en diversos factores, ya que la Ley de aviación Civil le concede muchas libertades a las aerolíneas que operan en el país, lo cual sin lugar a dudas, entorpece los derechos de los usuarios, pues estas aerolíneas aprovechan esas libertades para crear políticas que las favorezcan, sin importar si eso trasgrede los derechos de los usuarios o no.

3.1.2 OACI (Organización de Aviación Civil Internacional)

El gobierno de los Estados Unidos realizó un análisis sobre las consecuencias y secuelas de la segunda guerra mundial en materia de aviación civil, por lo cual invito a 55 países a discutir y analizar las políticas de aviación civil, por ello fue durante la convención de Chicago de 1944 que se discutió sobre la necesidad de poder crear una organización encargada de vigilar el cumplimiento de los protocolos y convenciones en materia de aviación civil, es por esto que dentro de la misma convención se decidió la creación de la Organización de Aviación Internacional.¹⁴⁹

LA OACI o también conocida como la ICAO (International Civil Aviation Organization) es una organización que depende de las Naciones Unidas para poder operar en las 193 naciones miembro, teniendo como objetivo el impulso al turismo y así conectar diferentes culturas, utilizando diversas políticas a través de la diplomacia, esta organización cuenta con diferentes áreas especializadas para poder afrontar los nuevos retos modernos, derivados de las nuevas tecnologías.¹⁵⁰

Dentro de su visión tienen como objetivo “lograr el desarrollo sostenible del sistema mundial de aviación civil”¹⁵¹, pues al ser un organismo internacional que forma parte de las Naciones Unidas, tiene un amplio margen de aplicación hacia los territorios aéreos de los

¹⁴⁹ The History of ICAO and the Chicago Convention, disponible en: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx>

¹⁵⁰ Sobre la OACI, disponible en: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/ES/default.aspx>

¹⁵¹ Visión y Misión de la OACI, disponible en: <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/ES/vision-and-mission.aspx>

miembros de la ONU, permitiéndole así la implementación de las regulaciones necesarias para su óptico funcionamiento y aprovechamiento.

En cuanto a su misión, la OACI establece:

“Servir como foro mundial de los Estados para la aviación civil internacional. La OACI elabora políticas y normas, lleva a cabo auditorías del cumplimiento, realiza estudios y análisis, presta asistencia y crea capacidad en el ámbito de la aviación mediante la cooperación de los Estados miembros y otras partes interesadas.”¹⁵²

Es debido a su misión que la OACI funge no solo como un intermediario entre los estados parte, sino también como la autoridad encargada de que se cumplan estas regulaciones y políticas, creando además las necesarias para poder asegurar que los vuelos nacionales e internacionales se lleven a cabo con los estándares de seguridad y certeza jurídica establecidos en las convenciones ratificadas por las naciones parte.

Aunado a que, de acuerdo con su misión, también la OACI funge como foro para los estados parte, es decir, para poder realizar sugerencias e iniciativas en pro del mejor funcionamiento de los aeropuertos internacionales, analizando a fondo cada caso de cada nación, pues en cada territorio existen diversas condiciones que deben analizarse individualmente, sin embargo, siempre buscando el bien común.

Para la implementación de los protocolos de seguridad y recomendaciones de las SARP'S la OACI estableció la Comisión de Aeronavegación (ANC), para poder darle mantenimiento y mejora a la seguridad operacional de la aviación y la eficiencia de la navegación aérea, introduciendo también nuevos sistemas y evaluación de riesgos derivados del aumento del tráfico aéreo en todo el mundo, de ahí la importancia de la creación de esta comisión, pues al

¹⁵² *Ídem*

3.1.3 ALTA (Latin American and Caribbean Air Transport Association)

La organización Latin American and Caribbean Air Transport Association fue fundada en Bogotá, Colombia en el año de 1980 y es una alianza entre la mayoría de las aerolíneas de todo el mundo, teniendo como objetivo colaborar entre todos los miembros para poder contar con un espacio de operación más seguro, confiable y rentable, así como buscar la mejora en los costos, logrando el crecimiento conjunto de todas las aerolíneas miembro, buscando el fin común.¹⁵³¹⁵⁴

Su misión es “contribuir a desarrollar un entorno más seguro, más barato, rentable y sostenible para las aerolíneas con sede en América Latina y el Caribe”¹⁵⁵, por lo que su área de operación se centra de un lugar en específico, centrándose en los países latinos y del caribe, por lo que podría considerarse como una organización a la que para ser miembro se necesitaba pertenecer obligatoriamente a estas regiones del mundo.

Las prioridades de la ALTA son:

- Desarrollar un transporte aéreo cada vez más seguro.
- Promover el transporte aéreo como un poderoso motor de crecimiento económico con responsabilidad social y ambiental.
- Desarrollar proyectos con gobiernos y entidades privadas para lograr una industria eficiente en costos y operaciones.

En la actualidad la ALTA cuenta con 170 miembros, entre los cuales se encuentran 48 aerolíneas, siendo las más importantes AVIANCA, LATAM AIRLINES y AEROMEXICO, y cuentan con 122 Industry Partners como DHL¹⁵⁶, su presidente es Adria Neuhauser, representante de Avianca, el primer vicepresidente es Roberto Albo de Latam Airlines y como vicepresidente Andrés Conesa, representante de Aeroméxico, Tracy Cooper, representante de Bahamas Air y su director ejecutivo y CEO es José Ricardo Botelho, encabezando a la ALTA.

¹⁵³ Acerca de la ALTA. Disponible en: <https://alta.aero/en/about-us/>

¹⁵⁴ Línea histórica de la ALTA, disponible en: <https://alta.aero/wp-content/uploads/2022/07/ALTA-YearbookAniversario40-2.pdf>

¹⁵⁵ *Ídem*

¹⁵⁶ Miembros de la ALTA, disponible en: <https://alta.aero/en/memberships/>

3.1.4 CLAC (Comisión Latino Americana de Aviación Civil)

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC “es un organismo internacional de carácter consultivo y sus conclusiones, recomendaciones y resoluciones estarán sujetas a la aprobación de cada uno de los Estados miembros”¹⁵⁷, una de las principales autoridades reguladoras con enfoque en los países latinos en materia de aviación y fue durante la Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas celebrada entre el 11 y el 14 de diciembre de 1973 en México que se decidió la creación de la CLAC con la aprobación de todas las naciones asistentes a la conferencia, contando con análisis previos de años anteriores.¹⁵⁸

Actualmente la CLAC cuenta con 22 naciones miembro, Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela, y fue en el año 2007 cuando esta organización alcanzo una autonomía tanto financiera como de gestión administrativa.¹⁵⁹

3.2 Organismos Nacionales

De acuerdo con el Manual sobre la Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional publicado por la OACI, la regulación nacional es “la reglamentación que lleva a cabo un Estado dentro de su territorio en el ejercicio de su soberanía sobre dicho territorio y el espacio aéreo situado sobre el mismo”¹⁶⁰, dicho esto, la legislación nacional que regula al espacio aéreo mexicano es la Ley de Aeropuertos y la Ley de Aviación Civil.

Está legislación nacional a través de sus artículos y de las autoridades competentes crearon a los organismos encargados de regular el cumplimiento de esta legislación aplicada al territorio nacional, por lo que se analizará los antecedentes y puntos mas importantes de la AFAC, la cual se encarga de vigilar el funcionamiento de las aerolíneas civiles mexicanas para que cumplan con su correcto funcionamiento.

¹⁵⁷ CLAC, nosotros, disponible en: <https://clac-lacac.org/nosotros/#nos>

¹⁵⁸ Reseña histórica, disponible en: <https://clac-lacac.org/nosotros/#res-his>

¹⁵⁹ *Ídem*

¹⁶⁰ ICAO, 2004, Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional, segunda edición, disponible en: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf

Además se analizará a la Procuraduría Federal del Consumidor y a la Comisión Federal de Competencia Económica, para de esta forma poder conocer el alcance de su jurisdicción y conocer como es que regulan los servicios de transporte aéreo civil mexicano, analizando a la COFECE en cuestiones de regulación de aerolíneas para evitar prácticas monopólicas y así garantizar el desarrollo económico, en cuanto a la PROFECO se analizará respecto de las garantías y programas que emiten para poder otorgarle seguridad jurídica a los consumidores y así evitar abusos por parte de las aerolíneas mexicanas.

3.2.1 AFAC (Agencia Federal de Aviación Civil)

El 16 de Octubre de 2019 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el cual se crea la creación de la Agencia Federal de Aviación Civil, organismo descentralizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la creación de esta agencia se llevó a cabo por la recomendación los organismos internacionales que participaron en la auditoria de la Federal Aviation Administration (FAA), la cual era con tema de la recuperación de la categoría en materia aeronáutica, la cual perdió México por diversas cuestiones.¹⁶¹

Derivado de la perdida de esta categoría, México participo en la auditoria sobre la recuperación de categoría de periodo 2006-2012 de la FAA, fue ahí donde se le recomendó a México la creación de una agencia que tuviera un poco más de autonomía de la SCyT, para de esta forma, poder regular la aeronáutica mexicana de una manera más especializada, pues la SCyT tiene un campo de acción muy amplio y el espacio aéreo mexicano necesita de una atención especializada para su correcto funcionamiento.

La Agencia Federal de Aviación Civil de acuerdo con el artículo 2 del decreto de su creación dicta lo siguiente:

¹⁶¹DECRETO por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Agencia Federal de Aviación Civil, Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5575548&fecha=16/10/2019#gsc.tab=0

“Artículo 2: La Agencia Federal de Aviación Civil tendrá por objeto establecer, administrar, coordinar, vigilar, operar y controlar la prestación de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, aeroportuarios, complementarios y comerciales, así como aquellas expresamente otorgadas por el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables...”

Después de analizar el artículo 2, se recalca la importancia de la creación de la Agencia Federal de Aviación Civil, pues de acuerdo a los objetivos tan específicos que tiene por objeto, se enfatiza en la regulación de la forma en como deberán operar las aeronaves sobre el espacio aéreo en territorio mexicano, así como la regulación de los aeropuertos que se crearon en los estados de la república mexicana, que es materia de la investigación en curso, pues es importante analizar el porqué de la autorización de la tarifa que se cobra por el uso de los aeropuertos, tarifa que eleva el costo del boleto de avión y la cual es cubierta por los usuarios, pero será un tema a tratar más adelante.

También es necesario señalar que la Agencia Federal de Aviación Civil reemplazo a la Dirección General de Aeronáutica Civil, esto fue al día siguiente de la publicación del decreto, fue así que el 17 de octubre de 2019 la DGAC sería reemplazada por la AFAC, quedando establecido en su artículo transitorio cuarto:

“Artículo transitorio cuarto: Todas las referencias que hagan mención a la Dirección General de Aeronáutica Civil en la normatividad civil, se entenderán hechas a la Agencia Federal de Aviación Civil...”

Es la AFAC la encargada de recibir las quejas de los usuarios sobre las aerolíneas comerciales derivadas de algún inconveniente que surge durante el proceso de utilizar una aerolínea comercial para efectuar un viaje, ya sea nacional o internacional, de estos inconvenientes uno de los más severos es sin duda, cuando se retrasa o se adelantan los vuelos, pues sin duda alguna, estos problemas afectan gravemente al usuario, por un retraso o adelanto, se pueden perder reservaciones de hotel o generar gastos extras que no se tenían contemplados durante ese

viaje y cabe mencionar que se está hablando sobre los casos en los que estos problemas son ocasionados por la aerolínea comercial y que son imputables a esta.

3.2.2 SENEAM (Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano)

Los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano son los que tienen por objeto el proporcionar servicios de ayuda a la navegación aérea para que pueda llevarse a cabo con seguridad, fluidez y orden¹⁶², cosas que tienen vital importancia en esta rama del derecho, ya que, sin una debida organización, pueden surgir diferentes conflictos, especialmente en materia de aeronáutica.

De acuerdo con la página de la SENEAM, las funciones de esta organización son:

1. Administrar las instalaciones de radio ayudas a la navegación, del sistema de radares, de las redes de telecomunicaciones aeronáuticas y de control de tránsito aéreo, lo cual implica coordinar la utilización, conservación y dirección de las mismas.
2. Planear, ejecutar, llevar a cabo y controlar las inversiones en infraestructura e instalación de los sistemas de radares, de radio ayudas a la navegación y de las redes de telecomunicaciones aeronáuticas.
3. Proporcionar los servicios de ayuda a la navegación aérea, tales como control de tránsito aéreo, meteorología, radio ayudas y telecomunicaciones aeronáuticas.

Analizando sus funciones, no tratan temas específicos acerca de la operación del boletaje de las aerolíneas comerciales, sin embargo, en su la última de sus funciones especificadas, si proporcionan ayuda en lo relativo a la meteorología, por lo cual pueden mejorar y realizar un sistema más eficiente para evitar en la medida de lo posible, los retrasos que se llegan a suscitar en los aeropuertos.

¹⁶² SENEAM, disponible en: <https://www.gob.mx/seneam/acciones-y-programas/que-es-seneam?state=published>

La Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano en su artículo 12, fracción III establece como parte de la vigilancia y del sistema de protección del espacio aéreo mexicano a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo, mencionando en su artículo 11 que el objeto de esta planeación es la cooperación entre todas las autoridades aeronáuticas para mejorar y salvaguardar la seguridad del espacio aéreo nacional.

Aunado a esto, los SENEAM establecen la división del espacio aéreo mexicano en regiones para poder tener un panorama más amplio y un mayor control sobre los vuelos nacionales e internacionales que se dan en los aeropuertos mexicanos, ya que, al hacer esta división, se pueden ofrecer de una mejor manera los servicios de control de tráfico aéreo, además de que la división permite estudiar mejor los accidentes geográficos para poder establecer las rutas idóneas para evitar cualquier problema de navegación y reducir riesgos.

Un accidente geográfico es “una unidad geomorfológica (rama de la geografía que estudia la superficie terrestre)”¹⁶³, es decir, montañas, cerros, elevación sobre el nivel del mar, etc., es así que, al dividir el espacio por zonas, se pueden estudiar la elevación de estos accidentes geográficos para poder establecer las rutas nacionales de forma que no existan los riesgos para la aeronave y, por consiguiente, a la tripulación y pasajeros.

Es por ello que el espacio aéreo se divide en dos regiones de información de vuelo, MMFR y MMFO, además de que la información de vuelo MMFR se divide en otras 4 regiones, MMZT (MAZATLÁN), MMEX (MÉXICO), MMTY (MONTERREY) y MMID (MÉRIDA).¹⁶⁴

3.2.3 PROFECO (Procuraduría Federal del Consumidor)

La PROFECO (Procuraduría Federal del Consumidor) de acuerdo con su artículo veinte “es una organismo descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, la cual tiene funciones de autoridad administrativa, por lo que está encargada de promover y proteger los

¹⁶³ ¿Qué es un accidente geográfico?, disponible en: <https://es.scribd.com/document/469518352/Que-es-un-accidente-geografico>

¹⁶⁴ ICAO, definición de espacio aéreo mexicano, disponible en: <https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2023/ADSB/PS09-Mexico.pdf>

derechos e intereses del consumidor para procurar la seguridad y equidad jurídica en las relaciones entre proveedores y consumidores”¹⁶⁵, por lo que es la autoridad competente para poder analizar todas las interacciones que se dan entre los usuarios y las aerolíneas comerciales, ya que las aerolíneas al ofrecer servicios de transporte aéreo se convierten en proveedores y las personas físicas o morales que compran un boleto de avión se convierten en consumidores, de acuerdo a la Ley Federal de Protección al Consumidor.

Misión

Empoderar al consumidor mediante la protección efectiva del ejercicio de sus derechos y la confianza ciudadana, promoviendo un consumo razonado, informado, sostenible, seguro y saludable, a fin de corregir injusticias del mercado, fortalecer el mercado interno y el bienestar de la población.

Visión

Ser una Institución cercana a la gente, efectiva en la protección y defensa de las personas consumidoras, reconocida por su estricto apego a la ley, con capacidad de fomentar la igualdad, la no discriminación, la participación ciudadana, y la educación para un consumo responsable.

Objetivos

- Proteger y defender los derechos de las y los consumidores.
- Generar una cultura de consumo responsable.
- Proporcionar información oportuna y objetiva para la toma de decisiones de consumo.
- Implementar métodos de atención pronta y accesible a la diversidad de consumidoras y consumidores mediante el uso de tecnologías de la información.

En 1976 se promulgó la Ley Federal de Protección al Consumidor (LFPC) y surgió PROFECO como la institución encargada de defender los derechos de los consumidores, prevenir abusos y garantizar relaciones de consumo justas. México se convirtió en el primer país latinoamericano en crear una procuraduría y el segundo con una ley en la materia.

¹⁶⁵ Artículo 20 de la Ley Federal de Protección al Consumidor, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPC.pdf>

Seis años después, en 1982 la institución ya tenía 32 oficinas en las principales ciudades del país. En la actualidad Profeco cuenta con un total de 38 Oficinas de Defensa del Consumidor en el país.

Aunado a lo expresado anteriormente, es imperante analizar el último párrafo del artículo primero de la Ley Federal de Protección al Consumidor, pues es de vital importancia lo que señala:

“Los derechos previstos en esta ley no excluyen otros derivados de tratados o convenciones Internacionales de los que México sea signatario”¹⁶⁶

La importancia de este fragmento del párrafo radica en el reconocimiento que se hace de los tratados y convenciones internacionales de los cuales México ha firmado como parte o aquellos que, ya firmado para reconocerlos y así vincularse jurídicamente, ya que no encasilla a los derechos que tienen los consumidores en el margen jurídico nacional, sino que también incluye a la protección jurídica internacional.

Es así, que con este reconocimiento brinda al consumidor de una protección jurídica más completa, ya que en materia de aviación México ha sido parte de un sinnúmero de tratados y convenciones en pro de los derechos de los consumidores tales como:

La Convención de París 1919, el Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de Madrid 1926, la Convención de Chicago 1944 (Convenio sobre Aviación Civil Internacional), la Convención de Tokio de 1963 (Convenio sobre las Infracciones y ciertos Actos cometidos a bordo de Aeronaves), la Convención de la Haya 1970 (Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de Aeronaves), el Convenio de Montreal de 1971 (Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil), la Convención de Varsovia 1929, la Convención de Bruselas 1938 (Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a la asistencia y salvamento de y por aeronaves en el mar), el Convenio de Ginebra 1948 (Convenio relativo al Reconocimiento

¹⁶⁶ Artículo 1, Ley Federal de Protección al Consumidor, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPC.pdf>

Internacional de Derechos sobre Aeronaves), la Convención de Roma 1952, el Convenio de Guadalajara sobre responsabilidad del transportador aéreo no contractual 1961, el Convenio de Montreal 1999 (Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional) y la Conferencia Internacional sobre Derecho Aeronáutico, Montreal 2009.

De los cuales se desprenden diversas situaciones jurídicas para ser tuteladas, como lo es la sobreventa de boletaje, lo que resulta en un agravio a los usuarios, pues las aerolíneas utilizan estas prácticas para que la merma en caso de cancelación, o del no uso del pasaje de avión sea menor.

Sin embargo, aunque esta figura está regulada en la Ley de Aviación Civil, no lo hace de forma eficaz ni en beneficio de los usuarios, sino que permite a las aerolíneas operar con normalidad, aunque incurran frecuentemente en la sobreventa de boletos de avión y a pesar de que existan compensaciones cuando se incurra en esto, no existen sanciones ejemplares que puedan evitar esta práctica, dando una clara ventaja a las aerolíneas en agravio claro hacia los derechos de los usuarios civiles.

Por lo que resulta imperante que la Procuraduría Federal de Protección al Consumidor como autoridad competente para proteger los derechos de los consumidores y de acuerdo a lo establecido en su misión y visión, debería ser la encargada de prohibir el overbooking (sobreventa de boletos), ya que esta práctica afecta directamente a los usuarios en todos los ámbitos, pues aunque haya compensaciones, no son suficientes para reparar las pérdidas ocasionadas por sobrevender boletos de avión para asegurar que la aeronave despegue a máxima capacidad, lo cual deja al usuario en un estado de indefensión.

De acuerdo con el artículo segundo de la Ley Federal de Protección al Consumidor en su fracción primera establece lo que es un consumidor, ya que los usuarios de las aerolíneas se encuentran dentro de esta definición:

“Artículo 2. Para efectos de esta ley se entiende como: Fracción I: Consumidor: Persona física se moral que adquiere, se realiza o disfruta como destinatario final bienes, productos o servicios (...)”¹⁶⁷

Por lo que los usuarios que adquieren un boleto de avión para utilizar los servicios de transporte aéreo de una aerolínea mexicana entran dentro de la protección de la PROFECO, para lo cual resulta necesario la creación de nuevos mecanismos que busquen encarecidamente la protección de los usuarios para que los derechos reconocidos por la legislación mexicana se cumplan sin transgresión alguna.

La sobreventa de boletos de avión también viola los preceptos establecidos en el séptimo artículo de la Ley Federal de Protección al Consumidor, ya que establece lo siguiente:

“Artículo 7. Todo proveedor está obligado a informar y respetar los precios, tarifas, garantías, cantidades, calidades, medidas, intereses, cargos, términos, plazos, fechas, modalidades, reservaciones y demás condiciones conforme a las cuales se hubiera ofrecido, obligado o convenido con el consumidor la entrega del bien o prestación del servicio, y bajo ninguna circunstancia serán negados estos bienes o servicios a persona alguna.”¹⁶⁸

Analizando estas disposiciones, es claro que cuando las aerolíneas sobrevenden boletos de avión, violan completamente este artículo, ya que no respetan las fechas ni las reservaciones de los consumidores, pues aunque existan compensaciones reguladas por la Ley de Aviación Civil, no están respetando lo que ofrecen a los consumidores cuando estos adquieren un boleto de avión para utilizar sus servicios, por lo que estas violaciones a la Ley Federal de Protección al Consumidor debería contar con sanciones más severas para erradicar esta práctica, ya que transgrede derechos de las personas y preceptos establecidos en leyes federales.

Además de esto, derivado del artículo 7 y del artículo 7 bis, las tarifas establecidas deberán ser respetadas así como claras para evitar la incertidumbre en los usuarios, por lo que algunas

¹⁶⁷ Artículo 2, Ley Federal de Protección al Consumidor, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPC.pdf>

¹⁶⁸ Artículo 7, Ley Federal de Protección al Consumidor, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPC.pdf>

aerolíneas como Viva Aerobús han optado por no incluir a la Tarifa Única de Aeropuertos (TUA) como parte de sus precios, por lo que algunas de sus tarifas podrían ser tomadas como engañosas, por ejemplo, ofrecen un vuelo con cierto precio sin incluir la TUA, lo que podría provocar confusión en los consumidores, por lo que la TUA debería estar incluida en los precios para que las tarifas de los vuelos sean más claras, pues aunque en el portal existan anotaciones que mencionan que la TUA no está incluida y deberá pagarse de acuerdo al aeropuerto de destino, esto podría tomarse como publicidad engañosa, pues el fin de esto es utilizar una estrategia de marketing enfocada en la captura de consumidores con precios más bajos que otras aerolíneas, ya que al no incluir dentro del precio a la TUA los precios dentro de las publicidades son más bajos, por lo que resulta importante la obligatoriedad de agarrar esta tarifa a los precios de los vuelos.

Ahora bien, es necesario analizar lo respectivo a los contratos de adhesión, ya que las aerolíneas mexicanas utilizan estos contratos al momento de ofrecer sus servicios de transporte aéreo, por lo que de acuerdo al artículo ochenta y cinco de la LFPC un contrato de adhesión es “un documento elaborado unilateralmente por el proveedor para establecer en formatos uniformes los términos y condiciones aplicables a la adquisición de un producto o la prestación de un servicio, aun cuando no contenga las cláusulas ordinarias de un contrato.” (Carrizal, Víctor, 2024: 97)¹⁶⁹

Estos contratos tendrán validez en los Estados Unidos Mexicanos siempre que estén redactados en idioma español y contenga las especificaciones del artículo ochenta y cinco, además de que estos contratos deberán estar registrados ante la Procuraduría Federal del Consumidor, a través del Registro Público de Contratos de Adhesión, una herramienta que la PROFECO pone a disposición de los usuarios para poder conocer todos los términos y condiciones de una empresa en específico.

En el artículo ochenta y seis *quater* establece que cualquier cambio en el texto del contrato de Adhesión respecto del registrado en el portal del registro de contratos de Adhesión que no haya sido establecido en ese registro y que sea en perjuicio de los consumidores se tomará como no

¹⁶⁹ Carrizal, Víctor, 2024, “Revista del Consumidor”, abril, pp. 97, disponible en: https://www.profeco.gob.mx/revista/RevistaDelConsumidor_Abril_2024.pdf

puesto, ya que esos cambios arbitrarios pueden darse para afectar los derechos de los usuarios y tratar de evadir las estipulaciones registradas.¹⁷⁰

Dentro de este Registro Público de Contratos de Adhesión se encuentran todos los que se registraron ante la PROFECO, por lo que sirve para evitar las cláusulas abusivas o inequitativas para los consumidores, así como para consultar si es que el contrato de adhesión está registrado en este portal, además de esta herramienta, la PROFECO también pone a disposición del usuario el Buró Comercial, dentro del cual se puede encontrar información sobre los proveedores que ofrecen bienes y servicios.

En el Buró Comercial se puede encontrar información respecto de las quejas presentadas ante la Procuraduría, para conocer su estado procesal, además de profundizar en los motivos en los que se fundaron la queja o reclamación y aunque el proveedor que se busque no se encuentre en este buro, podría ser porque antes tenía una denominación social diferente o porque no tenga quejas, lo cual le da certidumbre a los consumidores acerca de cuáles son las razones más comunes por las cuales los usuarios presentan quejas ante la Procuraduría, dentro de este buró se encuentran muchas quejas dirigidas a todas las aerolíneas mexicanas, por lo que es más evidente la forma en como estas aerolíneas incurren en agravios para los consumidores mexicanos.¹⁷¹

Con el avance de la tecnología han surgido diferentes formas de vender boletos de avión, como punto de partida las aerolíneas comenzaron a crear sitios web y aplicaciones para teléfonos inteligentes con el objetivo de facilitar la compra de boletos de transporte aéreo civil, todo esto operado por las propias aerolíneas, sin embargo comenzaron a surgir agencias de viaje e intermediarios que buscaban acaparar el mercado ofreciendo un método de comparación entre diversas aerolíneas para encontrar precios más bajos para el beneficio del usuario.

Sin embargo, a pesar de tener algunas ventajas, también existe la gran desventaja acerca de la seguridad y certeza jurídica de la que los consumidores carecen al momento de utilizar estos

¹⁷⁰ Artículo 86 *quater*, Ley Federal de Protección al Consumidor, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPC.pdf>

¹⁷¹ Carrazal, Víctor, 2024, "Revista del Consumidor", abril, pp. 97, disponible en: https://www.profeco.gob.mx/revista/RevistaDelConsumidor_Abril_2024.pdf

servicios electrónicos, ya que de acuerdo con la Revista del Consumidor del mes de Abril de 2024 publicada por la PROFECO, páginas y/o aplicaciones como KAYAK, TRIVAGO, HOSTELWORLD y TRAVELOKO son algunas de los proveedores extranjeros que la PROFECO recomienda no utilizar sus servicios, ya que dentro de sus términos y condiciones sus oficinas y domicilios están establecidos fuera del país ya que sería prácticamente imposible citarlos a comparecer ante la Procuraduría para el proceso conciliatorio.¹⁷²

Es así que la PROFECO indica que los proveedores que tienen su domicilio en los Estados Unidos Mexicanos se rigen por las leyes nacionales, por lo que entran en la competencia y jurisdicción de la Procuraduría, donde puede intervenir para poder garantizar el cumplimiento de la Ley Federal de Protección al Consumidor, sin embargo, es necesario que se prohíban los sitios que no tengan domicilio en nuestro país, ya que si la Procuraduría no puede garantizar la seguridad de los consumidores, no debería permitirse el uso de estos proveedores y así prevalecer la certeza jurídica de los ciudadanos mexicanos.

En cuanto a la forma en cómo se pueden solucionar algunos conflictos de manera rápida, la PROFECO pone a disposición de los consumidores Conciliaexpres y Concilianet, “Conciliaexpres es un mecanismo inmediato de solución de controversias a través del teléfono del consumidor con proveedores inscritos a ese portal”, por lo que el objetivo principal de esta herramienta es el de agilizar los procesos para que se resuelvan de manera rápida y así garantizar el acceso a la justicia de mejor manera, dentro de este portal están registradas las aerolíneas:¹⁷³

- Aeroméxico
- Alaska Airlines
- ArkeFly
- JetAirFly
- NEOS, S.P.A.
- Thomson Airways Limited
- TUI

¹⁷² *Ibidem*, pp. 104.

¹⁷³ Carrazal, Víctor, 2024, “Revista del Consumidor”, abril, pp. 106, disponible en: https://www.profeco.gob.mx/revista/RevistaDelConsumidor_Abril_2024.pdf

- Viva Aerobús
- Volaris
- Frontier Airlines, Inc.
- Mexicana¹⁷⁴

Aunado a las aerolíneas registradas en este portal, también existen dos registros de algunos proveedores electrónicos de servicios aéreos, los cuales son:

- Viajes Palacio
- Despegar.com¹⁷⁵

En cuanto a Concilianet, es un módulo para atención de quejas y solución de controversias por diversos problemas con las aerolíneas y agencias de viaje, sin embargo, no es tan ágil como el otro portal, ya que Conciliaexpres se contactaba a través de teléfono, mientras que Concilianet se deberá de presentar las quejas a través de su portal en línea, dentro de este portal están registradas aerolíneas como: ¹⁷⁶

- Aeroméxico
- Viva Aerobús
- LATAM Airlines
- American Airlines
- Alaska Airlines
- Copa Airlines ¹⁷⁷

El registro de aerolíneas internacionales dentro de los portales de la PROFECO para denunciar cualquier circunstancia da una mayor seguridad para los consumidores, sin embargo, al necesitar un registro al programa limita el alcance de esta protección, pues debería ser obligatorio el registro a estos portales para poder prestar los servicios de transporte aéreo civil dentro del

¹⁷⁴ *Ídem*

¹⁷⁵ *Ídem*

¹⁷⁶ *Ídem*

¹⁷⁷ *Ídem*

territorio mexicano, se cuenta con un plazo de un año a partir del suceso para poder presentar la denuncia ante la PROFECO por medio de Concilianet y Conciliaexpres para agilizar sus trámites.

Además de estas herramientas, la Procuraduría Federal del Consumidor ha instalado módulos de atención en los aeropuertos nacionales como el Aeropuerto Internacional de Guadalajara, Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, Aeropuerto Internacional Mariano Escobedo de Monterrey, Aeropuerto Internacional de Toluca, Aeropuerto Internacional de Cancún, Aeropuerto Internacional de Tijuana, etc., con el objetivo de que los consumidores puedan presentar sus quejas y reclamaciones de una manera más práctica.

SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO. EL PASAJERO INCONFORME CON LA RESOLUCIÓN DE LA AEROLÍNEA QUE NIEGUE EL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN QUE ESTIME LE CORRESPONDE, PUEDE HACER VALER SUS DERECHOS ANTE LA PROCURADURÍA FEDERAL DEL CONSUMIDOR.

DE LA INTERPRETACIÓN SISTEMÁTICA DE LOS ARTÍCULOS 47 BIS 2 Y 47 BIS 3, DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, EN RELACIÓN CON EL DIVERSO 99 DE LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR, SE ADVIERTE QUE EL PASAJERO INCONFORME CON LA RESOLUCIÓN DE LA AEROLÍNEA QUE NIEGUE EL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN QUE ESTIME LE CORRESPONDE, PUEDE OPTAR –ENTRE OTRAS VÍAS Y SI ASÍ CONVIENE A SU INTERÉS LEGAL– POR HACER VALER SUS DERECHOS COMO CONSUMIDOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN AÉREA INSTAURANDO EL PROCEDIMIENTO DE QUEJA O RECLAMACIÓN A QUE SE REFIERE LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR, DE APLICACIÓN SUPLETORIA A LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE AÉREO, EL CUAL SE SIGUE ANTE LA PROCURADURÍA FEDERAL DEL CONSUMIDOR QUE RECIBIRÁ LAS QUEJAS O RECLAMACIONES Y DESAHOGARÁ A SU VEZ, UN PROCEDIMIENTO CONCILIATORIO QUE, EN CASO DE NO CONCLUIR CON UN CONVENIO ENTRE LAS PARTES EN CONFLICTO, PUEDE CONVERTIRSE EN UNO ARBITRAL SI ASÍ LO CONVIENEN LOS INTERESADOS, PROCEDIMIENTO EN EL QUE TANTO EL PASAJERO, COMO EL CONCESIONARIO O PERMISIONARIO TIENEN LA POSIBILIDAD DE HACER

EFFECTIVOS SUS DERECHOS DE AUDIENCIA Y AL DEBIDO PROCESO OFRECIENDO PRUEBAS Y ALEGANDO LO QUE A SU DERECHO CONVenga PARA ACREDITAR, CADA UNO, LOS EXTREMOS DE SUS PRETENSIONES. (TESIS 2A./J. 23/2019)¹⁷⁸

Derivado de esta acción promovida ante la Suprema Corte de Justicia se hizo evidente ante este organismo la necesidad de evitar las transgresiones que son generadas por parte de las aerolíneas hacia los usuarios, pues tal y como se desprende de esta tesis, en la mayoría de las ocasiones las aerolíneas mexicanas evitan otorgar las compensaciones que por ley les corresponden a los usuarios, por lo que es necesario regular la forma en como estas compensaciones deben otorgarse, ya que no debería ser necesario que el usuario las reclame, sino que las compensaciones sean otorgadas por el simple hecho de que se vulneraran los derechos de los usuarios o en caso de que la aerolínea incurriera en alguna mala práctica, como el overbooking o alguna falla mecánica de la aeronave, cuestión totalmente imputable a las aerolíneas, ya que de acuerdo a la legislación mexicana es responsabilidad de las aerolíneas mantener en óptimas condiciones sus aeronaves.

3.2.4 COFECE (Comisión Federal de Competencia Económica)

La comisión Federal de Competencia Económica está regida por la Ley Federal de Competencia Económica, la cual se promulgó el día 23 de Mayo de 2014, la cual es reglamentaria del artículo 28 constitucional, y esta tiene el objetivo, de acuerdo a su artículo segundo, de promover, proteger, garantizar y asegurar la digna competencia en el mercado mexicano, pues al existir regulación al respecto, aseguran el crecimiento económico del país pero tratando de cuidar el desarrollo de todas las áreas económicas del país para evitar monopolios, es por ello que la Ley establece los criterios para poder castigar y prevenir esta práctica de desigualdad económica.

En el título segundo de la Ley Federal de Competencia Económica se establece a la Comisión Federal de Competencia Económica como la institución designada para el cumplimiento de la Ley, en cuanto a sus lineamientos y sus sanciones, de acuerdo a su artículo 10, la COFECE es un órgano autónomo, por lo que la forma en como deberá establecer los instrumentos para el

¹⁷⁸ Tesis 2a./J. 23/2019, Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Décima Época, Libro 63, Febrero de 2019, Tomo I, página 835.

cumplimiento de la Ley será a su discreción, respetando lo que dicta la propia ley, pero sin ir en su contra.

De acuerdo con el mismo artículo, la COFECE deberá garantizar la libre competencia y competencia económica, ahora bien, definiendo a la competencia, María Laura Casado nos da una serie de definiciones sobre la competencia, “disputa o contienda por la conquista de un mercado”, “cuando en un mercado existe un gran número de oferentes y de demandantes y en el que ninguna empresa puede alterar el mercado”, “concurso de precios y ofertas”, analizando las definiciones que nos enuncia está autora, se observa la idea central de la competencia: crear demanda y oferta para que el usuario pueda elegir la opción que más le convenga, y para eso está la COFECE, para hacer valer el derecho de elegir entre diversas opciones. (Diccionario de derecho, María Laura Casado (2009)¹⁷⁹

La COFECE tiene como misión “promover y proteger la competencia en beneficio de los consumidores mediante la eficiencia en los mercados “¹⁸⁰, es decir, la comisión deberá garantizar y aplicar los medios necesarios para que los consumidores puedan elegir la opción idónea de acuerdo a sus necesidades, para ello, se deben evitar las prácticas monopólicas, vigilando además que los precios no sean excesivos, ayudándose para ello de la PROFECO.

Específicamente en el área de la aeronáutica comercial civil, la COFECE vigila el funcionamiento de las aerolíneas, por ello, ha establecido diversas multas a las aerolíneas que intentan desestabilizar el mercado de transporte aéreo civil en los diversos aeropuertos nacionales, afectando la competencia económica y los derechos de los consumidores.

Por ejemplo, en el 2015 la COFECE inició una investigación a la aerolínea Aeroméxico y a Mexicana de Aviación por conductas monopólicas, ya que de acuerdo con sus investigaciones, estas aerolíneas se pusieron de acuerdo para establecer unas bases de tarifas bajas para intentar monopolizar el mercado aéreo y así obtener más ganancias, quitando mercado a las aerolíneas Low

¹⁷⁹ Casado, M. L. (2009). Diccionario de derecho: (ed.). Valletta Ediciones., disponible en: <https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/lc/bibliotecasbuap/titulos/66819FORERO>

¹⁸⁰ Portal de la COFECE, sobre nosotros, disponible en: <https://www.cofece.mx/conocenos/>

Cost como Viva Aerobús, Volaris e Interjet, estas prácticas monopólicas se llevaron a cabo entre el año 2008 y el año 2010 (Año en que Mexicana se declaró en bancarrota y dejó de operar).¹⁸¹

A través de la misma investigación la Comisión Federal de Competencia Económica identificó al menos 112 rutas implicadas en esta conducta, por ejemplo: León-Tijuana, México-Tijuana, Puebla-Monterrey, Ciudad de México-Cancún, Guadalajara-Puerto Vallarta, México-Acapulco, México-Mérida, México-Los Cabos, México-Monterrey y México-Guadalajara, todas estas son rutas que eran ofertadas tanto por Aeroméxico como por Mexicana de Aviación.¹⁸²

Como resultado de la investigación, fueron encontrados correos electrónicos que contaban con nombres clave para las aerolíneas, sin embargo, por el contenido de dichos correos, era fácil identificar sobre las aerolíneas involucradas, lo cual resultó en el acaparamiento del 42.1 % de los servicios de transporte aéreo afectando a más de 3 millones de pasajeros, ya que al realizar estas prácticas, estas aerolíneas estaban bloqueando la libre competencia y haciendo indirectamente que los usuarios tuvieran menos opciones para elegir vuelos en otras compañías de aviación.¹⁸³

El pleno de la COFECE determinó las siguientes medidas:

- I. Tener por acreditada la responsabilidad de Aeroméxico y Mexicana en la materialización del acuerdo colusorio descrito.
- II. Multar a Aeroméxico con 86 millones 190 mil pesos, misma que se calculó conforme a la LFCE de 1992, modificada en 2006 (LFCE 2006), por ser la normativa vigente en el periodo en el que se realizaron las conductas.
- III. Multar a Mexicana. Si bien le hubiera correspondido una sanción con montos similares a la anterior, se determinó imponer el mínimo aplicable, únicamente por la circunstancia de que esta empresa ha sido formalmente declarada en quiebra.
- IV. Multar a tres personas físicas por un monto total de 2 millones 20 mil 972 pesos.¹⁸⁴

¹⁸¹ Sanciona COFECE a aerolíneas por coludirse en el mercado de servicios de transporte aéreo de pasajeros en territorio nacional, disponible en: <https://www.cofece.mx/sanciona-cofece-a-aerolineas-por-coludirse-en-el-mercado-de-servicios-de-transporte-aereo-de-pasajeros-en-territorio-nacional/>

¹⁸² Ídem

¹⁸³ Ídem

¹⁸⁴ Ídem

Como la mayoría de las sanciones que imponen las instituciones gubernamentales mexicanas, todas las sanciones son netamente económicas, lo cual de cierta manera es una forma de evitar que las aerolíneas incurran nuevamente en estas prácticas, sin embargo, en la práctica se hace evidente que una sanción económica no es lo suficientemente fuerte para evitarlo, pues las aerolíneas continúan ejerciendo estas prácticas con el fin de beneficiarse y dañar indirectamente a los usuarios, lo que también resulta en pérdidas para el mercado aéreo nacional, por lo que debería ser necesario implementar sanciones encaminadas a la pérdida de la concesión, pues esto sin duda haría que las aerolíneas sigan los lineamientos adecuados, aunado a que esto les daría la posibilidad de unirse a las alianzas de aviación más prestigiosas del mundo.

Por lo tanto, la Comisión Federal de Competencia Económica en conjunto con la Procuraduría Federal del Consumidor y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Agencia Federal de Aviación Civil, tienen el deber de regular correctamente la Tarifa Única de Aeropuertos, ya que se encuentra en un descontrol en nuestro territorio, pues las tarifas son diferentes en todos los aeropuertos nacionales derivado de los grupos conformados por diversas aerolíneas, aunado a que la Ley de Aviación Civil les concede la libertad a los aeropuertos para fijar la TUA de acuerdo a sus necesidades, lo cual afecta directamente a los consumidores, pues no existe un equilibrio en los precios, violando además, la función de la COFECE.

CAPITULO IV. ANALISIS DE LA LEGISLACIÓN DE LAS AEROLÍNEAS QUE ESTÁN EN PRIMEROS LUGARES EN SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO CIVIL.

En el contenido del presente capítulo se analizarán a las mejores aerolíneas del mundo, pero más en específico se analizará la historia y acontecimientos de Qatar Airways, Singapore Airlines, Air France KLM y Turkish Airlines, ya que estas aerolíneas constantemente se encuentran entre las mejores del mundo en materia de seguridad, servicios ofrecidos y atención al cliente, además de contar con muy bajas reclamaciones por parte de los usuarios, razones por las que los usuarios constantemente eligen a los servicios de transporte de estas empresas aeronáuticas, ya que con todos sus lineamientos y la forma en cómo operan les brinda a los usuarios certeza jurídica necesaria para poder volar con mayor seguridad.

Pero ya responder la pregunta, ¿Quién se encarga de calificar a las aerolíneas como las mejores del mundo?, se analizarán los antecedentes y el funcionamiento de Skytrax, uno de los servicios de calificación de transporte aéreo más importantes derivado de su antigüedad, pero sobre todo por la forma en como realizan sus estudios para determinar los factores que convierten a una aerolínea en una de las más confiables del planeta.

Aunado a esto, se investigará lo relativo a las alianzas de aviación civil mundial, ya que estas están encaminadas a la cooperación entre las diferentes aerolíneas del mundo con el objetivo de establecer políticas que las ayuden a fortalecerse mutuamente, además de ganar terreno en el mercado mundial de aviación civil, por lo que se analizará a las alianzas más importantes del mundo como lo son la Alianza One World, Sky Team y la Star Alliance.

Como parte final del análisis del capítulo, se realizará un análisis de los documentos emitidos por parte de la Unión Europea, ya que sus miembros cuentan con algunas de las mejores aerolíneas del mundo, por lo que resulta necesario analizar esta legislación y compararla con la legislación mexicana, para de esta forma poder establecer las mejoras que son necesarias para que el sistema de transporte aéreo civil pueda acercarse a los mejores del mundo, lo que beneficiaría a los millones de usuarios de las aerolíneas nacionales, así como ayudaría al incremento de la economía del país, ya que el turismo se podría elevar de forma considerable.

4.1 Clasificación de las Mejores Aerolíneas del Mundo (SKYTRAX)

Derivado del uso del transporte aéreo civil por parte de usuarios de todas las partes del mundo, surgió la necesidad de analizar a todas y cada una de las aerolíneas que operan en todas las naciones del planeta, pues la importancia radica en que los usuarios puedan conocer todas las características que hacen que ciertas aerolíneas sean superiores que otras, en diferentes sectores importantes al momento de decidir cuál aerolínea es la idónea al momento de viajar de un lugar a otro, de manera internacional o nacional, por ello surgieron los *World Airline Awards* dedicados a premiar el mejor funcionamiento de las aerolíneas, y así incentivar que cumplan con los más altos estándares en cuanto a la operación de sus vuelos.

Estos premios surgen a través de Skytrax, la cual es “una organización de calificación del transporte aéreo internacional que tiene como objetivo mejorar la Calidad de la experiencia del cliente usuario de una aerolínea civil”¹⁸⁵, para llevar a cabo esto, cuenta con una amplia gama de servicios encaminados al mejoramiento del funcionamiento de las aerolíneas de todo el mundo, ya que derivado de sus inspecciones de seguridad otorga un certificado que da validez al buen funcionamiento de una aerolínea y de un aeropuerto, brindando así un marco de certeza para los usuarios.

Skytrax surge en el año de 1989 teniendo como sede de fundación la ciudad de Londres en Inglaterra, siendo hasta el día de hoy su sede oficial, con el motivo de vigilar el funcionamiento no solo de las aerolíneas, sino también de los aeropuertos del mundo, sin embargo, para poder que un aeropuerto o una aerolínea tenga la certificación de Skytrax y que sea evaluado, tendrá que presentar una solicitud formal ante la organización, lo que le otorga validez a esta organización es el hecho de que las mejores aerolíneas del mundo, de acuerdo varios ranking mundiales, están inscritas en los diferentes programas de Skytrax.

Para calificar el desempeño de las aerolíneas mundiales, esta organización implemento el programa *World Airline Star Rating*, el cual surgió en el año de 1999 como medio de evaluación

¹⁸⁵ Acerca de nosotros, *Skytrax*, disponible en: <https://skytraxresearch.com/es/about-us/>

a las aerolíneas, el sistema de calificación está basado en estrellas, de las cuales, 0 es el nivel más bajo y 5 estrellas es el nivel máximo, consolidando a las aerolíneas que posean esa calificación, como una de las mejores y con los más altos estándares de calidad, haciendo este análisis con expertos en materia aeronáutica y de forma imparcial con el objetivo de crear una red de seguridad en materia de aviación civil, calificando aspectos como la seguridad de la aerolínea en cuanto a sus aeronaves y su operación dentro de los aeropuertos, así como de los servicios que ofrecen a los usuarios, actualmente solo existen diez aerolíneas que cuentan con cinco estrellas, las cuales son: ANA All Nippon Airways, Asiana Airlines, Cathay Pacific Airways, EVA Air, Garuda Indonesia, Hainan Airlines, Japan Airlines, Korean Air, Qatar Airways, Singapore Airlines.

Además de hacer esta clasificación por estrellas, Skytrax realiza auditorías a las que las aerolíneas se someten voluntariamente, de acuerdo con la página de esta organización “la Auditoría evalúa el rendimiento de calidad de los productos y servicios en contacto directo con el cliente, el análisis del rendimiento y los servicios de asesoramiento para la mejora de la calidad proporcionan beneficios reales a las aerolíneas”¹⁸⁶, todo esto encaminado al mejoramiento de los servicios ofrecidos a sus usuarios, por ello, estas acciones hacen que algunas aerolíneas sean superiores que otras, pues constantemente están buscando la forma en cómo pueden mejorar en todos los aspectos posibles.

Además de las aerolíneas, Skytrax también ofrece la clasificación de aeropuertos, así como las auditorías a los mismos, para poder encontrar las fallas, si es que existen, para ofrecer una mejor experiencia a los usuarios al momento de utilizar los servicios de una aerolínea en determinado aeropuerto, ya que las aerolíneas pueden estar presentes en la mayoría de los aeropuertos del mundo y no solo en su central, es por ello que Skytrax implemento el Certified Airport Rating, el cual de acuerdo a su página, es “el único ranking mundial de calidad de aeropuertos que se aplica mediante un análisis directo y profesional de los estándares de calidad de Productos y Servicios, las calificaciones de aeropuertos varían desde 1 estrella hasta la prestigiosa clasificación de aeropuertos de 5 estrellas, en 2017, Skytrax amplió el programa para incluir una categoría de clasificación dedicada a los aeropuertos regionales”¹⁸⁷, esto le otorga

¹⁸⁶ Auditorías Aéreas realizadas por Skytrax, disponible en: <https://skytraxresearch.com/es/service/airline-audits/>

¹⁸⁷ Clasificación de aeropuertos, Skytrax, disponible en: <https://skytraxresearch.com/es/service/airport-ratings/>

mayor seguridad a los usuarios de poder elegir las mejores opciones para utilizar los servicios aéreos ofrecidos, ya que estas certificaciones son públicas y todos pueden conocer la forma en cómo se evalúa para su mayor tranquilidad, de acuerdo con estas certificaciones y calificaciones, los diez mejores aeropuertos del mundo son: Doha Hamad en Qatar, Singapore Changi en Singapur, Seoul Incheon en Corea del Sur, Tokyo Haneda en Japón, Tokyo Narita en Japón, Paris CDG en Francia, Dubái en los Emiratos Árabes Unidos, Múnich en Alemania, Zúrich en Suiza, y finalmente en el puesto 10 el aeropuerto de Estambul en Turquía.¹⁸⁸

Ahora bien, para poder condecorar a las mejores aerolíneas del mundo, Skytrax lo hace a través de los *World Airline Awards*, que son los premios más aclamados en materia de aviación, pues no solo se basan en el análisis de Skytrax, sino que también incluyen la opinión de los usuarios de las diferentes aerolíneas del mundo, ya que los usuarios pueden votar por las aerolíneas, por lo que se considera a estos premios como “los oscars del sector de la aviación”¹⁸⁹, aunado a esto, los premios toman relevancia pues los altos directivos, directores y presidentes de las mejores aerolíneas del mundo.

Estos premios tienen su fundación en el año de 1999, año en el que Skytrax lanzó una encuesta global de satisfacción respecto a las aerolíneas, para que los usuarios pudieran expresar su opinión acerca de las aerolíneas, lo que guía estos premios es la imparcialidad, ya que no aceptan patrocinios comerciales para evitar la influencia de las marcas en sus resultados, además de no cobrar por la premiación ni el acceso a la ceremonia, todo esto con el fin de garantizar los resultados más transparentes y confiables posibles¹⁹⁰, de acuerdo con su sitio web, estas son algunas de las opiniones de la industria aeronáutica mundial:

Sir Tim Clark, Presidente, Emirates Airline

“estos premios son considerados un referente de excelencia en nuestro sector.”¹⁹¹

¹⁸⁸ Mejores 100 aeropuertos del mundo en 2024, World Airports Awards, disponible en: <https://www.worldairportawards.com/es/worlds-top-100-airports-2024/>

¹⁸⁹ Skytrax, World Airline Awards, disponible en: <https://skytraxresearch.com/es/service/airline-of-the-year-awards/>

¹⁹⁰ World Airline Awards, disponible en: <https://www.worldairlineawards.com/about-us/>

¹⁹¹ Skytrax: World Airline Awards, disponible en: <https://skytraxresearch.com/es/service/airline-of-the-year-awards/>

Sr Tony Fernandes, Group CEO, AirAsia

“el Premio Skytrax a la mejor aerolínea de bajo coste es el único premio que se otorga basándose en juicios independientes de nuestros propios clientes.”¹⁹²

Sr Akbar Al Baker, Group CEO, Qatar Airways

“Me siento inmensamente orgulloso y es un honor para mí recoger este prestigioso premio en nombre de mi plantilla y de mi país.”¹⁹³

Por lo que la opinión respecto de los resultados de estos premios es suficiente para poder efectuar un criterio propio sobre ciertas aerolíneas, como el ejemplo de Qatar Airways, ya que esta aerolínea ha ganado en múltiples ocasiones el premio a la mejor aerolínea del mundo, por lo que resulta interesante analizar el porqué de tan grande éxito, además de que las aerolíneas pueden alentar la votación de sus usuarios, pero siempre contando con el monitoreo de Skytrax para evitar que existan promociones que intenten ganar el voto de manera desleal, todo con el fin de tener una valoración real y precisa, pero sobre todo, imparcial.¹⁹⁴

De acuerdo con esto, es necesario que las aerolíneas constantemente fijen tanto sus objetivos de ventas como de atención al cliente, pues en la actualidad existen muchas empresas de aviación civil que buscan ganar el mercado constantemente a través de diferentes estrategias de marketing, por lo que las diferentes aerolíneas del mundo buscan mejorar su infraestructura y flota de aeronaves con el fin de ganar popularidad entre los usuarios de las aerolíneas y de esta forma poder ganar la competencia por convertirse en la mejor aerolínea del mundo y ofrecer viajes a todas las partes del mundo.

¹⁹² *Ídem*

¹⁹³ *Ídem*

¹⁹⁴ FAQ, Skytrax, disponible en: <https://www.worldairlineawards.com/about-us/>

4.1.1 Qatar Airways

Esta aerolínea es la mejor del 2024 de acuerdo con los World Airlines Awards dirigidos por Skytrax, y también ha logrado esta hazaña en los años 2011, 2012, 2015, 2017, 2019, 2021 y 2022¹⁹⁵, siendo recurrente en la cima, derivado de su excelente organización y servicio, además de la opinión de sus usuarios, por lo que esta aerolínea actualmente se perfila como una de las más importantes dentro de la aeronáutica civil, a pesar de contar con poco tiempo desde su creación, lo cual le otorga más reconocimiento, ya que ha conseguido superar a ciertas aerolíneas históricas como British Airways, KLM Airways o AirFrance en menor tiempo, aunado a que su aeropuerto sede también ha sido nombrado como uno de los mejores del mundo, por lo cual es interesante analizar el trasfondo de esta aerolínea, pues es considerada una aerolínea bandera.

Qatar Airways fue fundada en el año de 1993 y le pertenece a la Familia Real de Qatar, iniciando operaciones en Enero de 1994 teniendo como sede central el aeropuerto de Doha en Qatar¹⁹⁶, sus principales inversores en un principio fueron los miembros de la Familia Real de Qatar, quienes gobiernan a esta nación, por lo que es una aerolínea bandera debido a la inversión del gobierno Qatarí en las acciones de la empresa, sin embargo, en el transcurso de los años se comenzó a recibir capital privado, por lo que la Familia Real de Qatar tiene el 50% de las acciones, mientras que los inversores privados tienen el 50% restante¹⁹⁷, lo que le da gran fuerza a esta aerolínea en cuanto a capital se refiere.

En el año de 2003, tan solo a 10 años de ser fundada, Qatar Airways fue la primera aerolínea del mundo en pasar satisfactoriamente la rigurosa auditoria de seguridad que realiza la IATA (International Air Transport Association)¹⁹⁸, por lo que desde sus inicios se logró demostrar el compromiso de esta aerolínea para tener los más grandes estándares de seguridad en cuanto a aeronaves, servicios aéreos y servicios al cliente respecta, por todas estas razones Qatar Airways ha sido galardonada en varias ocasiones como la mejor aerolínea del mundo, en la opinión de

¹⁹⁵ Qatar Airways, About Us, disponible en: <https://www.qatarairways.com/press-releases/en-WW/about/>

¹⁹⁶ US-QATAR, Business Council, member: Qatar Airways, disponible en: <https://www.usqbc.org/member/qatar-airways>

¹⁹⁷ *Ídem*

¹⁹⁸ *ídem*

expertos en materia aeronáutica y en la opinión de los usuarios de las diversas aerolíneas mundiales.

Sin duda alguna, esta aerolínea debería ser un modelo a seguir por las demás aerolíneas mundiales, ya que constantemente busca mejorar en todos los aspectos para mejorar la experiencia de los usuarios, el cual debería ser el objetivo principal, puesto que si el trato a los usuarios es de excelencia, sin duda alguna, van a elegir a esta aerolínea en cualquier parte del mundo, por esto mismo, Qatar Airways también ha ganado el premio a la mejor tripulación aérea de una aerolínea civil, es decir, que tanto las sobrecargos, pilotos y demás personal, son de los mejores trabajadores del mundo, ya que esta empresa cuenta con alrededor de 19 000 empleados en su nómina.¹⁹⁹

Aunado a esto, también busca expandir sus relaciones internacionales al establecer alianzas con gobiernos de todo el mundo, por ejemplo, fue miembro fundador del consulado de negocios entre Qatar y Estados Unidos de América²⁰⁰, además de contar con vuelos a prácticamente cualquier país del mundo, en el caso de México, cuenta con vuelos desde prácticamente cualquier aeropuerto mexicano a cualquier parte del mundo, por lo que cuenta con una elevada presencia comercial mundial, derivado de sus estrictos lineamientos de calidad.

Además de lo expresado anteriormente, Qatar Airways es una de las aerolíneas que más se preocupa por cumplir con las auditorias de las organizaciones de seguridad mundiales para que los usuarios cuenten con seguridad y certeza en sus vuelos, además de comprometerse a no contaminar el medio ambiente, por lo que cuentan un programa ambiental basado en la certificación ISO 14001 que emite la IATA, aunado a esto, en el año de 2016 se convirtió en la primer aerolínea del mundo en preocuparse por la vida animal, ya que se certificó en la prevención del tráfico de vida animal en la aviación mundial²⁰¹, por lo que claramente es una de las aerolíneas más comprometidas con la excelencia.

¹⁹⁹ *ídem*

²⁰⁰ *ídem*

²⁰¹ Qatar Airways, About Us, disponible en: <https://www.qatarairways.com/press-releases/en-WW/about/>

Son por todos estos motivos por los que las aerolíneas mundiales deberían de fijarse en todos los programas y lineamientos que son implementados en general en el país de Qatar, ya que tanto la aerolínea bandera (Qatar Airways) como su aeropuerto central (Doha), son reconocidos mundialmente por su excelencia, es así que las aerolíneas mexicanas podrían copiar ciertos modelos de negocio para mejorar, ya que las empresas mexicanas son de las aerolíneas mundiales con más quejas de los usuarios aunado a que son también las que menos participación tienen en cuanto a programas de certificación de calidad y seguridad, por lo que resultaría idóneo regular de mejor manera al espacio aéreo mexicano y poder competir con las demás aerolíneas mundiales y así evitar el cabotaje que el presidente mexicano actual, Andrés Manuel López Obrador, expresó la necesidad de implementarlo.

El cabotaje es de manera general, que una aerolínea extranjera pueda ofrecer vuelos nacionales en un país donde no tiene su sede central²⁰², al respecto, nuestro presidente considero la idea de que era conveniente para los intereses nacionales reformar la Ley de Aviación Civil para permitir el cabotaje en el territorio mexicano, ya de acuerdo con el artículo de esta ley, el cabotaje está prohibido, pero la intención del presidente era la de aperturar el mercado para que el turismo incrementara de manera considerable así como mejorar las terminales del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, el cual ha sido recién creado.²⁰³

Lo cual tal vez podría funcionar debido a que podría fomentar que las aerolíneas mexicanas pudieran mejorar sus servicios para competir con aerolíneas como Qatar Airways, sin embargo, también podría resultar complicada la forma de cómo se regularía el servicio, ya que las empresas extranjeras cuenta con una base de legislación diferente y pertenecen a organizaciones diferentes a las aerolíneas mexicanas, por lo que resultaría complicado resolver controversias posibles entre los usuarios mexicanos y las aerolíneas extranjeras, razón por la cual esta iniciativa fue rechazada, ya que aunque la idea general era buena, la forma en cómo debería ser regulada impidió que se llevara a cabo.²⁰⁴

²⁰² Cabotaje, Gobierno Español, disponible en: <https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/transporte-internacional-de-viajeros/servicios-de-cabotaje>

²⁰³ ¿Qué es el cabotaje y por qué lo propuso AMLO?, disponible en: <https://www.forbes.com.mx/que-es-el-cabotaje-y-por-que-lo-propuso-amlo/>

²⁰⁴ AMLO da marcha atrás al cabotaje aéreo en su propuesta de ley de aviación, disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/AMLO-da-marcha-atras-al-cabotaje-aereo-en-su-propuesta-de-ley-de-aviacion-20230412-0046.html>

4.1.2 Singapore Airlines

La historia de este aerolínea es muy interesante, ya que antes de ser la empresa aeronáutica que es hoy en día, estuvo unida a la empresa que hoy en día es Malaysia Airlines, por lo que su fundación se llevó a cabo en el día 01 de Mayo de 1947 bajo el nombre de Malayan Airways Limited (MAL) despegando desde el aeropuerto de la ciudad de Kallang en Singapur, lo que significó el inicio de la actividad aérea civil en Singapur con destino a las ciudades de Kuala Lumpur, Ipoh y Penang ubicadas en el territorio de Malasia (Malaysia), lo que conectó a estas naciones derivado de la cercanía que tienen.²⁰⁵

A partir del año de 1948 se implementó el primer vuelo internacional con destino a la ciudad de Bangkok en Tailandia, lo que hizo que Singapur y Malasia comenzaran a tener una mayor apertura internacional en lo que se refiere al turismo internacional, además de agregar a su flota las aeronaves Douglas DC-3²⁰⁶, que fueron aeronaves revolucionarias para su época, pues su historia está llena de logros, por su participación en la segunda guerra mundial, dando ventana a los aliados debido a sus dimensiones y a la eficiencia en su motor, por lo que después de participar en este conflicto bélico, muchas unidades de estas aeronaves fueron acondicionadas para su uso civil, derivado del gran modelo que es el Douglas DC-3, hasta el día de hoy, algunos modelos de éste avión siguen operando en el mundo.²⁰⁷

Entre los años de 1951 y 1952 además de ofrecer agua a los pasajeros de sus aviones, la compañía comenzó a ofrecer algunos aperitivos tales como sándwiches, embutidos y galletas, además de bebidas frías, calientes y alcohólicas con el fin de darle a los usuarios una mayor experiencia al momento de utilizar sus servicios de transporte aéreos, preocupándose por la forma en como sus clientes percibían los servicios de esta aerolínea, derivado de este objetivo, se decidió introducir el modelo de las sobrecargos mujeres que hoy en día son una de las insignias de Singapore Airlines por su excelente servicio.²⁰⁸

²⁰⁵ Nuestra herencia, Singapore Airlines, disponible en: https://www.singaporeair.com/es_ES/es/flying-withus/our-story/our-heritage/

²⁰⁶ Ídem

²⁰⁷ Avión Douglas DC-3 del Aero museo de Málaga, disponible en: <https://aeromuseo.org/avion-douglas-dc3-del-aeromuseo-malaga/>

²⁰⁸ Nuestra herencia, Singapore Airlines, disponible en: https://www.singaporeair.com/es_ES/es/flying-withus/our-story/our-heritage/

Un cambio más hacia su nombre se llevó a cabo en Mayo del año de 1966 cuando paso a llamarse Malaysia-Singapore Airlines (MSA)²⁰⁹, dando un mensaje de cooperación entre estas dos naciones, pues esta aerolínea ha sido marcada por muchos hechos históricos como la segunda guerra mundial, donde el país fue añadido a Japón, para posteriormente adherirse a Malasia y finalmente declarar su independencia en el año de 1965²¹⁰, un año antes del cambio del nombre de la compañía, lo que hace más sorprendente la recuperación para ser hoy en día una de las mejores aerolíneas de aviación del mundo.

Entre los años de 1968 y 1970 la compañía agregó a su flota de aeronaves tres modelos Boeing 707 así como cinco Boeing 737-100 con el objetivo de mejorar la eficacia de sus servicios ofrecidos²¹¹, ya que estas nuevas aeronaves podían soportar distancias más grandes, lo que hacía posible abrirse camino hacia nuevas ciudades y expandir la marca, además de que estas aeronaves contaban con mayor rapidez lo que hacía posible una mayor frecuencia de vuelos, y así, generar más ingresos y seguir creciendo como aerolínea.

Un hecho histórico para esta aerolínea fue la separación de la aerolínea en dos empresas diferentes, pues en el año de 1972 se crearon dos aerolíneas nuevas derivadas de la principal, Malaysian Airlines System y Singapore Airlines, lo cual marco la historia de las dos aerolíneas, pues la Aerolínea que hoy en día es Malaysian Airlines tuvo uno de los accidentes más recordados en la historia de la aviación, ya que el 08 de Marzo de 2014 el vuelo 370 de Malaysia Airlines que despegó de Kuala Lumpur en Malasia con destino a la ciudad de Beijing en China, a las 3:45 am emitió un código rojo derivado del mal funcionamiento de la aeronave, por lo que se esperaba llegara a su destino a las 6:30 am sin embargo perdió comunicaciones, lo cual resultó en uno de los misterios en la aviación más grandes de la historia, por lo que la historia de estas dos aerolíneas y naciones se separaron en un momento correcto para cada uno tomar su camino.²¹²

²⁰⁹ Ídem

²¹⁰ El avance económico de Singapur: Independencia e inicios de la nación insular, disponible en: <http://pueaa.unam.mx/blog/avance-economico-de-singapur-primera-parte#:~:text=Singapur%20es%20un%20peque%C3%B1o%20pa%C3%ADs,en%20el%20reci%C3%A9n%20independizado%20Singapur.>

²¹¹ Nuestra herencia, Singapore Airlines, disponible en: https://www.singaporeair.com/es_ES/es/flying-withus/our-story/our-heritage/

²¹² Vuelo MH370: ¿qué pasó con el avión de Malaysia Airlines desaparecido y su búsqueda? disponible en: <https://cnnespanol.cnn.com/2024/03/08/malaysia-airlines-mh370-que-paso-avion-desaparecido-orix>

En el año de 1998 esta aerolínea renovó completamente sus aeronaves, para ofrecer una mayor gama de comodidad en todas las clases que ofrecía, la renovación tuvo un estimado de quinientos millones de dólares de singapur (SGD), por lo que se hace evidente que Singapore Airlines no tiene reparos en gastar una fuerte suma de dinero para poder ofrecer una mejor experiencia de vuelo a los usuarios y así permanecer en la elite de las empresas aeronáuticas civiles.²¹³

En la época reciente esta aerolínea continúa aumentando la flota de aviones de calidad premium, siendo uno de los referentes en este aspecto, en el 2015 completo uno de los más grandes vuelos ya que transportó a 300 pasajeros en uno de los aviones más grandes del mundo, el Airbus A380, y en 2016 encargo una flota de 67 aviones Airbus A350, en el 2017 nuevamente realizan una inversión de 850 millones de dólares (USD) para mejorar todas las cabinas de los aviones Airbus A380²¹⁴ para poder ofrecer una experiencia de lujo y alta gama, sector en el cual son uno de los mejores, debido a toda la inversión que esta compañía invierte en el mejoramiento de sus aeronaves, derivado de esto, es que es considerada como una de las mejores aerolíneas del mundo, recibiendo múltiples premios y siendo la segunda mejor aerolínea del mundo de acuerdo con los World Airlines Awards.

Es interesante analizar cómo es que aerolíneas como Singapore Airlines ha trascendido a través del tiempo como una de las mejores aerolíneas del mundo desde su creación, ya que siempre han buscado innovar y mejorar su flota de aeronaves para que la experiencia de vuelo sea premium en todas sus clases, aunado a la historia complicada de su país de origen, ya que Singapur es una nación muy pequeña, sin embargo, es una nación que ha crecido exponencialmente durante el transcurso del tiempo, además de que ofrece una de las mejores calidad de vida del mundo, contando también con gran tecnología, internet más rápido que en las demás partes del mundo, por lo que resulta complicado de asimilar que un país como México, contando con los recursos que tiene, no sea capaz de tener empresas de aviación que puedan competir si quiera con Singapore Airlines para tener al menos una de las mejores aerolíneas de Latinoamérica, por lo que resulta

²¹³ Nuestra herencia, Singapore Airlines, disponible en: https://www.singaporeair.com/es_ES/es/flying-withus/our-story/our-heritage/

²¹⁴ *Ídem*

importante el mejoramiento de la regulación nacional encaminada a la mejora de nuestras empresas nacionales de aviación civil.

4.1.3 Turkish Airlines

Las aerolíneas de Turquía han tenido un auge en materia de seguridad, por lo que resulta interesante analizar su legislación, así como sus aerolíneas, por lo que es importarse centrar la atención en Turkish Airlines, la cual se fundó en Mayo de 1933 bajo el nombre de “State Airlines Administration”, contando con una flota de 5 aeronaves y con tan solo 30 empleados, por lo que esta aerolínea cuenta con un recorrido histórico de 91 años de existencia, lo cual parece poco, pero realmente es un gran resultado mantenerse, pues a lo largo de la historia se han observado como algunas aerolíneas que parecían estables desaparecieron con el tiempo por diversos factores.²¹⁵

En el año de 1947 esta aerolínea realizó su primer vuelo a otro país, por lo que se creó la ruta Estambul – Atenas, incrementando su flota de aeronaves a 33 para el año de 1951, con lo que se logró navegar hacia nuevos destinos como Nicosia en el país de Chipre, Beirut en el Líbano y El Cairo en Egipto, fue hasta el año de 1955 cuando esta aerolínea adquirió el nombre de Turkish Airlines, aunado a este acontecimiento, fue en el mismo año cuando se unió a la International Air Transport Association (IATA).²¹⁶

En el año de 1958 se concretó un suceso importante en la historia de esta aerolínea, pues agregó a su flota cinco aeronaves Viscount 794, lo cual marcaría de la misma forma un hito aeronáutico, ya que se dejaba atrás los motores basados en pistones, debido a que estas aeronaves utilizaban motores a reacción como medio forma de operación, por lo que resultaba un modelo más eficaz al momento de navegar, lo cual reducía tiempo y distancia entre el lugar de salida y el lugar de destino.²¹⁷

El logotipo emblemático de la compañía, que es un ganso con los colores de la bandera nacional de Turquía se diseñó en el año de 1959, por Mesut Manioğlu, este animal fue su

²¹⁵ Our success story, Turkish Airlines, disponible en: <https://www.turkishairlines.com/es-mx/press-room/about-us/our-story/>

²¹⁶ *Ídem*

²¹⁷ *Ídem*

inspiración debido a que pueden volar a una altura de 9000 pies (2743.2m), puesto que una aeronave en ese tiempo volaba a la misma altitud, razón por la cual se eligió como la cara de la compañía, al menos en materia de marketing, durante 1961 los capitanes Zihni Barın and Nurettin realizaron un vuelo histórico para la aerolínea, ya que salieron de los Estados Unidos de América con destino a Turquía, cruzando el Océano Atlántico a bordo de una aeronave F-27 en un vuelo que duró 30 horas.²¹⁸

Ya en el tiempo actual, esta aerolínea se unió a la Star Alliance con el objetivo de mejorar en todos los aspectos posibles, demostrando una vez más como se preocupa por ser una de las mejores aerolíneas del mundo, por lo que en el 2024 ha sido galardonado como la novena mejor aerolínea mundial²¹⁹, por lo que su historia continúa siendo de éxito, sin embargo, se encuentra por debajo de la poderosa Qatar Airways, derivado de la inyección de capital del estado Qatarí, lo cual hace notoria que las aerolíneas bandera, es decir, aquellas con capital del gobierno, tienen más sustentabilidad económica y permite ofrecer un mejor servicio al cliente.

4.1.4 AirFrance

Air France es una de las empresas más reconocidas del mundo, fue creada el 30 de Agosto de 1933 a través de la fusión de las 5 principales aerolíneas de Francia, las cuales eran Air Orient, Air Union, Lignes Farman, CIDNA y Aeropostale, todo con la intención de crear una aerolínea bandera, por lo que se unificaron en una aerolínea sin nombre aun, hasta que un periodista del periódico Le Journal llamo a esta aerolínea “Air France” durante la conferencia de prensa del director general de la nueva aerolínea, Louis Alegre.²²⁰

Más adelante, en 1946 Air France comenzó a expandirse a todas partes del mundo, creando nuevas rutas hacia el continente Americano, Así y África, posteriormente el primer vuelo que existió de la ciudad de París en Francia con destino a la Ciudad de México en México se llevó a cabo el día 27 de Abril de 1952 a las 7:24 pm, conectando dos continentes como lo es el Europeo y el Americano, a través del avión Lockheed Constellation F-BZAT, despegando desde el

²¹⁸ *Ídem*

²¹⁹ *Ídem*

²²⁰ THE BIRTH OF AIR FRANCE: 1933-1945, disponible en: <https://corporate.airfrance.com/en/our-history-legend>

aeropuerto de Orly en Francia, haciendo escala en las ciudades de Gander en Canadá y New York en Estados Unidos, para finalmente llegar a la Ciudad de México después de haber recorrido más de 9000 kilómetros y transcurrido más de 22 horas, durante este vuelo los acompañó una comitiva de Air France encabezada por su presidente.²²¹

En ese vuelo viajaban 34 pasajeros, por lo que fueron los inicios de los vuelos entre Francia y México, lo cual resultaba bastante benéfico para ambas naciones, ya que de esta forma el turismo incrementaría de forma notoria, teniendo dos vuelos por semana en el año de 1952 y después se aumentaría en el año 1957 a la cantidad de siete vuelos por semana, para de esta forma conectar a las dos capitales de estos países, con el avance del tiempo y de la tecnología, cada vez eran más los pasajeros que podrían viajar entre ambos países, gracias al Boeing 707 que fue implementado para volar en Air France en 1961.²²²

Además de todos estos acontecimientos históricos, en Junio del año 2000 Air France junto con Delta Airlines, Aeroméxico y Korean Air se unieron para que juntos pudieran crear el Sky Team, una alianza de aviación civil formadas por estas aerolíneas con el objetivo de ayudarse a crecer mutuamente, así como el de elevar la calidad de su servicio al compartir diversas estrategias de seguridad y satisfacción al cliente, alianza que hasta el día de hoy sigue en pie, contando con más de 20 miembros, además de tener como otro objetivo el de competir con las alianzas OneWorld y Star Alliance.²²³

En uno de los sucesos más importantes de Europa en materia de aviación se dio en el mes de Mayo del año 2004, cuando Air France y KLM Royal Dutch Airlines decidieron unificarse para formar el Grupo llamado Air France KLM, la aerolínea KLM Royal Dutch Airlines es una de las empresas de aviación más antiguas del mundo, ya que fue fundada en 1919, permaneciendo con su nombre hasta la actualidad, es por este motivo que la unión de estas aerolíneas es un hito muy

²²¹ Air France celebra sus 70 años en México, disponible en: <https://www.airfrance.com.mx/information/meilleures-offres/70-anos>

²²² *Ídem*

²²³ About history of Skyteam, disponible en: <https://www.skyteam.com/en/about/history>

importante para la historia de la aviación, ya que conformarían uno de los grupos más relevantes en cuanto a materia de aviación se refiere.²²⁴

Este grupo estaría compuesto por estas dos aerolíneas y otras tres empresas, con el objetivo de no cambiar su imagen, sino únicamente unir su fuerza de capital, así como su flota aeronáutica, por lo que este grupo transporta a más de 77 millones de pasajeros al año a través de sus 548 aeronaves, viajando a más de 318 ciudades alrededor del mundo, lo cual le otorga mayor relevancia en materia de aviación, aunado a que el Aeropuerto que es centro de operaciones de Air France, Charles de Gaulle en París, es uno de los Aeropuertos mejor ubicados, por lo que las conexiones hacia otras ciudades pueden llevarse a cabo de forma más fácil y eficiente.²²⁵

En cuanto a sus finanzas, esta alianza les ha dado una mayor ganancia, puesto que sus acciones se cotizan en las bolsas de valores tanto de Ámsterdam como de París, lo cual sin duda alguna le otorga más fuerza comercial al grupo Air France KLM, ya que al fusionar el capital y cotizar la bolsa de valores en dos naciones le otorga mayor sostenibilidad al grupo para poder mejorar y conseguir mejoras y así poder ofrecer un mejor servicio, aunado también a la participación de capital francés y neerlandés en más acciones del grupo, ya que estas aerolíneas son de tipo bandera.²²⁶

Es por ello que debería ser importante para las aerolíneas mexicanas el indagar sobre la forma en como Air France opera, ya que no solamente ofrece un buen servicio, sino que también en cuanto a las finanzas cuentan con salud financiera óptima, ya que decidió formar una alianza con una empresa de aviación importante como lo es KLM Royal Dutch Airlines, una decisión acertada, ya que al formar la alianza gozan de mayor fuerza de capital, así como de una mayor flota de aeronaves, lo cual hace que pueda ser una de las mejores aerolíneas del mundo, operando con los mayores índices de calidad.

²²⁴ About Air France, disponible en: <https://www.klm.com.mx/information/corporate/about-air-france-klm>

²²⁵ *Ídem*

²²⁶ *Ídem*

4.2. Alianzas Mundiales de Aviación Civil

Para analizar mejor el contexto de las aerolíneas es necesario también investigar acerca de las mejores alianzas de aviación del mundo, ya que esto permite la mejora común de la comunidad aérea internacional, de acuerdo con el Manual sobre la Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional publicado por la OACI, las alianzas de aviación son “uniones voluntarias de líneas aéreas por medio de diversos arreglos comerciales de cooperación”.²²⁷

Estas alianzas están encaminadas a que las aerolíneas puedan ayudarse a cumplir con los objetivos trazados tanto económicamente como lo relativo al servicio al cliente, ya que constantemente las aerolíneas mundiales buscan innovar y ofrecer mejores experiencias al usuario con el objetivo de ganar presencia entre los usuarios de todo el mundo, además de ayudarse en la búsqueda por mejorar en materia de seguridad aérea, para ello, una vez que forman una alianza, esto les da más estabilidad, pues en muchas ocasiones estas alianzas guardan cierto capital para ayudarse mutuamente, mejorando la infraestructura de sus centros de operaciones.

Además de esto, buscan competir por el mercado mundial de aviación civil, ya que vivimos en un mundo globalizado y por lo tanto la competencia es cada vez mayor, es así que las aerolíneas emergentes buscan ganar usuarios a través del mejor funcionamiento de sus sistemas de transporte aéreo, así como de los ofrecidos al usuario, como fue el caso de Qatar Airways, la cual cuenta con una historia significativamente corta y ha logrado superar a ciertas aerolíneas más antiguas como lo es Qantas Airlines o KLM Royal Dutch Airlines, es por esto que las alianzas buscan que sus miembros puedan sobresalir en todos los rubros necesarios.

4.2.1 OneWorld

Esta es una de las alianzas de aviación más importantes del mundo, compitiendo únicamente con el Sky Team y con Star Alliance por el dominio de los cielos, la alianza OneWorld fue creada en el año de 1999 y sus miembros fundadores fueron American Airlines, British Airways, Cathay Pacific y Qantas, aerolíneas pertenecientes a diferentes continentes, por lo que

²²⁷ ICAO, 2004, Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional, segunda edición, disponible en: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf

garantizaban con su creación la cooperación internacional en tema de aviación civil, actualmente OneWorld cuenta con 13 miembros, American Airlines, Alaska Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, Malaysia Airlines, Qantas, Qatar Airways, Royal Air Maroc, Royal Jordanian y Sri Lankan Airlines, además de tener pendiente la incorporación de Omen Air y de Fiji Airlines.²²⁸

En el 2008 los miembros de OneWorld se convirtieron en los primeros en ofrecer las mismas tarifas en diferentes aerolíneas para poder viajar alrededor del mundo, para esto, la alianza contempla dos tipos de tarifas, una de ellas basada en el viaje entre un continente y otro, y el segundo tipo de tarifa sería el de obtener una tarifa en relación a la distancia recorrida, con el fin de ofrecer al usuario la mejor experiencia, así como de certeza, ya que al conocer bien las tarifas, el cliente podría saber exactamente qué es lo que está comprando, de esta forma, a través de todas las aerolíneas miembro, pueden ofrecer vuelos a casi todo el mundo, ya que cuentan con alrededor de 3400 aeronaves para poder ofrecer sus servicios de transporte aéreo, por lo que diariamente se estima que están despegando de los diferentes aeropuertos 13000 vuelos diarios, lo que es una cantidad considerable.²²⁹

La primera base central de operaciones de One World estuvo establecida en Vancouver, Canadá, después estuvo establecida por 10 años en la ciudad de New York en Estados Unidos de América, hasta que finalmente se estableció en la ciudad de Fort Worth, Texas, Estados Unidos, derivado de que el miembro fundador de la alianza “American Airlines” tiene su base central en la ciudad de Texas, razón por la cual esta alianza decidió establecerse en los Estados Unidos de América, además de tener una posición estratégica en cuanto a planeaciones de vuelos.²³⁰

Al igual que Qatar Airways, miembro de su alianza, One World se compromete a mejorar las emisiones de contaminantes que las aeronaves de todas sus aerolíneas producen anualmente, por lo que se convirtió en la primera alianza de aviación mundial en unirse al programa Connect Emissions Calculations CO2 de la IATA, por lo que significa que todos los miembros que formen

²²⁸ Acerca de la alianza OneWorld, Hechos y cifras detrás de la alianza de aerolíneas internacional, disponible en:

<https://es.oneworld.com/about-the-oneworld-alliance>

²²⁹ *Ídem*

²³⁰ *Ídem*

parte de esta Alianza, se comprometen a cumplir con los lineamientos de este programa para de esta forma One World se considere una alianza verde encaminada a disminuir la contaminación de su flota de aeronave, por lo cual One World se compromete a utilizar al menos 10% de combustible de avión sustentable en todas las aerolíneas miembros de esta alianza para el año 2030.²³¹

En el 2024 One World ha incrementados sus Salas Premium (Lounges) de 350 hasta el número de 700 salas, lo cual es el doble y hace evidente que la alianza está preocupada de poder ofrecer a los usuarios experiencias más Premium, especialmente para sus viajeros frecuentes, por lo que se ocupan de recompensar a sus clientes a través del uso de las diferentes salas, además de otorgar millas de regalo para estos viajeros, las millas se ocupan para poder viajar gratis o reducir el costo de un viaje, es decir, si se cuenta con un número determinado de millas y desea viajar a un destino que tenga la distancia exacta que cubren esas millas, entonces el viaje no tendrá costo, pero si no cubre la distancia en millas, entonces se asumirá el costo por la diferencia de la distancia.²³²

Son por todas estas razones por las cuales One World es una de las mejores alianzas del mundo, rivalizando en materia con Sky Team y Star Alliance para ganar el mercado mundial de aviación, sin duda alguna esta alianza se compromete a guiar a sus miembros a los más altos estándares de calidad, con el fin de darle al usuario una mejor experiencia y asegurando la menor cantidad de accidentes aéreos posibles, conectando así a todo el mundo.

Uno de los eslabones débiles de One World es American Airlines, que a pesar de ser una aerolínea con una gran antigüedad y con una gran calidad, es una de las aerolíneas mundiales con más quejas en su ramo, por lo que la alianza ha puesto la mira en esta aerolínea, sin embargo, al ser fundador de One World tiene un poco de “condescendencia” al momento de reevaluar su permanencia en la alianza, sin embargo, esto mancha claramente la confiabilidad de los usuarios hacia esta alianza, pero para estos casos la alianza establecido los niveles de las aerolíneas,

²³¹ *Ídem*

²³² *Ídem*

dependiendo de qué nivel tenga la aerolínea, mejores beneficios tendrá, pero para los usuarios, podrán hacer uso de las salas VIP en cualquier nivel de los tres ofrecidos por One World.

4.2.2 SkyTeam

Un antecedente de la creación del Sky Team se suscitó el día 22 de Junio de 1999, cuando las aerolíneas Air France y Delta Airlines decidieron crear un acuerdo de cooperación a largo plazo para poder crear una alianza mayor, por lo que exactamente un año más tarde, en el 22 de Junio del año 2000 se creó el Sky Team, teniendo como miembros fundadores a las aerolíneas Air France, Aeroméxico, Delta Airlines y Korean Air, convirtiéndose en una de las primeras alianzas de aviación civil.²³³

Además de ofrecer los servicios de transporte aéreo civil convencional, el Sky Team también fue de las primeras alianzas de aviación en ofrecer el servicio de Cargo, el cual se refiere al sistema de envío de correos, mensajes y paquetería a través de las diferentes aerolíneas miembro de ese entonces, para lo cual crearon una división llamada Sky Team Cargo, la cual fue implementada en el año del 2000.²³⁴

En el año 2001 Delta Airlines y Korean Air lanzan el U.S. Cargo, un servicio encaminado a la distribución de mensajería en el territorio de los Estados Unidos de América, con el modelo de contrato Joint Venture²³⁵, el cual “es una asociación estratégica de carácter temporal (a corto, medio o largo plazo) entre dos o más empresas, que mantienen su individualidad e independencia jurídica pero que actúan unidas, bajo una misma dirección y normas, para llevar adelante una operación comercial determinada, en la que se distribuyen las inversiones, el control, las responsabilidades, el personal, los riesgos y los gastos y beneficios”²³⁶, por lo que además de pertenecer al Skyteam, al hacer este acuerdo, estas dos aerolíneas buscaban crear un sistema más

²³³ SkyTeam History, disponible en: <https://www.skyteam.com/en/about/history>

²³⁴ *Ídem*

²³⁵ *Ídem*

²³⁶ ¿Qué es una joint venture?, disponible en: <https://www.bbva.es/finanzas-vistazo/ae/financiacion/joint-venture.html>

eficiente de cargo, pues solo se estaban centrando en el territorio de los Estados Unidos de América.

En ese mismo año Czech Airlines se convierte en la quinta aerolínea en ser miembro del Sky Team, lo que aumentaría la flota de esta alianza, así como al mismo tiempo agregaría un destino más dentro de sus vuelos ofrecidos, también en este año Korean Air inauguró una nueva base central en la ciudad de Seoul en Corea del Sur en el Aeropuerto Internacional de Incheon.²³⁷

En materia de seguridad, fue en el año del 2002 cuando el Departamento de transportación de Estados Unidos de América (The U.S. Department of Transportation (DOT)), aprobó la extensión de la protección del Trans-Atlantic Antitrust Immunity (ATI) para los miembros europeos y estadounidenses del Sky Team²³⁸, este acuerdo busca regular y reducir la competencia en cuanto a tarifas para poder establecer límites razonables para evitar prácticas monopólicas en las rutas que estas aerolíneas están ofreciendo sus servicios y de las cuales entran en las mismas rutas de las demás aerolíneas que tienen la protección de este acuerdo.²³⁹

En el año 2004 derivado de la fusión que existió entre Air France y KLM Royal Dutch Airlines, la Comisión Europea y el Departamento de Justicia de Estados Unidos de América aprobaron la propuesta para que estas dos aerolíneas pudieran fusionarse, y derivado de esta decisión, el Sky Team aprobó el ingreso de la aerolínea KLM a la alianza, además de las compañías que estaban ligadas a esta, como lo era Continental Airlines y Northwest Airlines²⁴⁰

Entre los años 2005 a 2009 la alianza toma más relevancia al ser nombrada varias veces como la mejor alianza de aviación mundial derivada de los resultados de los programas que tenían establecidos, además de estar colocando diferentes puestos de Sky Team, como el que instaló en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, con la finalidad de expandir sus servicios y mejorar la experiencia de sus usuarios, además de incrementar sus miembros afiliados, como

²³⁷ SkyTeam History, disponible en: <https://www.skyteam.com/en/about/history>

²³⁸ *Ídem*

²³⁹ Antitrust Immunity And International Airline Alliances, disponible en: <https://www.justice.gov/atr/antitrust-immunity-and-international-airline-alliances>

²⁴⁰ *Ídem*

Aeroflot (actualmente suspendido por la guerra Rusia-Ucrania), Kenya Airways y Air Europa, haciendo más fácil mejorar sus servicios ofrecidos, por lo que en el año 2009 inauguraron un Lounge especial en el Aeropuerto de Heathrow en la ciudad de Londres, el estaba encaminado a ofrecer un servicio más premium, ya que esta sala estaba encaminada al lujo y comodidad para conveniencia de los usuarios que utilizaran los servicios del Sky Team.

En marzo del 2018 el SkyTeam buscó solucionar alguno de los problemas más comunes en cuanto a transporte aéreo civil se refiere, el cual es el de la cancelación de los vuelos de avión por diversos motivos, por lo que lanzo un programa llamado “SKYTEAM Rebooking”, el cual trata sobre buscar vuelos en todas las aerolíneas miembro del Sky Team para poder viajar en esa aerolínea para que los usuarios puedan viajar en la hora y fecha que está establecida y así evitar pérdidas de reservaciones y otras cuestiones irreparables, por lo que este programa busca ser un sistema de ayuda para el beneficio de los usuarios de los servicios del Sky Team.²⁴¹

En el 2023 se ofreció un lugar en la mesa que pertenecía al Sky Team al jefe de operaciones de Aeroméxico durante la reunión anual de la IATA en la ciudad de Estambul, por lo que la aerolínea mexicana goza de buena presencia en la alianza mundial, además de esto en ese mismo año la alianza lanzo una aplicación encaminada a la reseña de los usuarios sobre la experiencia de volar en las aerolíneas pertenecientes al SkyTeam llamada SkyPriority Panel Audit App, con lo que buscan la opinión de los usuarios y así mejorar su funcionamiento.²⁴²

Sin duda alguna, el éxito de esta alianza se basa completamente en la fuerza que tiene como grupo, pues al incluir aerolíneas de todas las partes del mundo, cuentan con mayor apertura de diferentes destinos alrededor del mundo, lo cual resulta en un mayor mercado y un mayor número de usuarios de estos servicios, además de poder establecer acuerdos con instituciones gubernamentales de otros países con mayor facilidad, ya que representan mayores beneficios para todos, tanto para las aerolíneas, gobiernos y usuarios, por lo que el Sky Team se considera una de las mejores alianzas de aviación encaminadas al correcto funcionamiento del sistema de transporte aéreo civil.

²⁴¹ *Ídem*

²⁴² *Ídem*

4.2.3 StarAlliance

La historia de esta alianza comenzó cuando el 14 de mayo de 1997 cinco aerolíneas decidieron unirse para crear una alianza, los miembros fundadores de Star Alliance fueron SAS (Aerolínea Sueca), Air Canadá (Aerolínea Canadiense), Lufthansa (Aerolínea Alemana), Thai Airways International (Aerolínea Tailandesa) y United Airlines Inc. (Aerolínea Estadounidense), uniendo así tres continentes diferentes, lo cual en lo que respecta al turismo, es un acuerdo que generaría múltiples beneficios para las aerolíneas y para los países que tendrían una conexión más rápida y eficiente, para el mes de septiembre de 1997 SAS y Air Canadá comenzaron a compartir vuelos a sus respectivos países, así como a mejorar las tarifas respecto de otras aerolíneas pertenecientes a diversas alianzas, en octubre de ese mismo año se uniría a la alianza la aerolínea brasileña VARIG, hasta el año 2007 que se separó de la Star Alliance.²⁴³

En el año de 1999 se unieron a la alianza las aerolíneas ANA (All Nippon Airways), Ansett Australia (fue miembro hasta el año 2011) y Air New Zealand, conectando con un nuevo continente, Oceanía, por lo que incrementó la flota de aeronaves de las cuales ahora Star Alliance podía disponer para efectuar vuelos entre estos países, conectando a la mayor parte del mundo.²⁴⁴

British Midland, Mexicana de Aviación y el grupo Austrian Airlines compuesto además por Lauda Air y Tyrolean Airways se unen a la Star Alliance, siendo la primer aerolínea mexicana en unirse a una alianza mundial de aviación civil, además también se sumó a la alianza la aerolínea Singapore Airlines, que actualmente es la segunda mejor aerolínea del mundo contando con los más altos estándares de calidad necesarios para asegurar una gran cantidad de premios debido a su dedicación y esfuerzo, convirtiéndose rápidamente en uno de los pilares de esta alianza.²⁴⁵

En el año 2001 la Star Alliance crea su primera sala Premium encaminada en ofrecer una mejor experiencia para el usuario, ya que estas salas “lounge” cuentan con elementos que hacen que la comodidad de los usuarios sea mayor, es por esto que esta sala comenzó a operar en este

²⁴³ The History of Star Alliance, disponible en: <https://www.staralliance.com/en/history>

²⁴⁴ *Ídem*

²⁴⁵ *Ídem*

año y fue construida en la ciudad de Zúrich, Suiza en su Aeropuerto Internacional, estos pequeños detalles contribuyen a la formación de la reputación de la alianza, además de incrementar la aceptación de los usuarios.²⁴⁶

En el año de 2006 Star Alliance es reconocida en el Reino Unido como la mejor alianza de aviación en cuanto a lo que se refiere a viajes clase ejecutivo, además, en este mismo año de lanzo el sitio web *www.staralliance.com*, lo cual ayudó a incrementar y facilitar la compra de boletos de avión para usuarios de estas aerolíneas, ya que es importante aprovechar todos los avances tecnológicos que están disponibles para ser utilizados y así mejorar sus servicios ofertados, en ese mismo año se unió a la alianza la aerolínea South African Airways, lo que significaba que ahora Star Alliance tenía presencia en todos los continentes habitables del mundo, ya te cuenta con miembros de América, Europa, Asia, Oceanía y ahora África, lo cual repercute positivamente en el impacto que todas estas aerolíneas puedan tener en la elección de sus vuelos por parte de los usuarios de todas las partes del mundo.²⁴⁷

Star Alliance construye e inaugura un nuevo lounge en el aeropuerto de Heathrow en la ciudad de Londres, aumentando la calidad de sus servicios ofertados, en Abril de ese mismo año se une a la alianza Turkish Airlines, una de las mejores aerolíneas de Europa, lo que le daría más fuerza a la alianza, pues en un mismo grupo estaría Singapore Airlines y Turkish Airlines, por lo que además de que la flota de aeronaves aumentó, también lo hizo su nivel de confianza de los usuarios que ya conocían a Turkish Airlines y su eficiencia.²⁴⁸

En el año 2009 Star Alliance lanza el programa “Book and Fly” a través de su página de internet *www.staralliance.com* lo que sería uno de los primeros programas encaminados a buscar vuelos alrededor del mundo a través de todas las aerolíneas miembro de la alianza, por lo que está herramienta ayudaría a los usuarios para que comprar boletos de avión cada vez resultaras sencillo

²⁴⁶ *Ídem*

²⁴⁷ *Ídem*

²⁴⁸ *Ídem*

y con una mayor rapidez, ofreciendo la comodidad de comprar los boletos desde su casa o trabajo.²⁴⁹

En noviembre del año 2010 derivado del incremento de las herramientas tecnológicas, Star Alliance continúa innovando en el sector aeronáutico cibernético, ya que aumento sus servicios ofrecidos en línea, ahora ofreciendo múltiples paquetes con tarifas diferentes para poder viajar, estableciendo una tarifa llamada “Star Alliance Circles Fares”, los cuales son círculos trazados en el Océano Pacífico para conectar continentes a través de diferentes ciudades alrededor del mundo, de esta forma los usuarios pueden viajar recorriendo varios continentes con un costo más bajo que si se optara por una tarifa convencional de alguna otra aerolínea.²⁵⁰

El 08 de Febrero del año 2018 en Frankfurt, Alemania Star Alliance junto con Accenture, empresa dedicada a la ciberseguridad y creación de plataformas digitales, crearon la plataforma Digital Platform Services, encaminada a ejercer un mejor control de sus aerolíneas, ya que a través de esta plataforma podría monitorear de mejor forma la experiencia de viaje completa de los usuarios al momento de elegir una aerolínea, ya que la mayoría de usuarios tienen una aerolínea de confianza y si esa aerolínea es miembro de Star Alliance, es mejor utilizar la plataforma que ellos crearon con expertos en materia de seguridad cibernética, que utilizar el sitio que la aerolínea haya creado sin la certificación de seguridad correspondiente, de esta forma, puede conocer si los miembros de su alianza están cumpliendo los lineamientos correspondientes, además de conocer la experiencia del usuario de manera más directa.²⁵¹

Desde el año 2015 hasta el año 2019 Star Alliance recibió el premio a la mejor alianza de aviación civil por parte de Skytrax a través de los World Airlines Awards, recibiendo el premio por cuatro años consecutivos²⁵², lo que hace evidente el esfuerzo que esta alianza está haciendo para poder ofrecer un servicio más especializado y poder superar a las alianzas One World y Sky

²⁴⁹ *Ídem*

²⁵⁰ *Ídem*

²⁵¹ STAR ALLIANCE CREATES DIGITAL SERVICES PLATFORM WITH ACCENTURE TO DELIVER AN IMPROVED EXPERIENCE ACROSS ITS MEMBER AIRLINE NETWORK, disponible en: <https://www.staralliance.com/es/news-article?newsArticleId=442153327&groupId=424633084>

²⁵² The History of Star Alliance, disponible en: <https://www.staralliance.com/en/history>

Team, las cuales compiten directamente con Star Alliance por ganar el mercado mundial de aviación a través de la opinión de los usuarios de las aerolíneas que pertenecen a estas alianzas.

En la actualidad Star Alliance sigue buscando mejorar en todos los aspectos posibles para de esta forma ser la mejor alianza de aviación, premio que volvió a recibir en el año 2023 en los World Airline Awards de Skytrax, además de seguir construyendo Lounge alrededor de los aeropuertos mundiales, y el Lounge del Aeropuerto Internacional de Los Ángeles ganó el premio al mejor Lounge en los World Airline Awards por séptimo año consecutivo, lo que sin duda deja en evidencia la calidad que esta alianza incorpora en sus construcciones.

En cuanto a los aeropuertos mexicanos, es necesaria la remodelación e implementación de nuevas estructuras para poder competir con los mejores aeropuertos del mundo, no solo para mejorar el tráfico aéreo, sino también para mejorar la experiencia de los ciudadanos mexicanos y de los extranjeros que visitan nuestro país, ya que deben mejorar su infraestructura para que las diferentes alianzas de aviación civil puedan fijarse en nuestro país para que existan nuevos miembros de alianzas mundiales y así construir Lounge de la calidad que Star Alliance está construyendo en los diferentes aeropuertos mundiales, ya que las Salas VIP que existen actualmente en los aeropuertos mexicanos son ofertados por patrocinadores, es decir, terceros que no influyen directamente en los servicios aéreos, por lo que estos son ofrecidos con un costo extra.

4.3 Legislación Internacional

Anteriormente se realizó un análisis de la legislación internacional que es acatada por la mayoría de la comunidad internacional, mismas que aceptan esa legislación a través de la ratificación de los tratados en cuestión, sin embargo, es necesario realizar un análisis de la legislación específica para un determinado grupo, por ejemplo, la forma en cómo se regula la actividad aérea civil en la unión europea y la forma en cómo se regula para poder hacer un ejercicio de derecho comparado con la legislación mexicana y encontrar las deficiencias de nuestro sistema y del porque las aerolíneas mexicanas no están aún al nivel de las mejores aerolíneas del mundo.

Aunado a esto, también es importante analizar a los aeropuertos del mundo, pues en Europa, Medio Oriente, Asia y Oceanía se encuentran algunos de los mejores aeropuertos del

mundo, por lo que resulta interesante conocer cuál es el motivo de que exista una enorme diferencia entre esos aeropuertos y los nuestros, ya que las compañías mexicanas usualmente no son sometidas voluntariamente a los rankings mundiales de aviación en cuanto a las aerolíneas y los aeropuertos civiles, por lo que resulta difícil conocer la opinión mundial especializada en lo que respecta a nuestras aerolíneas y aeropuertos, lo que crea mayor incertidumbre entre los usuarios.

Derivado de todas estas cuestiones es que se necesita crear nuevas políticas en los aeropuertos encaminadas a que México pueda crecer no solo en infraestructura aeronáutica civil, sino también direccionar a los servicios aéreos mexicanos como unos de los mejores del mundo, lo cual podrá resultar en la apertura de nuevos destinos entre México y el mundo, además de incrementar el turismo a nuestro país, pues con el establecimiento de más aerolíneas mexicanas en el mercado internacional hará que sea más fácil conectar nuestro país directamente sin depender de escalas o de otras aerolíneas, beneficiando así el capital mexicano, así como el desarrollo nacional.

4.3.1 Reglamento de la Unión Europea CE 261

El reglamento de la Unión Europea CE 261 se trata acerca de los Derechos de los pasajeros aéreos de la Unión Europea en caso de denegación de embarque, retraso del vuelo o cancelación del vuelo, prácticas que son extremadamente comunes en México causadas por las propias aerolíneas, ya que hay factores que no se pueden evitar, sin embargo, en México la mayoría de incidentes de cancelación o retraso de vuelos son imputables directamente a las aerolíneas mexicanas derivado de la mala reglamentación mexicana, ya que esta legislación en la mayoría de casos favorece a las aerolíneas y no protege los derechos de los usuarios mexicanos.

Esta reglamentación “tiene por objeto garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros mediante el establecimiento de normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos”²⁵³, por lo que de acuerdo con esto, se busca erradicar que los retrasos y cancelaciones sean imputables

²⁵³ Derechos de los pasajeros aéreos de la Unión Europea en caso de denegación de embarque, retraso del vuelo o cancelación del vuelo, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/eu-air-passenger-rights-in-case-of-denied-boarding-a-delayed-flight-or-a-cancelled-flight.html#:~:text=Este%20Reglamento%20tiene%20por%20objeto,gran%20retraso%20de%20los%20vuelos>.

a las aerolíneas, es decir, que estos sucesos únicamente sean por causas naturales, como el clima, ya que en ese aspecto es imposible imputar responsabilidad a las aerolíneas, este reglamento entró en vigor el día 17 de Febrero de 2005 y es obligatorio para todas las naciones que forman parte de la Unión Europea.²⁵⁴

En el considerando número dos del reglamento establece que “las denegaciones de embarque y las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros”²⁵⁵, aunado a esto, más que una molestia, genera daños al patrimonio de las personas que utilizan los servicios de transporte aéreo civil causando daños irreparables que no son cubiertos satisfactoriamente con las compensaciones que las aerolíneas puedan otorgar a los afectados, aunque es importante tratar de resarcir el daño ocasionado a estos usuarios.

También es importante analizar el considerando quinto, ya que lo que enuncia es de relevancia para la seguridad de los pasajeros y de la certeza jurídica que estos poseen, por lo que este considerando dice:

*“Dado que la distinción entre servicios aéreos regulares y no regulares tiende a difuminarse, el régimen de protección debe aplicarse no sólo a los pasajeros de vuelos regulares, sino también a los de vuelos no regulares, incluidos los que forman parte de viajes combinados.”*²⁵⁶

Es importante que la protección de la legislación abarque todos los escenarios posibles y a todas las personas sin excepciones, ya que esto garantizara que se tenga acceso a la justicia, seguridad y certeza para los usuarios de las aerolíneas del mundo, pues con estas indicaciones no se discrimina a ninguna persona, ya que al expresar lo anterior, no importa el origen que tenga el vuelo en cuestión, sino la importancia radica en que brinda seguridad jurídica a todos, caso contrario en México, que en ciertas circunstancias la legislación mexicana deja sin protección a

²⁵⁴ Ídem

²⁵⁵ Reglamento (CE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n° 295/91 (Texto pertinente a efectos del EEE) - Declaración de la Comisión, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A32004R0261>

²⁵⁶ Ídem

los usuarios por utilizar un servicio u otro, por lo que debería ser primordial para el Estado mexicano el de crear leyes encaminadas a la protección de las personas.

Es necesario recalcar también que el presente documento es de carácter obligatorio para todos los países que son miembros de la Unión Europea, por lo que la protección de este reglamento es de amplia aplicación, pues engloba a naciones que operan algunas de las mejores aerolíneas de Europa, como es el caso de Turkish Airlines de Turquía, Air France KLM, de Francia y Países Bajos respectivamente, por lo que es necesario asemejar la regulación del continente Europeo para poder determinar las acciones que hacen funcionar de mejor forma a sus aerolíneas.

Ahora bien, en materia de denegación de embarco, es decir, que se le niegue el acceso a los usuarios para abordar el avión, se solicitan pasajeros para que puedan desistir voluntariamente de sus boletos de avión, lo cual es parecido a lo que ocurre en la legislación mexicana, esto por el problema de la sobreventa de boletos que existe en México, sin embargo, en Europa son por algunas razones diferentes, ya que la sobre venta de boletaje es mas sancionado en esa parte del mundo, por lo que en este reglamento se hace énfasis en la forma en como deberá compensarse al cliente en caso de no abordar la aeronave por negligencia de las aerolíneas, algunas de las compensaciones constan en:

- El reembolso del coste del boleto de avión en un plazo de siete días, o a un vuelo de vuelta al primer punto de partida o la conducción hasta su destino final;
- Atención (refrescos, comida, alojamiento en un hotel, transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento, dos llamadas telefónicas gratuitas, télex o mensajes de fax, o correos electrónicos);
- Una compensación cuyo importe ascenderá a:
 - ✓ 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros;
 - ✓ 400 euros para todos los vuelos de dentro de la UE de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros;
 - ✓ 600 euros para todos los vuelos no incluidos en los puntos anteriores.²⁵⁷

²⁵⁷ Derechos de los pasajeros aéreos de la Unión Europea en caso de denegación de embarque, retraso del vuelo o cancelación del vuelo, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/eu-air-passenger-rights-in-case-of-denied-boarding-a-delayed-flight-or-a-cancelled-flight.html#:~:text=Este%20Reglamento%20tiene%20por%20objeto,gran%20retraso%20de%20los%20vuelos.>

Sin embargo, todas estas compensaciones no son suficientes para poder reparar el daño a los usuarios de las aerolíneas, pues es demasiado evidente que existen un sinnúmero de afectaciones que no se pueden reparar con dinero, en cuanto a muchos aspectos intangibles, como las relaciones personales o laborales de las personas, así como emergencias médicas, por lo que debería estar estrictamente prohibido en todos los países del mundo la sobreventa de boletaje de avión, la única diferencia con el continente Europeo es que ahí existe una organización llamada Air Help encargada de solicitar un reembolso extra de 600 euros (aproximadamente 12,900 mxn) para tratar de amortiguar de mejor forma el daño ocasionado, sin embargo, cabe señalar que es una empresa privada que lo hace por una comisión de entre 35% y 50% dependiendo de si el caso llega o no a tribunales.

AirHelp es una organización privada encargada de realizar las reclamaciones pertinentes para que se puedan entregar de forma garantizada a los usuarios, lo que le da mayor sustento es que esta organización es miembro de la Association of Passenger Rights Advocates (APRA), la cual es la encargada de proteger a los derechos de los pasajeros de transporte aéreo en la Unión Europea, la APRA fue creada en el 2017 con el objetivo de proteger a los usuarios en el momento de que alguna aerolínea comience a emplear estas practicas desleales, por lo que era necesario la intervención de algún organismo especializado en poder defender sus derechos, además de establecer sanciones para las aerolíneas en cuestión.

Es por lo que AirHelp tiene credibilidad, sin embargo, hay que considerar que al ser un ente privado, requiere un pago por los servicios ofrecidos, pero es innegable que es un organismo que cuenta con una presencia importante en cuanto a resolución de problemas entre los usuarios y las aerolíneas, pero sería necesario que existiera un organismo público y sin costo para los usuarios del transporte aéreo.

Aunque el presente documento regule la forma en como protege a sus usuarios a través de diferentes tarifas de compensación, es también importante señalar que la forma en como se reglamenta es parecida a la legislación mexicana, pues prácticamente tienen las mismas compensaciones, una de las diferencias es que estas compensaciones se otorgan a los pasajeros de

oficio, mientras que en México si no se solicita no se otorga la compensación que por ley corresponde, por lo que es evidente que la principal diferencia entre las aerolíneas mundiales y las mexicanas es precisamente las aerolíneas, ya que estas aerolíneas como Qatar Airways, Singapore Airways, Turkish Airlines, Air France KLM, Emirates Airlines, All Nipon Airways, etc., se comprometen a proteger los derechos de sus clientes.

Son estas razones por las cuales son de las mejores aerolíneas del mundo, ya que se guían por sus propios lineamientos, además de las legislaciones correspondientes, por lo que además de tener una correcta regulación nacional, también es importante que las propias aerolíneas cuenten con lineamientos y regulaciones internas encaminadas al mejoramiento de los servicios ofrecidos a los usuarios, ya que esto puede hacer que los usuarios aumenten la preferencia por estas aerolíneas, lo que sin duda aumentara sus ganancias, pero también es importante que las aerolíneas constantemente tengan ese deseo por estar al nivel de las mejores, por lo que resulta necesario invertir en su infraestructura, servicios al usuario y flota de aeronaves, pues esto hará posible el mejoramiento de su nivel.

4.3.2 Acuerdo entre la Unión Europea y el Estado de Qatar en materia de aviación civil.

La Unión Europea celebró un acuerdo con el Estado de Qatar en relación al transporte aéreo civil, todo con el objetivo de contar con normativa común, para que las situaciones que se lleguen a dar entre ciudadanos europeos y qatarís pueda resolverse de una manera más adecuada, rápida y eficaz, ya que existen ocasiones en las que las diferencias en las normas de un país y otra hace complicado el cumplimiento de la ley, por lo que al realizar este acuerdo esta eliminando las barreras que existen, por lo que hace interesante para el derecho internacional analizar la forma en como un acuerdo entre naciones puede llegar a facilitar la aplicación del derecho en diferentes partes del mundo.²⁵⁸

Este convenio se firmó el día 18 de Octubre del año 2021, siendo un acontecimiento importante, ya que se estaba llevando a cabo un acuerdo entre países que tienen una diferencia en

²⁵⁸ Acuerdo UE-Qatar sobre transporte aéreo, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:4614896>

la forma en como aplican el derecho, además de pertenecer a un continente diferente, sin embargo, es un gran avance para la aeronáutica civil internacional.

Con este convenio además se busca regular de mejor forma las tarifas que existen al momento de viajar entre estas dos naciones, garantizando así una libre competencia económica saludable para las aerolíneas de Qatar y para las aerolíneas de la Unión Europea lo cual resultara en grandes ganancias económicas para todas estas empresas, así como para los millones de usuarios de las aerolíneas de estas naciones, pues gozarán con tarifas claras y justas, evitando precios excesivos, además de incrementar el turismo entre estos territorios.²⁵⁹

Este acuerdo además se preocupa porque se cumpla con los estándares de la Organización Internacional del Trabajo para todos los trabajadores contratados de los aeropuertos de la Unión Europea y de Qatar, ya que, al mejorar las condiciones y derechos laborales de todo el personal, las aerolíneas pueden ofrecer mejores servicios a los usuarios, razones por las cuales estos territorios cuentan con las mejores aerolíneas del mundo.²⁶⁰

Además de las tarifas, las partes también se comprometen a mejorar en materia de seguridad aérea, ayudándose mutuamente a llegar sus objetivos, mejorando la experiencia del usuario y disminuyendo los riesgos que se pueden suscitar en el momento en el que los vuelos de estas aerolíneas se llevan a cabo, por lo que las certificaciones de las flotas de aeronaves se inspeccionan de forma conjunta para poder cumplir con todos los estándares de calidad necesarios para poder ofrecer los servicios de transporte aéreo de la mejor forma posible.²⁶¹

²⁵⁹ *Ídem*

²⁶⁰ *Ídem*

²⁶¹ *Ídem*

PROPUESTAS

Ley de Aviación Civil

Como se ha analizado previamente, es muy necesaria una reforma de fondo a la Ley de Aviación Civil, pues existen diversos artículos que transgreden los derechos de los usuarios y le otorgan toda la ventaja a las aerolíneas, ya que las libertades que la Ley le otorga a las aerolíneas comerciales civiles las favorecen totalmente sobre los usuarios, lo cual es evidente en la mayoría de la estructura de la ley, reforzando esta idea, durante los últimos años han existido diversos análisis por parte de la Suprema Corte de Justicia de la Nación a través de casos concretos en donde los usuarios han acudido a este órgano judicial en busca de justicia, debido a que sus derechos han sido vulnerados.

Al realizar el análisis pertinente, los ministros de la Suprema Corte de Justicia de la Nación que han analizado los diferentes asuntos, han concordado en que los artículos 52 y 87 que han analizado previamente son inconstitucionales, ya que muchos de ellos transgreden los derechos consagrados en la constitución mexicana, además de vulnerar tratados internacionales de los cuales México es parte, es por ello que resulta necesario el análisis para reformar la Ley de Aviación Civil donde no se vulneren principios y derechos constitucionales.

Aunado a esto, diversos senadores e incluso la secretaria de Relaciones Exteriores han mostrado su preocupación al respecto de la Ley de Aviación Civil, concordando en la necesidad de la reforma, siendo la Senadora Gloria Elizabeth Núñez Sánchez quien presentó formalmente una iniciativa de reforma a la ley de Aviación Civil, específicamente en los artículos 52, 53 y 87, siendo un gran avance, sin embargo, existen muchos artículos que deben entrar en ese análisis para no dejar a los usuarios en un estado de desigualdad jurídica.

También resulta necesario que se analice la posibilidad de eliminar la TUA, ya que esta está encaminada al mejoramiento de los aeropuertos nacionales, derivado de que su cobro se atribuye al uso de las instalaciones del aeropuerto, sin embargo, muchas aerolíneas que reciben el capital proveniente de esta tarifa no lo usan para mejorar sus instalaciones, sino para beneficiar a

los intereses de su empresa, razones por las cuales los aeropuertos nacionales no se encuentran en las condiciones más óptimas, como por ejemplo el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el cual ha recibido muy pocas remodelaciones, y al estar concesionado a las empresas de aviación mexicanas, es su responsabilidad mejorar las instalaciones, especialmente aquellas que son necesarias para poder operar con seguridad los vuelos nacionales e internacionales.

Es por esto que si los recursos generados por la TUA no son empleados en el mejoramiento de las instalaciones se debería considerar erradicarse, ya que las empresas de aviación generan sus ganancias a través de la explotación del espacio aéreo mexicano, y no debería estar centrado en una tarifa extra cobrada a los usuarios, además de que esto incrementa el precio del boleto, en cuanto al Estado Mexicano, el impuesto cobrado a los usuarios es el IVA (Impuesto sobre el Valor Agregado) a razón del 16% sobre el precio del boleto del avión, por lo que la TUA no es vital para el funcionamiento de los aeropuertos nacionales, ni para el gobierno mexicano.

Aunado a que en el ejemplo de las centrales de autobuses en todos los Estados de México no se cobra alguna tarifa por usar las instalaciones de estas centrales como los baños, tiendas, andenes, salas de espera, pasillos, puntos de venta o puertas, cosas que si se cobran en los aeropuertos, ya que si bien en los aeropuertos existe más personal trabajando para el correcto funcionamiento del mismo, como los controladores aéreos, los operados de aterrizaje, seguridad y centros de documentación de equipaje, también es cierto que los salarios de estos deben estar cubiertos totalmente por las aerolíneas, ya que son trabajadores que están contratados con ellos, por lo que la el cobro por usar baños, pasillos o salas de espera no cuentan con una base sólida para seguir operando en los aeropuertos nacionales.

Una reforma más que debería aplicarse a través de la Ley de Aviación Civil es la de prohibir la sobreventa de boletos de avión, ya que esta práctica es permitida por esta ley, sin embargo, esta sobreventa vulnera a los derechos de los consumidores y aunque existan compensaciones por parte de las aerolíneas, estos no son suficientes para reparar el daño causado por la cancelación o retraso de los vuelos por causas imputables a la aerolínea, ya que existen muchas cosas que no se pueden solucionar con una compensación económica, lo cual es motivo suficiente para que esta práctica se prohíba en el territorio mexicano.

El artículo 42 de la Ley de aviación Civil debe ser reformado, ya que le otorga a las aerolíneas libertad para poder establecer las tarifas que crean convenientes, lo cual es arbitrario, ya que si bien estas tarifas deben ser aprobadas por la COFECE, lo hacen para evitar monopolios en el transporte aéreo, beneficiando únicamente a las empresas, sin embargo, deja en un estado de indefensión a los usuarios, ya que la libertad tarifaria es lo que impulsa a las aerolíneas a establecer tarifas irregulares, por ejemplo, algunos días costando 200 pesos y al día siguiente 2500 pesos, lo que hace generar incertidumbre entre los consumidores, por lo que este artículo debería suprimir la palabra libremente de su texto, así como agregar que las tarifas no podrán ser tan irregulares de forma desmedida y con la vigilancia de la PROFECO, así que la forma en cómo se podría regular correctamente sería eliminando la palabra “libremente y añadiendo dos párrafos que autoricen a la PROFECO la vigilancia de estas tarifas, quedando de la siguiente forma:

“Artículo 42: Las personas concesionarias, asignatarias, o permisionarias fijarán las tarifas por los servicios que presten de acuerdo con los criterios de la COFECE y de la PROFECO, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

Las tarifas de sus servicios no podrán tener variaciones exageradas entre los diferentes días de la semana sin motivo que lo motive adecuadamente.

Las variaciones que se mencionan en el párrafo anterior estarán a criterio de la PROFECO, al ser la autoridad competente en materia de regulación de precios que afectan a los consumidores.”

Con estos cambios le otorgaría a la PROFECO más atribuciones que podrán mejorar el mercado aéreo mexicano, para así incrementar el número de usuarios mexicanos de las aerolíneas, además de evitar que los derechos de los usuarios sean transgredidos sin que existan consecuencias realmente rigurosas para evitar que se sigan dando casos en los que las aerolíneas abusen de las libertades que la ley les otorga para beneficiarse, por lo que esto haría que los servicios ofrecidos mejoren significativamente y así competir con las mejores aerolíneas del mundo, beneficiando a la economía mexicana.

Ley de Aeropuertos

Después de analizar el contenido de la ley resulta necesario reformar el artículo 27 de la Ley de Aeropuertos, ya que este regula la forma en como las aerolíneas mexicanas pueden perder la concesión que el estado mexicano les otorgó, por lo que propongo que se añada la fracción XVII que podría ser de la siguiente forma:

“Artículo 27. Son causas de revocación de concesiones...XVII: Por incurrir de forma reiterada en infracciones derivadas del incumplimiento de la Ley de Aviación Civil, por no contar con reiteradas ocasiones con la tripulación necesaria para operar la aeronave, por presentar sus aeronaves en reiteradas ocasiones con fallas mecánicas o por contar con demasiadas demandas de los consumidores a criterio de la PROFECO.”

Esta reforma está encaminada en evitar que las aerolíneas mexicanas puedan incurrir libre y arbitrariamente en las prácticas como la sobreventa de boletos o por no otorgar las compensaciones que por ley les corresponden a los usuarios, ya que constantemente las aerolíneas incurrir en estas prácticas sin tener consecuencias, ya que la ley se los permite y además las sanciones no cuentan con el rigor suficiente para poder evitar que los derechos de los usuarios sean vulnerados, así como la falta de tripulación para operar la aeronave, ya que se han dado diversos casos en los que se cancela o retrasa un vuelo porque no se cuenta con el personal suficiente para llevar a cabo el vuelo, lo cual es totalmente imputable a la aerolínea.

PROFECO/COFECE

En el mes de Abril se publicó la revista del consumidor, dentro de la cual se encontró un artículo que expresaba el cuidado que se tendría que tener al momento de realizar compras a través de los servicios electrónicos de las páginas tales como KAYAK, TRIVAGO, HOSTELWORLD y TRAVELOKO, ya que, de acuerdo a la PROFECO estas páginas no cuentan con domicilio en México y resultaría casi imposible hacer que los dirigentes de estos dominios acudieran a las audiencias de conciliación con el cliente.

Sin embargo, mi propuesta es la de bloquear los servicios de estas páginas en nuestro país, ya que los ciudadanos mexicanos no cuentan con ninguna seguridad jurídica al momento de

efectuar una compra y que exista algún inconveniente, por lo que los usuarios quedarían desprotegidos y sin tutela jurídica por parte del Estado Mexicano, en caso de no bloquear sus servicios, sería necesario crear adecuaciones a la Ley de Aviación Civil para obligar a estos sitios a contar con oficinas en el territorio nacional para efectos de llevar a cabo reclamaciones y así poder seguir operando dentro de México.

Resulta necesario que la PROFECO y la COFECE en conjunto analicen la posibilidad de crear una comisión especializada en la delimitación de las tarifas de las aerolíneas, ya que, si bien la COFECE tiene que autorizar las tarifas máximas para que las aerolíneas las puedan publicar, es también cierto que lo hace encaminado en evitar las prácticas monopólicas en las empresas de aviación, sin embargo, no lo hace en virtud de protección de los usuarios.

Por lo que sería necesario la creación de esta comisión para de esta forma regular las prácticas monopólicas, así como regular las tarifas ofrecidas a los usuarios, ya que estas tarifas no son claras ni tienen certeza, ya que dependiendo del día cambian sus precios considerablemente, lo cual crea incertidumbre a los usuarios, además de incurrir en publicidad engañosa, ya que los sitios de las aerolíneas mexicanas tienen un sistema que hace que cada que se busque un vuelo los precios tengan un precio más alto para de esta forma crear la necesidad al usuario de reservar lo más pronto posible y a un precio elevado, lo cual deja al usuario sin certeza jurídica, pues estas prácticas engañosas violan los lineamientos emitidos por la propia PROFECO.

Por lo que al crear un sistema de vigilancia a través de la creación de una comisión especializada por parte de estas dos entidades gubernamentales les daría a los usuarios esa certeza jurídica de la cual en estos momentos carecen, además de regular el mercado nacional en cuanto a transporte aéreo se refiere, para de esta forma convertir al transporte aéreo mexicano en la principal forma en como los ciudadanos mexicanos se desplazan a través de la enorme superficie que abarca el territorio mexicano, además de incrementar el turismo de todos los estados de la República Mexicana.

Además de esto, la TUA debería ser regulada por la PROFECO, ya que en todos los aeropuertos nacionales el precio es diferente, existiendo diferencias desde los 100 pesos hasta los

400 pesos, lo cual crea incertidumbre a los consumidores, pues esta tarifa no es clara, ya que no existe una explicación clara del porque se está cobrando, la falta de información del cobro de una tarifa es materia de la PROFECO y esta es la autoridad competente para poder establecer que la TUA deba ser igual para todo el país, de esta forma los usuarios tendrían más claro los costos que deben cubrir, además de que en los sitios de las aerolíneas los precios de sus vuelos no incluyen los precios de la TUA, por lo que genera incertidumbre al usuario y no claridad como las aerolíneas sugieren, por lo que de no regularse de forma adecuada debería ser erradicada, ya que es una tarifa que vulnera los derechos de los usuarios al no tener un propósito claro, al no cobrarse de forma clara y al cobrar por servicios básicos que deberían ser obligatoriamente gratuitos como el uso de baños públicos.

Además de esto, la TUA que se cobra en el territorio mexicano es significativamente más elevada que en los Estados Unidos de América y Unión Europea, ya que en México los precios oscilan entre los 300 y 900 pesos, mientras que en EUA y la UE, convirtiéndolo a moneda nacional, los precios se encuentran entre los 70 y 120 pesos mexicanos, lo cual es una diferencia abismal, ya que el propósito es el mismo, el de mejorar las instalaciones de los aeropuertos, sin embargo, en nuestro país la intención es cubrir los adeudos con las empresas privados derivadas de la cancelación del que sería el nuevo aeropuerto en la Ciudad de México, además de incrementar las ganancias de las empresas de aviación civil, lo cual es contrario al origen de esta tarifa, por lo cual hace evidente su modificación o erradicación de la aeronáutica civil mexicana.

CONCLUSIONES

Después de haber realizado el análisis pertinente, es importante señalar que existen grandes diferencias entre la legislación mexicana y la legislación de otras naciones del mundo, es por esto que existen aerolíneas alrededor del mundo que están muy por encima de las aerolíneas mexicanas en cuanto a infraestructura, flota de aeronaves, servicios ofrecidos y de atención al usuario, lo cual sin duda deja a nuestro país en un rezago considerable, tal vez no tan bajo pero sin duda esto no permite que México ofrezca servicios de calidad premium como las mejores aerolíneas del mundo como es el caso de Qatar Airways y de Singapore Airlines.

Además de todo esto, las aerolíneas mexicanas constantemente atentan contra los derechos de los usuarios, negándoles compensaciones a las cuales estos tienen derechos, aunado a que la legislación vigente mexicana les otorga cierto grado de discreción, pues permiten que estas empresas aeronáuticas incurran en agravios hacia los pasajeros sin tener alguna consecuencia, lo cual deja a los usuarios en un estado de indefensión, pues sin duda alguna, esto hace que la percepción de los usuarios sea negativa hacia el uso del transporte aéreo y en su lugar prefieren viajar en transporte terrestre, pues estos sistemas de transporte por tierra les otorgan mayores garantías, así como tarifas claras y sin variaciones, por lo que el usuario prefiere usar este tipo de transporte, sin importar que el transporte aéreo sea más seguro y rápido que el terrestre, por lo que al mejorar la reglamentación encaminada a erradicar completamente las malas prácticas de las aerolíneas, sumara en la confianza de los usuarios para utilizar estos servicios.

Si se mejora al transporte aéreo se comenzará a crear un medio de transporte que sea el más importante para el país, atrayendo cada vez más el turismo local, es decir, viajar de forma más eficiente hacia las diferentes ciudades de nuestro país, pues las distancias que existen entre los diferentes estados de la República son abismales derivado de la extensión territorial de México, pues en cuanto a superficie, es casi del mismo tamaño que el continente Europeo, lo que sin duda dificultad viajar de una ciudad a otra sin tener que recorrer demasiados kilómetros y gastar demasiado tiempo en carretera, es por esto que mejorar el transporte aéreo debe ser una de las

prioridades de las autoridades mexicanas, ya que esto hará que la economía del país incremente, además de competir directamente con las mejores aerolíneas del mundo.

Sin duda alguna las políticas de las aerolíneas, así como las libertades que la legislación mexicana les otorga, hace que México no se encuentre en los primeros lugares del mundo en materia aeronáutica civil, además de que la mala administración de los recursos recaudados a través de la TUA hacen que los aeropuertos nacionales no tengan las suficientes remodelaciones que mejoren la calidad de los aeropuertos en materia de seguridad aérea, además de no poder ofrecer a los usuarios mejores condiciones de servicio, por lo que resulta necesario mejorar la infraestructura de los aeropuertos y así, mejorar la aeronáutica civil mexicana.

Reduciendo las reclamaciones de sus clientes, las aerolíneas mexicanas podrían ser aptas para ser miembros de las alianzas One World, Star Alliance y Sky Team, lo cual ayudaría a mejorar la calidad ofrecida en México y de esta forma incrementar la inversión en los aeropuertos mexicanos encaminada al mejoramiento de la infraestructura de los aeropuertos y así poder ofrecer un servicio más Premium, lo cual haría más atractivo para los diferentes tipos de usuarios internacionales y nacionales utilizar los servicios de las aerolíneas mexicanas.

Aunque aún existan muchos factores que nos alejen de los países que cuentan con los mejores aeropuertos y las mejores aerolíneas del mundo, es también importante señalar que si se reglamenta de la forma adecuada y si las aerolíneas mexicanas se comprometen a cumplir con los estándares de calidad, así como a preocuparse por sus clientes, sin duda alguna podrían llegar a estar al nivel de las mejores aerolíneas del mundo, ya que nuestro país cuenta con muchos recursos, además de una población considerable, por lo cual esto es posible.

Cómo conclusión del primer capítulo y después de analizar a los acontecimientos de la legislación internacional, se observa la preocupación y atención de la comunidad internacional por regular el transporte aéreo civil internacional, todo esto con el objetivo de evitar las transgresiones a los derechos de todas las personas, además de que esta legislación continúa vigente hasta la

actualidad, sin embargo y a pesar de que los países ratifican estos tratados internacionales, también es cierto que pueden regular la explotación de su propio espacio aéreo, ya que los tratados están más encaminados a la regulación del transporte civil entre una nación y otra, sin embargo, no regulan completamente lo que sucede en el territorio de estas naciones, sin embargo, existen ciertas limitaciones, ya que al firmar estos tratados internacionales se obligan a seguir las recomendaciones que se enuncian ahí, razones por las cuales actualmente estas reuniones con el fin de actualizar a estos tratados se siguen llevando a cabo, pues en materia de aviación, aun se continúan suscitan diversos problemas y situaciones nuevas.

En lo relativo al segundo capítulo se concluye que aunque México haya celebrado un sin número de tratados internacionales con el objetivo de mejorar el funcionamiento del transporte aéreo, no siguen las recomendaciones de todos los tratados internacionales, es así que la legislación mexicana está mal estructurada y permite situaciones que sin duda alguna afectan a los derechos de los consumidores mexicanos, por lo que de acuerdo con el análisis realizado en el capítulo segundo, se hace evidente la necesidad de reformar a la Ley de Aviación Civil y a la Ley de Aeropuertos, así como crear nuevos sistemas de vigilancia establecidos por la Procuraduría Federal del Consumidor, ya que actualmente las aerolíneas mexicanas cuentan con un exceso de libertad que la ley les otorga, por lo que incurren en prácticas desleales y con dolo en contra de los consumidores mexicanos sin tener alguna consecuencia significativa que evite que las aerolíneas reincidan constantemente en estas afectaciones.

En el Tercer capítulo se analizaron a los organismos internacionales que se encargan de hacer valer a los lineamientos que se pactaron en los diferentes tratados internacionales, por lo que estos fungen como medios de vigilancia para las aerolíneas mundiales, sin embargo, después de realizar el análisis respectivo, se concluye que estos organismos únicamente vigilan el funcionamiento del espacio aéreo mundial, en cuanto a los vuelos que se llevan a cabo entre naciones, es decir, vuelos internacionales, es así que estos organismos no pueden influir en la forma en cómo se regulan las normas internas de cada nación, sin embargo, emiten certificaciones en materia de seguridad, lo cual de cierta forma motiva a las aerolíneas de los diferentes países a crear normas encaminadas a la obtención de estas certificaciones.

Cómo parte final del último capítulo de la investigación se concluye lo siguiente, el sistema de clasificación emitido por Skytrax es uno de los más prestigiosos y derivado de que la forma en ser evaluado es a través del sometimiento voluntario por parte de las aerolíneas, es que las aerolíneas mexicanas no son consideradas como algunas de las mejores del mundo, ya que no han sido evaluadas en este sistema, el cual evalúa lo relativo los lineamientos de seguridad de las aerolíneas en sus aeronaves, servicio al cliente y servicios ofrecidos.

Es necesario que las aerolíneas se sometan a estos sistemas de clasificación para que los diferentes organismos internacionales les hagan recomendaciones para mejorar su servicio y poder estar a la altura de las mejores, además de poder mejorar sus instalaciones, pues los aeropuertos mexicanos difícilmente pueden competir con los mejores del mundo derivado de la poca o nula o pocas remodelaciones que se han llevado a cabo a través de la historia, además de que esto limita a las aerolíneas mexicanas de pertenecer a las mejores alianzas del mundo, ya que actualmente solo Aeroméxico es miembro del SkyTeam por ser fundador de la misma, sin embargo, ninguna de las demás aerolíneas está cerca de pertenecer a la Star Alliance, One World o al Sky Team.

Como conclusión, y una vez que se analizó la legislación internacional, se observó que la legislación internacional cuenta con una mejor estructura, además de que los lineamientos de las aerolíneas de otras naciones, establecen claramente su intención de no transgredir los derechos de los usuarios, por lo que, la hipótesis de la investigación se pudo comprobar a través de ese análisis, ya que la adecuada reglamentación del transporte aéreo civil hace que las aerolíneas busquen seguir esas normas por su cuenta para no violar las leyes respectivas, por lo que constantemente mejoran la percepción que los usuarios tienen de una aerolínea específica, lo que hace notorio que la mejora de la legislación mexicana en materia de aviación civil, encaminara a que las aerolíneas mexicanas crezcan a nivel mundial, y por ende, en México aumente el turismo y la economía.

FUENTES DE INFORMACIÓN Y CONSULTA

LIBROS:

- CASADO, M. L. (2009). Diccionario de derecho: (ed.). Valletta Ediciones.
<https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/lc/bibliotecasbuap/titulos/66819FORERO>
- CALDERÓN, G. (2008). Diccionario de términos aeronáuticos: (ed.). Bogotá, Colombia: Editorial Politécnico Grancolombiano. Recuperado de:
<https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/70774?page=372>
- DIAGO FRANCO, F. E. (2007). Fundamentos del servicio al cliente de la aviación comercial: valor diferencial del éxito empresarial: (ed.). Bogotá, Colombia: Editorial Politécnico Grancolombiano. Recuperado de
<https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/lc/bibliotecasbuap/titulos/70764>.
- FORERO CALDERÓN, G. (2008). Diccionario de términos aeronáuticos: (ed.). Editorial Politécnico Grancolombiano.
<https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/lc/bibliotecasbuap/titulos/70774>
- ICAZA HERNÁNDEZ, G. D. Y LARA PATRÓN, R. J. (2017). Derecho internacional público. México, D.F, México: IURE Editores. Recuperado de
<https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/ereader/bibliotecasbuap/40226?page=29>.
- LAZARÍN MIRANDA, F. (2022). Historia mínima de la aviación comercial: (1 ed.). Ciudad de México, El Colegio de México. Recuperado de
<https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/lc/bibliotecasbuap/titulos/227859>.
- MARCIGLIANO, A. P. (2017). Cielos baratos: historia y presente de las lows costs: (ed.). Buenos Aires, Argentina: Fundación Proturismo. Recuperado de
<https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/lc/bibliotecasbuap/titulos/77460>.
- RODRÍGUEZ JURADO, A. (2002). Introducción al Derecho Aeronáutico: (ed.). El Cid Editor.
<https://elibro.bibliotecabuap.elogim.com/es/lc/bibliotecasbuap/titulos/35892>

REVISTAS:

- CARRAZAL, VÍCTOR, 2024, “Revista del Consumidor”, abril, pp. 97, disponible en:
https://www.profeco.gob.mx/revista/RevistaDelConsumidor_Abril_2024.pdf

DAMIANOVICH OLIVERA, J. (1950). La convención de Bruselas de 1938 relativa a la ayuda y salvamento de aviones en el mar. Revista de economía y estadística, segunda época, Vol 3, No 3-4, 3° y 4° trimestre, pp. 331-350, recuperado de: <http://revistas.unc.edu.ar/index.php/REyE/article/view/3283>

ICAO, 2004, Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional, segunda edición, disponible en: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf

LEGISLACIÓN:

NACIONAL

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Ley de Aeropuertos

Ley de Aviación Civil

Ley Federal de Protección al Consumidor

Ley Federal de Competencia Económica

Reglamento de la Ley de Aeropuertos

INTERNACIONAL

Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados

JURISPRUDENCIA:

Tesis 2a./J. 23/2019, Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Décima Época, Libro 63, Febrero de 2019, Tomo I, página 835.

Tesis 2a./J. 8/2019 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Décima Época, Libro 63, Febrero de 2019, Tomo I, página 839

Tesis: 1a. I/2011, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Décima Época, Libro III, Diciembre de 2011, Tomo 3, página 2315

RECURSOS ELECTRÓNICOS:

¿Cuánto sabes sobre la historia de la aviación? National Geographic, disponible en:

https://historia.nationalgeographic.com.es/a/cuanto-sabes-sobre-historia-aviacion_18438

¿Qué es el cabotaje y por qué lo propuso AMLO?, disponible en:

<https://www.forbes.com.mx/que-es-el-cabotaje-y-por-que-lo-propuso-amlo/>

¿Qué es un accidente geográfico?, disponible en:

<https://es.scribd.com/document/469518352/Que-es-un-accidente-geografico>

¿Qué es una joint venture?, disponible en: <https://www.bbva.es/finanzas->

<vistazo/ae/financiacion/joint-venture.html>

About Air France, disponible en: <https://www.klm.com.mx/information/corporate/about-air-france-klm>

About history of Skyteam, disponible en: <https://www.skyteam.com/en/about/history>

About IOSA, disponible en: <https://www.iata.org/en/programs/safety/audit/iosa/about-iosa/>

Acerca de Airfrance por KLM, disponible en:

<https://www.klm.com.mx/information/corporate/about-air-france-klm>

Acerca de la alianza OneWorld, Hechos y cifras detrás de la alianza de aerolíneas internacional, disponible en: <https://es.oneworld.com/about-the-oneworld-alliance>

Acerca de la ALTA. Disponible en: <https://alta.aero/en/about-us/>

Acerca de nosotros, Skytrax, disponible en: <https://skytraxresearch.com/es/about-us/>

Acerca de Southwest Airlines, disponible en: <https://espanol.southwest.com/about-southwest/#aboutUs>

Acuerdo mediante el cual se establecen tarifas en materia de aviación en el territorio mexicano, disponible en:

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4945905&fecha=15/03/1999#gsc.tab=0

Acuerdo UE-Qatar sobre transporte aéreo, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:4614896>

Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, reporte del INAI, disponible en:

https://micrositios.inai.org.mx/aifa/?page_id=4310

Air France celebra sus 70 años en México, disponible en:

<https://www.airfrance.com.mx/information/meilleures-offres/70-anos>

AMLO da marcha atrás al cabotaje aéreo en su propuesta de ley de aviación, disponible en:

<https://www.eleconomista.com.mx/empresas/AMLO-da-marcha-atras-al-cabotaje-aereo-en-su-propuesta-de-ley-de-aviacion-20230412-0046.html>

Antecedentes históricos del AICM, disponible en: <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/antecedentes-historia#:~:text=La%20primera%20decisi%C3%B3n%20de%20crear,de%20los%20llanos%20de%20Balbuena>.

Antitrust Immunity And International Airline Alliances, disponible en:

<https://www.justice.gov/atr/antitrust-immunity-and-international-airline-alliances>

Auditorias Aéreas realizadas por Skytrax, disponible en:

<https://skytraxresearch.com/es/service/airline-audits/>

Avión Douglas DC-3 del Aero museo de Málaga, disponible en: <https://aeromuseo.org/avion-douglas-dc3-del-aeromuseo-malaga/>

Cabotaje, Gobierno Español, disponible en: <https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/transporte-internacional-de-viajeros/servicios-de-cabotaje>

CAPÍTULO 2. AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL (AFAC): HISTORIA, ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES, disponible en:

<https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/864785/capitulo-02-agencia-federal-de-aviacion-civil-afac-historia-organizacion-responsabilidades-19192023.pdf>

CLAC, nosotros, disponible en: <https://clac-lacac.org/nosotros/#nos>

Clasificación de aeropuertos, Skytrax, disponible en:

<https://skytraxresearch.com/es/service/airport-ratings/>

Compagnie Des Messageries Aériennes/Air Union Ticket Weinstock, disponible en:

<https://airandspace.si.edu/collection-archive/compagnie-des-messageries-aeriennesair-union-ticket-weinstock/sova-nasm-xxxx-1008>

Comunicado del Senado de la República, disponible en:

<https://comunicacionsocial.senado.gob.mx/informacion/comunicados/7680-prohibir-y-sancionar-sobreventa-de-boletos-de-avion-demandan-en-camara-de-senadores>

Convención Americana sobre Derechos Humanos, disponible en:

https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/doc/Programas/TrataPersonas/MarcoNormativoTrata/InsInternacionales/Regionales/Convencion_ADH.pdf

Convención de Chicago, recuperado de: [https://www.icao.int/about-](https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/ES/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx)

[icao/History/Pages/ES/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx](https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/ES/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx)

Convención de París de 1919: <http://www.doctorcalleja.com.ar/Archivos/paris%201919.html>

Convenio de Chicago, recuperado de:

http://portales.segob.gob.mx/work/models/PoliticaMigratoria/CEM/UPM/MJ/II_30.pdf

Convenio de Ginebra 1948, SRE, disponible en:

<https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/DERECHOS%20SOBRE%20AERONAVES.pdf>

Convenio de Montreal, 1999, recuperado de:

https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/UNIF_TRANS_P_AEREO.pdf

Convenio de Roma 1952, Artículo 1, párrafo segundo, recuperado de:

<https://es.slideshare.net/VirginiaCr2/convenio-roma-1952impresob>

Convenio de Roma 1952, recuperado de: <https://es.slideshare.net/VirginiaCr2/convenio-roma-1952impresob>

Convenio de Varsovia 1929, recuperado de:

<https://elsalvador.eregulations.org/media/convenio%20de%20varsovia.pdf>

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, recuperado de:

https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl71_ES.pdf

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, recuperado de:

<https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2002/1628.pdf>

Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves firmado en LA HAYA el 16 de diciembre de 1970, recuperado de:

https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Hague_ES.pdf

Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves firmado en LA HAYA el 16 de diciembre de 1970 recuperado de:

<http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/2022ml/APODERAMIENTO%20ILICITO%20DE%20AERONAVES%201970.pdf>

Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves, recuperado de:

https://www.icao.int/secretariat/legal/DCCD2009/doc/DCCD_doc_42_es.pdf

Convenio sobre las Infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, página 9, disponible en: <https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/INFRACCIONES-AERONAVES%201963.pdf>

Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, recuperado de:

<https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv1-spanish.pdf>

Current Airline Members of IATA, disponible en:

<https://www.iata.org/en/about/members/airline-list/?page=5&search=®ion=The%2BAmericas&ordering=Alphabetical>

Czech Airlines Cargo, SkyTeam, disponible en: <https://www.skyteam.com/es/cargo/about/czech-airlines-cargo/>

Czech Airlines, sobre nosotros, disponible en: <https://www.csa.cz/es/sobre-nosotros>

DECRETO por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Agencia Federal de Aviación Civil,

Disponible en:

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5575548&fecha=16/10/2019#gsc.tab=0

Definición de escala y su diferencia con los stopover, recuperado de:

<https://www.turkishairlines.com/es-int/any-questions/what-is-the-difference-between-a-layover-and-a-stopover/#:~:text=Si%20su%20viaje%20se%20interrumpe,equipaje%20a%20la%20nueva%20aeronave.>

Derechos de los pasajeros aéreos de la Unión Europea en caso de denegación de embarque, retraso del vuelo o cancelación del vuelo, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/eu-air-passenger-rights-in-case-of-denied-boarding-a-delayed-flight->

El avance económico de Singapur: Independencia e inicios de la nación insular, disponible en:

<http://pueaa.unam.mx/blog/avance-economico-de-singapur-primera-parte#:~:text=Singapur%20es%20un%20peque%C3%B1o%20pa%C3%ADs,en%20el%20reci%C3%A9n%20independizado%20Singapur.>

El transporte aéreo en la Unión Soviética, disponible en:

<https://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=46876>

Ensuring the Viability of Air Transport, disponible en:

<https://www.iata.org/en/about/history/history-air-transport-viability/>

FAQ, Skytrax, disponible en: <https://www.worldairlineawards.com/about-us/>

Fondo Monetario Internacional, ¿Qué son los derechos especiales?, recuperado de:

<https://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr>

Hermanos Wright, su primer vuelo, disponible en:

https://www.antena3.com/noticias/cultura/video-asi-fue-primer-vuelo-hermanos-wright-pioneros-aviacion_20221217639d4e00e85dc40001fb3371.html

Historia de la Aviación BBVA Open Mind, disponible en:

<https://www.bbvaopenmind.com/ciencia/fisica/cronologia-interactiva-aviacion/>

Historia del Aeropuerto Internacional de Toluca, disponible en:

<https://www.aeropuertodetoluca.com.mx/inicio/corporativo/historia/>

Historia del primer vuelo de Aeroméxico, disponible en: <https://aeromexico.com/es-mx/acerca-de-aeromexico/nuestra-historia/stinson>

History of the IATA, disponible en: <https://www.iata.org/en/about/history/>

Hitos en la aviación civil internacional, recuperado de: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/ES/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx>

Hitos en la historia de la aviación civil internacional, recuperado de: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/ES/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx>

IATA by region, disponible en: <https://www.iata.org/en/about/worldwide/>

IATA in the Americas, disponible en: <https://www.iata.org/en/about/worldwide/americas/>

ICAO, definición de espacio aéreo mexicano, disponible en:

<https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2023/ADSB/PS09-Mexico.pdf>

Iniciativa de Reforma a los artículos 52, 53 y 87 de la Ley de Aviación Civil, Senadora Gloria Elizabeth Núñez Sánchez, disponible en:

<https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/3/2023-11-28->

I/assets/documentos/Ini_MC_Sen_Gloria_Nunez_Sobreventa_de_Boletos_de_Avion.pdf

Interjet, la aerolínea que voló alto y ahora aterriza de emergencia, disponible en:

<https://www.milenio.com/negocios/interjet-historia-y-origen-de-la-aerolinea-mexicana>

KLM, history, disponible en: <https://www.klm.com.mx/information/corporate/history>

La alianza oneworld cumple 25 años: más de 9.000 millones de vuelos desde 1999. Disponible en:

<https://grupo.iberia.es/pressrelease/details/18866#:~:text=La%20alianza%20se%20cre%20el,Qantas%20son%20sus%20miembros%20fundadores.>

Las primeras aerolíneas del mundo, disponible en:

<https://centralescuelaeronautica.com/primeras-aerolineas-de-la-historia/>

Línea histórica de la ALTA, disponible en: <https://alta.aero/wp-content/uploads/2022/07/ALTA-YearbookAniversario40-2.pdf>

Los llanos de Balbuena, Cuna de la Aviación Mexicana, disponible en:

<https://elmirador.sct.gob.mx/despegue/los-llanos-de-balbuena-cuna-de-la-aviacion-mexicana>

Mejores 100 aeropuertos del mundo en 2024, World Airports Awards, disponible en:

<https://www.worldairportawards.com/es/worlds-top-100-airports-2024/>

Miembros de la ALTA, disponible en: <https://alta.aero/en/memberships/>

Misión and visión (IATA), disponible en: <https://www.iata.org/en/about/mission/>

Nuestra herencia, Singapore Airlines, disponible en:

https://www.singaporeair.com/es_ES/es/flying-withus/our-story/our-heritage/

Nuestra historia, Aeroméxico, disponible en: https://aeromexico.com/es-mx/acerca-de-aeromexico/nuestra-historia?gad_source=1&gclid=Cj0KCQjwwuG1BhCnARIsAFWBUC1EZiz-9rBZDiDzGTPU7GTArFxDeUv_R86d09TrsL6_LKEmSinvVDoaAs8NEALw_wcB&gclidsrc=aw.ds

Oficio mandado al secretario de comunicaciones y transportes por parte de la Federación

Mexicana de Pilotos y Propietarios de Aeronaves, disponible en:

<https://femppa.mx/noti/TUAsecretario.html>

Our success story, Turkish Airlines, disponible en:

<https://www.turkishairlines.com/es-mx/press-room/about-us/our-story/>

Portal de la COFECE, sobre nosotros, disponible en: <https://www.cofece.mx/conocenos/>

Proceso de certificación del aeropuerto Gral. Mariano Escobedo, ICAO, disponible en:

<https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2013/GREPECAS-WSProjectF1/GREPECASF1-P16.pdf>

Qantas, Our History: <https://www.qantas.com/ie/en/about-us/our-company/our-history.html>

Qatar Airways, About Us, disponible en: <https://www.qatarairways.com/press-releases/en-WW/about/>

Real Academia Española, chárter, disponible en: <https://www.rae.es/dpd/ch%C3%A1rter>

Reglamento (CE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n° 295/91 (Texto pertinente a efectos del EEE) - Declaración de la Comisión, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A32004R0261>

Reseña Histórica: México, CLAC, disponible en: <https://clac-lacac.org/wp-content/uploads/2020/10/EM-MEX-RH.pdf>

Sanciona COFECE a aerolíneas por coludirse en el mercado de servicios de transporte aéreo de pasajeros en territorio nacional, disponible en: <https://www.cofece.mx/sanciona-cofece-a-aerolineas-por-coludirse-en-el-mercado-de-servicios-de-transporte-aereo-de-pasajeros-en-territorio-nacional/>

SENEAM, disponible en: <https://www.gob.mx/seneam/acciones-y-programas/que-es-seneam?state=published>

SkyTeam History, disponible en: <https://www.skyteam.com/en/about/history>

Skytrax, World Airline Awards, disponible en: <https://skytraxresearch.com/es/service/airline-of-the-year-awards/>

Skytrax: World Airline Awards, disponible en: <https://skytraxresearch.com/es/service/airline-of-the-year-awards/>

Sobre el Aeropuerto de Guadalajara, Grupo Aeroportuario del Pacífico, disponible en: <https://www.aeropuertosgap.com.mx/es/guadalajara/sobre-el-aeropuerto.html>

Sobre la OACI, disponible en: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/ES/default.aspx>

STAR ALLIANCE CREATES DIGITAL SERVICES PLATFORM WITH ACCENTURE TO DELIVER AN IMPROVED EXPERIENCE ACROSS ITS MEMBER AIRLINE NETWORK, disponible en: <https://www.staralliance.com/es/news-article?newsArticleId=442153327&groupId=424633084>

THE BIRTH OF AIR FRANCE: 1933-1945, disponible en: <https://corporate.airfrance.com/en/our-history-legend>

The History of ICAO and the Chicago Convention, disponible en: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx>

The History of Star Alliance, disponible en: <https://www.staralliance.com/en/history>

Top 25 Safest Airlines For 2024. Disponible en: <https://www.airlineratings.com/articles/top-twenty-five-safest-airlines-for-2024>

US-QATAR, Business Council, member: Qatar Airways, disponible en:
<https://www.usqbc.org/member/qatar-airways>

Visión y Misión de la OACI, disponible en: <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/ES/vision-and-mission.aspx>

Volaris, Historia y Datos, disponible en: <https://aerolineasmexicanas.mx/lista-de-aerolineas-mexicanas/volaris-historia-y-datos>

Vuelo MH370: ¿qué pasó con el avión de Malaysia Airlines desaparecido y su búsqueda?
disponible en: <https://cnnespanol.cnn.com/2024/03/08/malaysia-airlines-mh370-que-paso-avion-desaparecido-orix>

World Airline Awards, disponible en: <https://www.worldairlineawards.com/about-us/>



BUAP

OF. CTE/2202/2024
Orden de impresión de
Tesis
Derecho.

MTRA. GEORGINA TENORIO MARTINEZ
DIRECTORA DE LA FACULTAD DE DERECHO DE LA
BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA.
P R E S E N T E:

En atención al voto aprobatorio emitido por el(la):

DR. MELVIN UZIEL PORRAS REYNOSO

Respecto del contenido de la tesis profesional titulada:

“LA NECESIDAD DE UNA ADECUADA REGLAMENTACIÓN DEL DERECHO AÉREO MEXICANO: CASO DE LAS AEROLINEAS COMERCIALES”.

Presentada por el (la) pasante **CHRISTIAN SILVA TECOCOATZI**, con número de matrícula **201876478**, egresado(a) de la **Licenciatura en Derecho**. Esta coordinación a mi cargo autoriza la impresión de la misma, en virtud de reunir los requisitos básicos de un trabajo de investigación, señalando que el(la) sustentante es el(la) único(a) responsable por temas de plagio derivados de su trabajo de tesis.

Asimismo, informo que con fundamento en el artículo 16 del Reglamento General de Titulación de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, el(la) alumno(a) sustentará el **EXAMEN PROFESIONAL**, correspondiente en el Aula Magna de esta Unidad Académica, el día y la hora que se le señale para tal efecto.

ATENTAMENTE
“PENSAR BIÉN PARA VIVIR MEJOR”
H. PUEBLA DE Z., 02 DE OCTUBRE DE 2024.


MTRA. ROCÍO VICENS AZCATL
COORD. DE TITULACIÓN Y EGRESO

C.c.p. ARCHIVO
M*GTM*/m*mdrp

VIGENCIA 6 MESES/ a partir de la fecha que se expide.

Facultad de
Derecho

Avenida San Claudio y 22 sur s/n.
Ciudad Universitaria. C.P. 72570
01(222)229 55 00 Ext. 7725