



# **INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL**

## **ESCUELA SUPERIOR DE INGENIERÍA MECÁNICA Y ELÉCTRICA**

UNIDAD Ticomán

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE: INGENIERO EN AERONÁUTICA  
POR LA OPCIÓN DE TITULACIÓN: SEMINARIO  
DEBERAN PRESENTAR: LOS CC. PASANTE:  
**HERNÁNDEZ PÉREZ MIGUEL ANGEL**  
**RODRÍGUEZ FLORES ABEL**

### **“LINEAMIENTOS A SEGUIR POR LAS AEROLÍNEAS PARA FORMAR CÓDIGOS COMPARTIDOS BAJO LA LEGISLACIÓN AERONÁUTICA MEXICANA”**

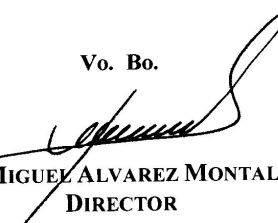
|                     |                                                            |
|---------------------|------------------------------------------------------------|
|                     | <b>GLOSARIO DE ACRÓNIMOS</b>                               |
|                     | <b>LISTA DE TABLAS Y FIGURAS</b>                           |
|                     | <b>INTRODUCCIÓN</b>                                        |
|                     | <b>GENERALIDADES</b>                                       |
| <b>CAPÍTULO I</b>   | <b>AUDITORIA</b>                                           |
| <b>CAPÍTULO II</b>  | <b>REGULACIONES</b>                                        |
| <b>CAPÍTULO III</b> | <b>IMPLEMENTACIÓN DE CÓDIGOS COMPARTIDOS EN AEROLÍNEAS</b> |
| <b>CAPÍTULO IV</b>  | <b>MEXICANAS</b>                                           |
|                     | <b>CONCLUSIONES</b>                                        |
|                     | <b>BIBLIOGRAFÍA</b>                                        |

México, DF., a 31 de Octubre de 2008.

### **A S E S O R E S**

  
**M. EM C. PEDRO SANTAMARÍA BRIONES**

  
**ING. ALEREDO PRADO NIETO**

**Vo. Bo.**  
  
**ING. MIGUEL ALVAREZ MONTALVO**  
**DIRECTOR**



**I. P. N.**  
**ESCUELA SUPERIOR DE**  
**INGENIERÍA MECÁNICA Y ELÉCTRICA**  
**UNIDAD Ticomán**  
**DIRECCIÓN**



## Índice

|                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------|----|
| Glosario de acrónimos                                                     | 4  |
| Lista de tablas y figuras                                                 | 5  |
| Introducción                                                              |    |
| Justificación                                                             | 7  |
| Objetivo general                                                          | 9  |
| Objetivos específicos                                                     | 9  |
| Hipótesis                                                                 | 10 |
| Marco teórico                                                             | 10 |
| Alcance                                                                   | 11 |
| Metodología                                                               | 11 |
| Capitulado                                                                | 2  |
| Capítulo 1      Generalidades                                             |    |
| 1.1    Introducción                                                       | 13 |
| 1.2    Historia                                                           | 15 |
| 1.3    Directivas de programas de seguridad<br>de los Códigos Compartidos | 17 |
| 1.4    Tipos de acuerdos                                                  | 21 |
| 1.5    Criterios de aprobación                                            | 24 |
| 1.6    Beneficios                                                         | 25 |



|              |                                                               |     |
|--------------|---------------------------------------------------------------|-----|
| Capitulo 2   | Auditoria                                                     |     |
| 2.1          | Definiciones de Auditoria                                     | 27  |
| 2.2          | Contenido del Reporte                                         | 30  |
| 2.3          | Tipos de auditoria                                            | 32  |
| 2.4          | Calidad del Reporte                                           | 34  |
| 2.5          | IOSA - Auditoria de Seguridad                                 |     |
|              | Operacional de la IATA                                        | 36  |
| 2.6          | Frecuencia de Auditorias                                      | 43  |
| Capitulo 3   | Regulaciones                                                  |     |
| 3.1          | Definiciones de las regulaciones existentes                   | 46  |
| 3.2          | Provisiones generales                                         | 49  |
| 3.3          | IATA                                                          | 60  |
| 3.4          | Autorizaciones emitidas por la DGAC                           | 67  |
| Capitulo 4   | Implementación de códigos compartidos en aerolíneas mexicanas |     |
| 4.1          | Origen                                                        | 75  |
| 4.2          | Convenios, Acuerdos y Contratos                               | 80  |
| 4.3          | Protección a los clientes                                     | 105 |
| Conclusiones |                                                               | 115 |
| Bibliografía |                                                               | 117 |



## Glosario de acrónimos

|          |                                                                                    |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------|
| ACCC     | Australian Competition and Consumer Comisión                                       |
| AOC      | Certificado de Operador Aéreo                                                      |
| ATA      | Asociación de Transporte Aéreo                                                     |
| CEE      | Comunidad Económica Europea                                                        |
| CFR      | Código de Regulaciones Federal                                                     |
| CIDA     | Centro de Información y Documentación Aeronáutica                                  |
| CLAC     | Comisión Latinoamericana de Aviación Civil                                         |
| CONDUSEF | Comisión Nacional para la Defensa de los Usuarios de las Instituciones Financieras |
| CRS      | Sistemas de Reservas Computarizadas                                                |
| DEG      | Derechos Especiales de Giro                                                        |
| DGAC     | Dirección General de Aeronáutica Civil                                             |
| DoD      | Departamento de Defensa                                                            |
| DOT      | Departamento de Transportación                                                     |
| FAA      | Administración de Aviación Federal                                                 |
| IASA     | Asociación de Seguridad Aérea Internacional                                        |
| IATA     | Asociación de Transporte Aéreo Internacional                                       |
| IOSA     | Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA                                      |
| ISAGO    | Auditoría de la seguridad de las operaciones de tierra de la IATA                  |
| NZCC     | Comisión de Comercio de Nueva Zelanda                                              |
| OACI     | Organización de Aviación Civil Internacional                                       |
| OFT      | Office of Fair Trading (Oficina de Asunto de Comercio)                             |
| OST      | Oficina de la Secretaria de Transportación                                         |
| PIR      | Parte de Irregularidad de Equipaje                                                 |
| SCT      | Secretaría de Comunicaciones y Transportes                                         |



## Lista de tablas y figuras

| Tabla                                  | Pag. |
|----------------------------------------|------|
| 1 Códigos de designación de aerolíneas | 13   |
| 2 Tendencia de vuelos nacionales       | 76   |
| 3 Pronóstico de tráfico aéreo          | 78   |

| Figura                                                 |    |
|--------------------------------------------------------|----|
| 1 Forma de información de auditoria                    | 36 |
| 2 Forma de petición de reporte de auditoria<br>de IOSA | 38 |
| 3 Industria del transporte aéreo sin<br>sistema IOSA   | 41 |
| 4 Industria del transporte aéreo con<br>sistema IOSA   | 42 |
| 5 Cuadro de Rutas                                      | 57 |



## **Introducción**



## JUSTIFICACIÓN

Tomando en cuenta el crecimiento del tráfico aéreo nacional e internacional de pasajeros y mercancías hemos pensado en una propuesta de solución al mayor problema, el aumento de los costos del combustible motivo por el cual algunas aerolíneas han sufrido un importante golpe a su economía e infraestructura por lo cual varias han tenido que finalizar operaciones por esta causa.

La tendencia de los vuelos nacionales descrita por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) México desde el año 1993-2008; es que después del año 2002 la aviación en México ha vuelto a retomar un gran auge y se prevé que el crecimiento del tráfico aéreo continúe hasta el 2025<sup>1</sup>

El propósito de este trabajo es el de proponer una solución para incrementar la competitividad entre las aerolíneas, atacando ciertos problemas entre los cuales se encuentran el aumento del combustible, la demanda de vuelos, al mismo tiempo que se tiene un crecimiento de las aerolíneas, proponiendo como una opción viable la creación de alianzas dentro del territorio mexicano para después continuar con la opción de crecer y tener acuerdos con aerolíneas extranjeras obteniendo así diversos beneficios al pertenecer a una alianza de códigos compartidos bajo las normas mexicanas.

Al mismo tiempo que se vuelven aun más rentables las aerolíneas aliadas para el cliente, ya que se vuelven más accesibles los precios de los vuelos.

---

<sup>1</sup> [www.noticias.info/archivo/2005/200508/20050805/20050805\\_89302.shtm](http://www.noticias.info/archivo/2005/200508/20050805/20050805_89302.shtm)



Las crisis en el transporte aéreo, la concentración económica en la industria debido a sus altos costos, la necesidad de ofrecer a los usuarios verdaderas redes de servicios, han llevado a los transportadores aéreos a constituir alianzas entre varios transportistas.

Estas alianzas que originariamente se hacían entre transportistas aéreos en rutas internacionales se han acordado últimamente también entre transportadores domésticos como en el caso del código compartido

Dentro de las normas mexicanas no se encuentra un código que rijan lineamientos de este tipo, por ello primero se mencionaran los códigos y los lineamientos existentes en otros países continuando con lo que se tiene en México, para así poder establecer un código compartido autorizado y regido bajo las legislaciones y normas aeronáuticas mexicanas.

Nos ha parecido atractivo revisar las normas que se aplican a su aprobación, las relaciones que estas tienen con otras, y su incidencia cuando se trata de identificar el sujeto que asume las responsabilidades emergentes para aportar un aspecto práctico de su implementación.

Se ha revisado la legislación de los países latinoamericanos de los que pudimos obtener información, a los efectos de aportar los criterios que han adoptado los países del área en esta materia, a los efectos de la aprobación de códigos compartidos y de su implementación. Como criterio general, se observa que en ésta área geográfica, han asumido la competencia de su estudio y aprobación en forma exclusiva las autoridades aeronáuticas de cada país en particular, a excepción de México.



## OBJETIVO GENERAL

Crear lineamientos de códigos compartidos bajo las normas aeronáuticas mexicanas para que las aerolíneas puedan tener los beneficios de pertenecer a estas alianzas, mencionar las ventajas del mismo, teniendo un ahorro en el combustible, una mayor competitividad, desarrollo tecnológico, haciéndolo más rentable para las aerolíneas aliadas.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Mencionar los lineamientos de los Códigos compartidos existentes y establecerlos en las normas aeronáuticas mexicanas. La utilización de los códigos designados para ser identificados e indicar las directivas de programas de seguridad como los beneficios que estas implican para ofrecer más alternativas de destinos, itinerarios y conexiones.
2. Indicar los procesos de las Auditorias efectuadas en los Códigos compartidos
3. Aplicar las legislaciones, normas, reglamentos, aprobaciones y autorizaciones emitidas por la DGAC de México, formas o tipos de acuerdos
4. Ejecutar la implementación de los Códigos compartidos en aerolíneas mexicanas con acuerdos, exigencias, responsabilidades y reglamentaciones conforme a la DGAC



## HIPOTESIS

Si se llevara acabo la implementación de los códigos compartidos bajo normas mexicanas, se tendrían los beneficios en cuestión de infraestructura, servicios de operación, desarrollo tecnológico, calidad y crecimiento en el aspecto financiero siendo más sólidas las aerolíneas implicadas

## MARCO TEORICO

Dentro del mundo existen varios tipos de acuerdos y alianzas que se realizan estratégicamente para que las aerolíneas abarquen y cubran las rutas aéreas, estas alianzas son avaladas por las autoridades de los países implicados:

- En E.U. con el Departamento de Transporte (DOT) que se registra con 39 convenios,
- la European Comisión (CE) con 24 convenios,
- la Australian Competition and Consumer Comisión (ACCC) con 8 convenios,
- la Oficina de Asunto de Comercio (OFT) del Reino Unido con 3 convenios,
- la Comisión de Comercio de Nueva Zelanda (NZCC) con 2 convenios.

Para poder entender de lo que tratan los Códigos Compartidos así como de sus beneficios, se debe de conocer su origen, conceptos, convenios, registros, criterios, auditorias, regulaciones, formas de aplicación, etc. y todos los temas anteriormente mencionados se analizan a fondo en los capítulos correspondientes de esta Tesina.



## ALCANCE

Implementar en las normas mexicanas alianzas entre aerolíneas nacionales para después proseguir con alianzas entre aerolíneas internacionales, bajo el registro de la DGAC.

## METODOLOGIA

1. Mencionar los lineamientos de los Códigos compartidos existentes y establecerlos en las normas aeronáuticas mexicanas. La utilización de los códigos designados para ser identificados y se considerando la seguridad, la operación y los aspectos técnicos avaladas por las diferentes autoridades internacionales y organismos que regulan tales como la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)<sup>2</sup>; los beneficios que estas implican para ofrecer más alternativas de destinos, itinerarios, conexiones y mayor espacio en carga.
2. Indicar los procesos de las Auditorías efectuadas en los Códigos compartidos
3. Analizar las legislaciones, normas, reglamentos, aprobaciones y autorizaciones emitidas por diversas autoridades, formas o tipos de acuerdos
4. Ejecutar la implementación de los Códigos compartidos en aerolíneas mexicanas con acuerdos, exigencias, responsabilidades y reglamentaciones bajo un registro de la DGAC.

---

<sup>2</sup> IATA, "regulaciones", *organización*, [en línea] Europa disponible en: [www.iata.org/](http://www.iata.org/)



## **Capitulo 1 Generalidades**



## 1.1 Introducción

Un Código Compartido es un término que se refiere a la práctica en donde un vuelo operado por una aerolínea esta conjuntamente comercializado como un vuelo para otra u otras aerolíneas.

El Código Compartido es un acuerdo suscrito entre dos o más aerolíneas para comercializar en forma conjunta un viaje determinado. En otras palabras las aerolíneas ofrecen un mismo vuelo, pero este vuelo es nombrado con los códigos propios de cada aerolínea. El usuario puede darse cuenta pues generalmente, en los sitios web, se nombra a la aerolínea que opera el vuelo. En los códigos compartidos se tiene que dependiendo de la estructura que se maneja por las aerolíneas implicadas pueden ser de los siguientes tipos: Freesale, Blockspace, HardBlock y el SoftBlock, los cuales se especifican más adelante.

Esta sinergia entre aerolíneas busca complementar las rutas ofrecidas, ampliando así la presencia en el mercado y sin realizar grandes inversiones.

El termino "código" se refiere al identificador utilizado en el itinerario de vuelo, generalmente el código designado de la aerolínea de IATA el cual esta conformado por dos caracteres y el número de vuelo.

| AEROLÍNEA | CÓDIGO<br>DESIGNADO |
|-----------|---------------------|
| TACA      | "TA"                |
| LACSA     | "LR"                |
| AVIATECA  | "GU"                |

**Tabla 1: Códigos de designación de aerolíneas**



Ejemplo: Bajo un acuerdo de código compartido un vuelo operado por TA como TA123, puede además ser vendido por una aerolínea XX como XX\*456 y por YY como YY\*7846.



## 1.2 Historia

Código compartido es un término de negocios que fue originado primero en la industria de la línea aérea en 1990 cuando, las Rutas de la aerolínea australiana, Aéreas de Qantas y EEUU AMERICAN AIRLINES (Aerolíneas Americanas) combinaron los servicios entre una serie de las ciudades domésticas y las ciudades australianas. La acción del código formó parte de un acuerdo "cooperativo de servicios" entre los dos portadores antes que las alianzas de las aerolíneas fueran formadas.

Se refiere a una práctica en donde un vuelo operado por una aerolínea es vendido colectivamente como un vuelo para una o para varias aerolíneas. La mayoría de las aerolíneas importantes tienen hoy asociaciones compartiendo un código con otras aerolíneas, y el compartir un código es una característica clave de las alianzas entre aerolíneas importantes.

El termino "código" se refiere a la identificación utilizada en el horario del vuelo, en donde generalmente el código de 2 caracteres da la designación de la aerolínea de la IATA y el número de vuelo. Así, XX123, el vuelo 123 operado por la línea aérea XX, también quizás sea vendido por la línea aérea YY como YY456 y por ZZ como ZZ9876.

Bajo un código que comparten las aerolíneas que participan en un acuerdo, pueden presentar un número en común del vuelo por varias razones, incluyendo:



Los vuelos de enlace.- Los cuales proponen dirigir un servicio más claro para el cliente, permitiéndole reservar el viaje del contratante UN a C por el punto B bajo el código de un portador, en vez de que el cliente reserve del contratante UN a B bajo un código, y del punto B a C bajo otro código.

Esto no es tan sólo una adición superficial de cooperación, las aerolíneas también se esfuerza por sincronizar sus horarios y coordinar el manejo de equipaje, lo cual hace que se consuma menos tiempo en las transferencias entre vuelos de enlace.

Los vuelos de ambas aerolíneas que vuelan la misma ruta.- Esto quiere decir que proporcionan un aumento aparente en la frecuencia del servicio en la ruta por una aerolínea del servicio

Dirigido a mercados reservados.- Proporciona un método para portadores que no operan su propio avión en una ruta dada a ganar la exposición en el mercado por presentación de sus números de vuelo. Bajo un código que comparte en acuerdo, con la aerolínea que opera realmente el vuelo (el que proporciona el avión, la tripulación y el suelo que manejan los servicios) es llamado el portador operador. La compañía o las compañías que venden billetes para ese vuelo pero no lo operan es llamado realmente vendedor portador.



### 1.3 Directivas de programa de seguridad de los códigos compartidos

Código-compartido es un arreglo del marketing en el que una línea aérea coloca su código designado en un vuelo operado por otra línea aérea, y vende y publica boletos para ese vuelo. Las aerolíneas a través del mundo continúan formando las alianzas de códigos-compartidos para reforzar o ensanchar su presencia de mercadotecnia o capacidad competitiva. La práctica de código-compartido ha ayudado a aerolíneas a vencer parte de las restricciones bilaterales y limitaciones económicas que han limitado el crecimiento internacional.

Para obtener la autorización del servicio de los EE.UU. del código-compartido, la empresa debe encontrar que el arreglo esta en el interés de los ciudadanos. Recientemente, las preguntas han sido levantadas acerca de cómo determinar si los servicios del código-compartido de aerolíneas de los EE.UU. en aerolíneas extranjeras encuentran un nivel aceptable de la seguridad.

El Departamento de defensa (DoD)<sup>3</sup> y la Asociación de Transporte Aéreo (ATA) convinieron en un tratado en la Convención de agosto de 1999 que estableció un programa de la auditoria de la seguridad de la código-acción para aerolíneas extranjeras que transportan pasajeros y/o carga. Esa iniciativa ha proporcionado los beneficios importantes, y el programa descrito que se constituye sobre ello.

---

<sup>3</sup> U.S. Department of Transportation (DOT), Office of the Secretary and Federal Aviation Administration, "Code-share Safety Program Guidelines", 2000.



En diciembre de 1999 en la Conferencia de la Aviación de Chicago, el Secretario Pizarrero y el Administrador Garvey anunciaron el plan del Departamento para revisar los servicios de pasajero de código-acción de aerolíneas de los EE.UU. que utilizan aviones extranjeros para ver si ellos encuentran los estándares internacionales para la seguridad.

Una principal medida del nivel de la seguridad de estos portadores extranjeros del código-acción está en los resultados de la evaluación, aprobados por la Asociación de Seguridad Aérea Internacional (IASA)<sup>4</sup> Programa 1. Con respecto a esa medida, un arreglo del código-acción con una aerolínea extranjera sólo será aprobado si la aerolínea extranjera (1) es de un país que mantiene una clasificación de Categoría 1 bajo el programa 2 de IASA; o (2) es de un país que no tiene una clasificación de Categoría IASA 2 o 3, o no ha sido valorado, y la aerolínea extranjera utiliza un arrendado y operado por los EEUU debidamente autorizados y apropiadamente supervisados.

El portador o el país extranjero portador de una Categoría 1. Si una categoría del país rebasa una Categoría 1 de IASA a una Categoría 2 o 3, el impacto en arreglos existentes de código-acción será considerado en una base del caso por caso. A determinar si una aplicación de código compartido esta en el interés de los ciudadanos bajo el estatuto, la Oficina de la Secretaria de Transportación (OST) necesita para revisar la seguridad del servicio de EE.UU. el código compartido propuesto. Cuando la parte de su aplicación para la autoridad, las aerolíneas de EE.UU. deben dirigir el nivel de la seguridad del servicio de EE.UU. de los códigos-compartidos proporcionados por las aerolíneas extranjeras por auditorias periódicas.

---

<sup>4</sup> <http://www.iasa.com.au/folders/menu/index.htm>



Un método para portadores de los EE.UU. para satisfacer esta necesidad en sus aplicaciones es de seguir estas directivas. Cada aerolínea de los EE.UU. busca o tiene actualmente una relación de los códigos-compartidos con una aerolínea extranjera así puede adoptar un programa de auditoria para los códigos-compartidos con un portador extranjero de los mismos.

Bajo su programa de la auditoria, una aerolínea debe realizar auditorias iniciales, locales, y periódicas de seguridad en cada portador extranjero de código-compartido que tiene que revisar el grado que el portador extranjero mantiene los estándares aceptables de la seguridad.

La alianza no será dispuesta para aprobar un código-compartido si puede hacer una determinación del interés público acerca del nivel de la seguridad del servicio del código-compartido de EE.UU. Las aerolíneas de EE.UU. pueden proporcionar la información necesaria para esta determinación a Administración de Aviación Federal (FAA) por inclusive una declaración de la conformidad con sus aplicaciones a la OST ya que una auditoria local de la seguridad ha sido realizada y un informe de la auditoria ha sido completado.

La aerolínea de EE.UU. también debe indicar que el portador extranjero del código-compartido se conforma con los estándares aplicables de la seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En el avance de la decisión de la OST en si aprobar la aplicación del código-compartido, la FAA revisará cada informe de la auditoria para determinar si el programa de de la auditoria de la aerolínea de los EE.UU. y los resultados de la auditoria son consecuentes con otra información de la seguridad disponible a la FAA.



Las siguientes pautas identifican los elementos necesarios, mínimos y recomendados para todos los programas de auditoria del código-compartido de portadores de los EE.UU. que operan bajo la 14 Código de Regulaciones Federal (CFR) 121 para realizar el servicio de los EE.UU. de la acción del código en una aerolínea extranjera.

Los elementos incluyen estándares de seguridad para ser aplicados en una auditoria de un portador extranjero que realiza el servicio de los EE.UU. del código-compartido, el contenido de un Informe de la Auditoria del Código-compartido, la Declaración de la Conformidad, y de los estándares para la revisión de los EE.UU. del portador del servicio del código-compartido de los EE.UU. en el portador del código compartido extranjero.

Los programas de la auditoria del código-compartido sólo deben ser utilizados por certificaciones de aerolíneas de los EE.UU. autorizadas por la Parte 14 de la CFR 121.



## 1.4 Tipos de acuerdos

**Freesale:** En este tipo de acuerdo la disponibilidad de asientos es libre para ambas compañías y no se establecen límites para que la aerolínea Marketing los venda. Los ingresos son para la compañía operadora, la cual le paga una comisión a la compañía comercializadora.

**Blockspace:** Las aerolíneas se reparten el avión, asignándose una cantidad de asientos para que sean comercializados por cada una de ellas. En esta modalidad cada aerolínea recibe los ingresos por concepto de venta de sus respectivos asientos e incluye dos maneras de llevarse a cabo:

**HardBlock:** en la que cada aerolínea se hace responsable en el manejo de sus asientos;

**SoftBlock,** que permite que las aerolíneas de Marketing devuelvan los asientos que no fueron comercializados.

Existe una similitud en el servicio entregado por ambas compañías, lo que garantiza una mayor seguridad en términos de calidad del producto que recibirán los clientes.

El acuerdo de Código compartido exige que los sistemas de reservas puedan utilizar los mismos códigos y coordinar sus itinerarios.

A su vez, trae consigo la delimitación de roles específicos entre las aerolíneas:

1. **Operating:** encargada de operar y comercializar el vuelo.
2. **Marketing:** limitándose a comercializar el vuelo.



EL DoD y la ATA inscribieron un memorando de entendimiento en agosto de 1999 que estableció un programa de auditoria del código compartido de seguridad para transportadores aéreo extranjeros que transportan personal del DoD.

En la conferencia de aviación de Chicago en diciembre de 1999, anunciaron el plan del departamento para revisar el código compartido de servicios al pasajero de transportes aéreos americanos utilizando aviones de transporte aéreo extranjeros para verificar si cumplen los estándares internacionales de seguridad en el cual se establecen:

- Medida principal del nivel de seguridad del código compartido del programa IASA de la FAA.
- Un arreglo de código compartido con un transporte aéreo extranjero será únicamente aprobado si el transporte aéreo extranjero es de un país que mantiene un grado de categoría 1 bajo el programa IASA de la FAA.
- O de un país con categoría IASA 2 o 3 o que no haya sido evaluada por la FAA, y el transporte aéreo extranjero esta usando arrendamiento de servicios, de aeronaves y operado con una debida autorización y propiamente supervisado por un transportista de los EU o extranjero de un país categoría 1.
- Si la categoría de un país baja de categoría 1 de IASA a categoría 2 o 3, el impacto sobre arreglos de código compartido será considerado en base al caso



## EJEMPLO:

Con el objeto de aumentar la cobertura de rutas que ofrecen a sus clientes, Aeroméxico ha desarrollado interesantes alianzas con líneas aéreas de prestigio que, gracias a estas alianzas, lo llevan a muchos más destinos.

Todos los vuelos tienen un código de clasificación que utiliza cada aerolínea. El término código compartido significa que el cliente hará uso del equipo de otra aerolínea en una ruta de Aeroméxico, con el propósito de satisfacer las necesidades de viaje, en todo momento y hacia cualquier lugar. Si el cliente vuela en una aerolínea aliada, su vuelo tendrá Código Compartido con Aeroméxico.

## Alianzas Estratégicas

Por ejemplo hoy día, con Aeroméxico<sup>5</sup> prácticamente se puede viajar a cualquier lugar del planeta, puesto que ofrecen más de 496 vuelos diarios a 49 destinos y cinco vuelos directos sin escalas a Sudamérica y Europa, además el cliente podrá llegar a cualquier parte del mundo, ya que sus aerolíneas Socias de SkyTeam ofrecen 14,615 salidas diarias a 728 destinos en 149 países.

---

<sup>5</sup> Aeromexico, () "informe anual" *consorcio aeromexico* [en línea] México disponible en: [http://www.consorcioaeromexico.com.mx/01/consorcio\\_aeromexico/03/InfAnual2002.pdf](http://www.consorcioaeromexico.com.mx/01/consorcio_aeromexico/03/InfAnual2002.pdf)



## 1.5 Criterios de aprobación

1. Comprobar que el acuerdo esta dentro del interés publico.
2. La OST necesita revisar la seguridad del servicio de código compartido
3. El transportista de EU deberá afirmar que el código compartido de transporte extranjero cumple con los estándares de seguridad aplicables de OACI.
4. La FAA<sup>6</sup> revisara cada reporte de auditoria para determinar si el programa de auditoria de transporte aéreo de los EU fue seguido y los resultados de la auditoria son consistentes con otra información de seguridad disponible.
5. La CFR 14 parte 21 gestiona el servicio de código compartido de lo EU sobre un transporte aéreo extranjero.
6. El contenido del reporte de auditoria de un código compartido de los EU
7. Estándares para la revisión de transporte de los EU de su servicio de código compartido de los EU. Sobre el código compartido de transporte extranjero.
8. Los programas de auditoria de código compartido deberán de ser solamente usados por transporte aéreo autorizado por los EU certificado bajo la CFR 14 parte 121

---

<sup>6</sup> FAA, "regulaciones" *faa* [en línea] EU disponible en: <http://www.faa.gov/regulations%5Fpolicies/>



## 1.6 Beneficios

Por una parte, se ofrecen más alternativas de destinos, itinerarios y conexiones, por otra, se reciben comisiones adicionales. Es el caso del acuerdo "Código Compartido de Freesale", que implica que al operar o comercializar un vuelo se obtiene un ingreso por concepto de comisión. Esto no ocurre, por ejemplo, en los acuerdos<sup>7</sup> interlineales. Además, la aerolínea que lo ofrece aparece en los sistemas cubriendo nuevos mercados porque efectivamente cubre rutas que de otra forma no operaría.

En términos de comercio, se obtiene una mejor ubicación en los sistemas de distribución lo que mejora ostensiblemente las posibilidades de generar nuevas ventas.

En términos de economía, hoy día con el aumento de combustible, este costo podría reducirse al compartir vuelos entre aerolíneas ya que se compartirían los gastos de este.

---

<sup>7</sup> DGAC, "boletines" *oaci*, [en línea] Latinoamérica disponible en: [http://dgac.sct.gob.mx/fileadmin/Leyes/BOLETIN\\_OACI.pdf](http://dgac.sct.gob.mx/fileadmin/Leyes/BOLETIN_OACI.pdf)



## **Capitulo 2 Auditoria**



## 2.1 Definiciones de Auditoria

Cada compañía conformante de un código compartido y en base a los lineamientos que establece IATA<sup>8</sup> utiliza los estándares de funcionamiento aplicables basados en los anexos de la OACI:

Anexo 1: Licencias al personal. Emisión de licencias a las tripulaciones de vuelo, controladores del tránsito aéreo y al personal técnico aeronáutico.;

Anexo 6: Operación de aeronaves. Especificaciones destinadas a lograr que, en todo el mundo, las operaciones de igual índole se realicen con un grado de seguridad que exceda al mínimo prescrito.

Parte I - Transporte aéreo comercial Internacional - Aviones.

Parte II - Aviación general internacional - Aviones.

Parte III - Operaciones internacionales- Helicópteros.

Anexo 8: Aeronavegabilidad. Certificación e inspección de aeronaves de conformidad con procedimientos uniformes

Anexo 18: Transportes sin riesgos de mercancías peligrosas vía aérea.

Estos anexos sirven para evaluar al portador extranjero del código compartido. Los interventores deben evaluar el funcionamiento contra esos criterios especificados en los estándares de OACI y asignar un grado usando una de las definiciones siguientes:

---

<sup>8</sup> IATA, "regulaciones", *organización*, [en línea] Europa disponible en: [www.iata.org/](http://www.iata.org/)



**Según el criterio:** Utiliza este grado cuando no encuentra deficiencia del sistema, esté fracturado, o tenga un incumplimiento relativo a la seguridad que requiera de acción inmediata.

**Carente:** Utiliza este grado cuando el funcionamiento del estándar evaluado no resuelve el criterio establecido.

**Criterios no usados:** Una condición específica es identificada cuando sea aplicable al criterio de evaluación, o es determinado por el auditor para ser aplicable en la instalación que es evaluada y la condición no está en el lugar, pero la puesta en práctica futura es probable.

**No aplicable:** Una condición específica es identificada como no aplicable por los criterios de la evaluación, según lo verificado por el auditor, o es determinado por el auditor para no ser aplicable en la instalación que es evaluada.

**Sistema para la información y corrección de los resultados:** La intervención de la aerolínea de los E.U. debe asegurarse de que la aerolínea extranjera tenga un proceso en el lugar que identifique tipos de problemas que puedan ocurrir de circunstancias comunes o especiales.

Cada problema necesita ser analizado para determinar la causa original y para prevenir la repetición del problema.

Cada aerolínea de transporte aéreo que tiene un programa de código compartido debe ser auditado en base a los convenios que establezcan entre las aerolíneas implicadas con un mínimo de una por año que comienza con la fecha de implementación del programa de seguridad del mismo.



Sin embargo, para un código compartido existente en donde el transporte extranjero no esta certificado bajo la CFR 14 parte 129, el transporte aéreo de los E.U. deberá de realizar una auditoria del transporte aéreo extranjero dentro de los próximos 90 días siguientes a la fecha de implementación del programa de código compartido.

A partir de entonces, el transporte aéreo de los E.U conducirá un seguimiento de la auditoria de cada transporte con código compartido extranjero cada 24 meses después de la auditoria inicial.

Cierto numero de transportistas de los E.U tal vez ya hayan conducido auditorias bajo el anteriormente mencionado programa DoD/ATA, y que la información recopilada como parte del programa también podría satisfacer las necesidades del programa del Departamento.

El grado al cual el programa DoD/ATA especifico audita se dirigirá a las necesidades del Departamento, y que por supuesto, variara de caso en caso como un asunto general, sin embargo, los transportistas pueden asumir que cualquier auditoria de la DoD/ATA completada dentro de los 6 meses posterior a la fecha de expedición de esta directriz y cumpliendo con los estándares de los transportistas de los E.U aceptado por un programa de auditoria del DOT, será considerado para una revisión bajo el programa del departamento.

Por otro lado, los transportistas pueden asumir que el tema de si las auditorias que caen fuera de esos parámetros serán estimados apropiados para propósitos de revisión bajo el programa del departamento dependerá de cada caso sobre los hechos del caso especifico presentado.



## 2.2 Contenido del reporte

Para realizar los procedimientos de una auditoria<sup>9</sup> se debe tener en cuenta lo siguiente:

- Puesta en práctica y apoyo de la política y objetivos organizativos.
- Flujo o secuencia de acciones, lógico.
- Definiciones claras de quién es responsable de realizar las tareas concretas.
- Definición de métodos, herramientas y documentos que se han de utilizar.
- Cursos alternativos de acción, cuando sea posible más de un resultado.

Al final de cada auditoria, la parte auditora debe preparar un informe por escrito, el cual contenga todos resultados de esta, en una forma clara y apropiada.

Este reporte debe realizarse siempre, no importando si, como resultado de la auditoria se encuentra que la aerolínea no cumple con los requerimientos que la OACI impone para aceptar un código compartido.

Los reportes de auditoria, deben ser simples y fáciles de entender, independientemente del tema tratado; debe estar libre de cabos sueltos y ambigüedades.

---

<sup>9</sup> IATA, "certificaciones", *reportes de auditoria*, [en línea] Europa disponible en: [http://www.iata.org/ps/certification/iosa/iosa\\_audit\\_reports.htm](http://www.iata.org/ps/certification/iosa/iosa_audit_reports.htm)



Debe incluir también todos los documentos y evidencias que soporten sus conclusiones.

- Título
- Fecha y Firma
- Lista de Auditores
- Lista de Instalaciones de Mantenimiento Evaluadas.
- Lista de Instalaciones de Capacitación Evaluadas.
- Checklists (listas de verificación)
- Objetivo y Alcance.
- Criterios utilizados.
- Identificación de Estándares Aplicables.
- Reportes de Acciones Correctivas
- Documentos de Soporte y Evidencia.

Las razones por las que una empresa establece un programa de auditorias determinarán la política y los principios de su programa.

Su naturaleza y ámbito se basará según el programa se desarrolle con el fin de evaluar la conformidad, como protegerse de auditorias del cliente o requisitos reguladores, o con el fin de mejorar continuamente la calidad, tanto del comportamiento del proveedor como para mejorar la calidad interna.

Cuando se establece o se amplía un programa de auditorias, hay que considerar lo siguiente:

- La política o principios de las auditorias
- Los procedimientos, manuales y cuadernos de trabajo de las auditorias.
- El personal auditor y su formación.
- Los registros de las auditorias y su conservación.



## 2.3 Tipos de auditoria

Las razones por las que una empresa establece un programa de auditorias determinarán la política y los principios de su programa.

Su naturaleza y ámbito se basará según el programa se desarrolle con el fin de evaluar la conformidad, como protegerse de auditorias del cliente o requisitos reguladores, o con el fin de mejorar continuamente la calidad, tanto del comportamiento del proveedor como para mejorar la calidad interna.

Cuando se establece o se amplía un programa de auditorias, hay que considerar lo siguiente:

- La política o principios de las auditorias
- Los procedimientos, manuales y cuadernos de trabajo de las auditorias.
- El personal auditor y su formación.
- Los registros de las auditorias y su conservación.

La IATA establece una auditoria considerando la operación, la seguridad y el mantenimiento del equipo de vuelo basándose en sus regulaciones, así mismo se puede complementar con las siguientes auditorias

**Auditoria de Sistema.** Es documentada para verificar por medio del examen y evaluaciones de evidencias objetivas, que los elementos que aplican al sistema de calidad son adecuados, desarrollados, documentados, e implementados eficazmente de acuerdo a los requisitos especificados.



**Auditoria de Proceso.** Verifica si existen procedimientos para procesos e instrucciones de trabajo, así como si se siguen en condiciones estándar, aceleradas y desfavorables.

**Auditoria de Producto.** Evaluación del proceso de inspección, que comprende el uso correcto de las especificaciones y la capacidad del inspector para enjuiciar correctamente la aceptabilidad del producto.



## 2.4 Calidad del reporte

Para obtener una calidad óptima del reporte se deben de tener en cuenta algunas características de la auditoria los cuales serian:

- Ser independiente del que realiza la actividad que se audite.
- Debe haber criterios de medida.
- Personal competente.
- Rentabilidad

Al mismo tiempo se deben preveer los problemas que puedan obstaculizar la auditoria como pueden ser:

- Planificación y preparación inadecuadas de la auditoria
- Comunicación inadecuada con el auditado antes de la auditoria
- Falta de un ámbito claramente definido

Todo Reporte de Auditoria debe pasar por un proceso de verificación, en el cual el auditor se asegura que tanto el contenido escrito como los documentos se encuentran correctos y de acuerdo con la guía proporcionada por la IATA; todo proceso de verificación de calidad del Reporte de Auditoria debe llevar como mínimo los siguientes puntos:

- Que los detalles de la Auditoria se encuentran correctamente escritos.
- Que los documentos que componen el reporte contienen la información requerida y están debidamente firmados.
- Que las Checklist (listas de verificación) están debidamente completas.
- Que todo el documento se encuentre en Ingles y que sea entendible para cualquier lector.
- Que todo articulo que compone las listas de verificación tenga documentadas todas las referencias hacia manuales operativos.



- Que todas las listas de “Descubrimientos y Recomendaciones” estén documentados y soportados.
- Que las listas de “No Aplicabilidad” estén debidamente documentadas y explicadas.
- Una descripción y justificación de los métodos que se aplicarán para implementar todas las acciones correctivas, esto de acuerdo al Reporte de Acciones Correctivas.

Nota: IATA establece la documentación, la implementación y el cumplimiento de las acciones correctivas



## 2.5 IOSA - Auditoria de Seguridad Operacional de la IATA

Es un estándar global de aerolíneas que está surgiendo. Este programa tiene como objetivo garantizar la seguridad de las operaciones, por el uso de un único sistema normalizado para la seguridad que será aceptado en todo el mundo. Esta implementación de IOSA<sup>10</sup> se reflejara en la seguridad operacional.

IOSA se convierte en extremadamente importante cuando una aerolínea o una organización de transporte aéreo desean distinguirse por el cumplimiento de este estándar global aceptado.

Se inició con la finalidad de satisfacer necesidades específicas en la industria de la aviación, tales como áreas de efectividad de costos y seguridad.

Derivado de que la seguridad es lo más importante en la aviación IATA generó este tipo de auditoria, con la finalidad de hacerla común a las aerolíneas.



---

### AUDIT INFORMATION

|                     |
|---------------------|
| AUDIT ORGANISATION: |
| AUDITEE:            |
| AUDIT DATES:        |

### SECTION 2: FLIGHT OPERATIONS (FLT)

#### INFORMATION SOURCES

---

<sup>10</sup> [http://www.iata.org/ps/certification/iosa/iosa\\_audit\\_reports.htm](http://www.iata.org/ps/certification/iosa/iosa_audit_reports.htm)



#### 4. Operations Engineering Requirements and Specifications

##### 1. Management and Control

FLT 1.1.1 The Operator shall have a management system for the flight operations organisation that ensures supervision and control of flight operations, flight operations functions and other associated activities in accordance with standards of the Operator and requirements of the State. (GM)

Assessment:

Please Select a Response:

Auditor Comments:

**Figura 1 Forma de información de auditoría<sup>11</sup>**

Una vez que el auditor se asegura que el reporte de auditoría se encuentra completo, que ha pasado por el proceso de calidad y que ha instruido al operador en cuanto a las recomendaciones y acciones correctivas a aplicar, este reporte es entregado al operador, quien se convierte en el único dueño del reporte, sin embargo una copia de este es entregada a IOSA.

IOSA se encarga de concentrar los resultados de todas las auditorías efectuadas entre sus miembros, esto a fin de proveer una base central y continuamente actualizada de reportes que permite tener a la mano toda la información que una línea aérea necesita, por ejemplo, para tomar un riesgo financiero o evaluar la conveniencia de formar parte a una alianza.

El hecho de compartir reportes, también causa beneficios económicos a quienes los consultan, ya que no tiene que invertir en efectuar una auditoría, y se asegura que los datos contenidos en los reportes le son de total utilidad ya que son estándar.

---

<sup>11</sup> IATA, "formas de cuestionarios", *reportes de auditoría*, [en línea] Europa disponible en: [http://www.iata.org/NR/rdonlyres/F5729A91-A76C-4F2F-9397-5228698CA848/0/OF01301AuditReportIARRequestForm\\_R0.doc](http://www.iata.org/NR/rdonlyres/F5729A91-A76C-4F2F-9397-5228698CA848/0/OF01301AuditReportIARRequestForm_R0.doc)



Los reportes de Auditoria no son entregados a cualquier persona dentro de la organización del transportista aéreo, debido a lo delicado de la información, por lo que todo reporte es entregado solo a los altos ejecutivos de la empresa aérea o a los representantes de las áreas competentes los cuales tienen responsabilidades de seguridad.

Toda solicitud de un reporte de auditoria se debe llevar a cabo mediante el siguiente formato:

| IATA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                            |                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| <b>IOSA AUDIT REPORT (IAR) REQUEST FORM</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                            |                               |
| <small>The IOSA Audit Report (IAR) remains at all times the property of the audited operator (the <u>Auditee</u>). IATA acts as custodian of the Report for the purposes of audit sharing under the provisions of the <u>IOSA Programme Manual</u>. In order to maintain the security and confidentiality of the IAR, a party requesting access to an IAR (the <u>Requestor</u>) must apply for such access firstly by completing and submitting Part A of the form below. The form will then be sent to the <u>Auditee</u> who will complete Part B and return the form to IATA. If the <u>Auditee</u> authorizes access to the IAR, the Requestor will then sign a Non-Disclosure Agreement with IATA. At that point the Requestor will be granted access to the IAR.</small> |                            |                               |
| This Part A to be completed by the party requesting the IAR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                            |                               |
| <b>PART A – REQUESTOR INFORMATION</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                            |                               |
| Name: <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Date: <input type="text"/> |                               |
| Company: <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                            |                               |
| Title: <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                            |                               |
| Address: <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | City: <input type="text"/> | Country: <input type="text"/> |
| Telephone: <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Fax: <input type="text"/>  | E-mail: <input type="text"/>  |
| Specify the IAR to which you are requesting access (name of <u>Auditee</u> ): <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                            |                               |
| Specify the reason why you are requesting access to this report including whether disclosure will be made to a Regulatory Authority (provide details): <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                            |                               |
| This Part B to be completed by the party owning the IAR and returned by fax to IATA +1 (514) 874-2662:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                            |                               |
| <b>PART B – AUDITEE AUTHORIZATION</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                            |                               |
| Name: <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Date: <input type="text"/> |                               |
| Company: <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                            |                               |
| Title: <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                            |                               |
| Address: <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | City: <input type="text"/> | Country: <input type="text"/> |
| Telephone: <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Fax: <input type="text"/>  | E-mail: <input type="text"/>  |
| Our company is familiar with the above Requestor: Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                            |                               |
| Our company authorizes IATA to grant IAR access to the Requestor in accordance with the provisions of the <u>IOSA Programme Manual</u> : Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                            |                               |
| Our company authorizes IATA to consent to the disclosure of the IAR to a Regulatory Authority by Requestor in accordance with the terms of the Non-Disclosure Agreement between IATA and Requestor: Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                            |                               |
| Specific requests/comments: <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                            |                               |
| I confirm that I am authorized to agree to the disclosure of the IAR to the Requestor.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                            |                               |
| Signature of authorized personnel: <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                            | Date: <input type="text"/>    |

**Figura 2: Forma de petición de reporte de auditoria de IOSA**



La OACI publicará en su página web los resultados de las auditorías sobre seguridad aérea de los 189 países que integran este organismo dependiente de Naciones Unidas. Así fue acordado el pasado 22 de marzo, los directores de la aviación civil reunidos en Montreal (Canadá), que fijaron el 23 de marzo de 2008 como fecha límite para que los Estados hagan público los resultados de las auditorías

Aquel que puede beneficiarse de IOSA es cualquier compañía aérea o de negocios que apoya las operaciones aéreas y que ve la necesidad de mejorar la seguridad y la eficacia en cualquier fase de sus operaciones la cual puede beneficiarse de una auditoría IOSA.

Estas empresas incluyen:

- Líneas aéreas internacionales
- Principales compañías aéreas nacionales
- Líneas aéreas regionales
- De carga
- Proveedores de Mantenimiento Reparaciones y Operaciones (MRO)
- Departamentos de las empresas de aviación

Objetivos generales del programa IOSA

- incrementar los niveles de seguridad aérea de acuerdo a los estándares internacionales de aviación civil
- Desarrollar una mejor infraestructura aeroportuaria en el país
- Ampliar las actividades de la aviación civil en el ámbito nacional e internacional
- Optimizar la supervisión y el control de las empresas aéreas nacionales y extranjeras que operan en el país



- Perfeccionar en forma constante el diseño de rutas nacionales e internacionales, así como las ayudas a la navegación y para el aterrizaje, en todo el territorio nacional.

#### Políticas Generales del programa IOSA

- Mantener una adecuada vigilancia de la seguridad operacional dentro de los estándares de la OACI
- Brindar al usuario procedimientos y un trato personal y transparente para la atención de sus necesidades
- Trabajar en la permanente búsqueda de mecanismos para simplificar los procedimientos para la obtención de permisos, certificados y licencias
- Capacitar permanentemente a su personal profesional, técnico y administrativo para una mejor atención al usuario
- Proponer la creación de una cultura de calidad en servicios aéreos, a través de la transferencia de responsabilidades al operador

#### Cobertura de IOSA

La auditoría estándar de IATA se centra en aspectos clave de una compañía aérea y las operaciones de apoyo a las líneas aéreas, incluyendo:

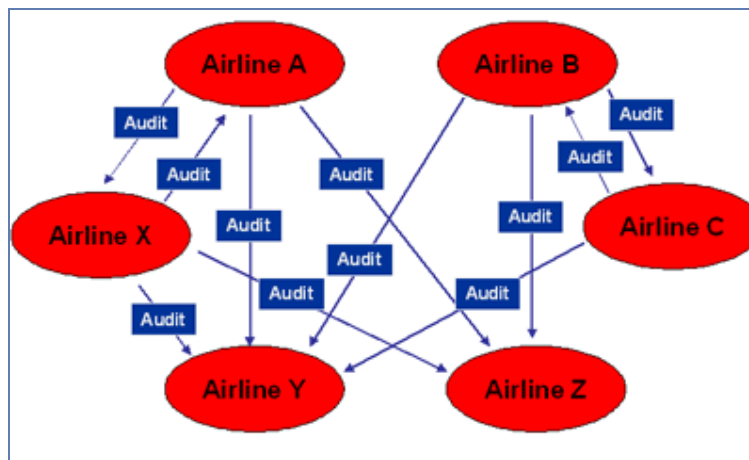
- Organización empresarial y la gestión
- Operaciones de vuelo
- Control operacional / despacho de vuelo
- De tierra
- Ingeniería y mantenimiento
- Operaciones de cabina
- Operaciones de carga
- Operativo de seguridad



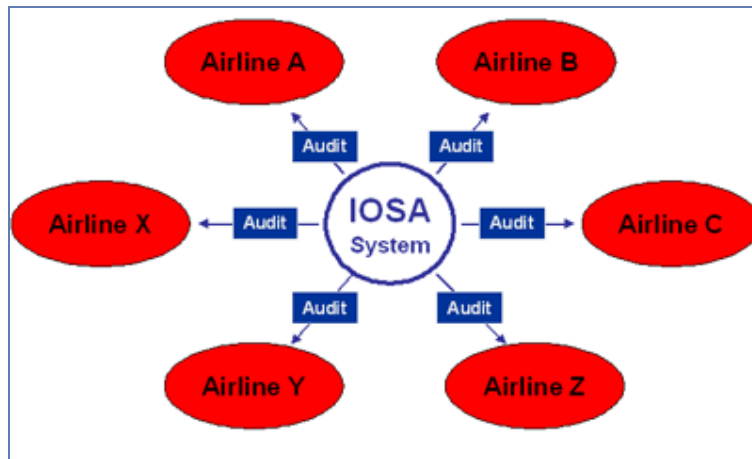
## Beneficios de IOSA

Los beneficios de la IOSA en la industria del transporte aéreo son los siguientes:

- Una reducción en el número de auditorías necesarias
- Eliminación de la redundancia de auditoría por miembros de la alianza y código compartido de los socios
- La aceptación mutua de los informes de auditoría IOSA entre las líneas aéreas participantes y los reguladores
- Ahorro de costes mediante la reducción de los costes de auditoría y las necesidades de recursos mayor y la simplificación de código compartido de las oportunidades
- Mejora de operaciones y una mayor flexibilidad operativa
- Seguimiento para garantizar la normalización y la coherencia de los informes de auditoría de IOSA
- Normas de calidad reconocidas internacionalmente
- La actualización continua de las normas reglamentarias a fin de reflejar las revisiones y la evolución de las mejores prácticas dentro de la industria



**Figura 3: Industria del transporte aéreo sin sistema IOSA**



**Figura 4: Industria del transporte aéreo con sistema IOSA**



## 2.6 Frecuencia de auditoria

Cada transporte aéreo de los EU. que tienen un programa de código compartido<sup>12</sup> deben de auditar un cuarto de los transportes aéreos extranjeros con código compartido (CFR 14 parte 129) proveyendo su servicio de código compartido de los EU. durante cada cuarto del año que comienza con la fecha de implementación del programa de seguridad de código compartido del departamento.

Sin embargo, para un código compartido existente en donde el transporte extranjero no esta certificado bajo la CFR 14 parte 129, el transporte aéreo de los E.U. deberá de realizar una auditoria del transporte aéreo extranjero dentro de los próximos 90 días siguientes a la fecha de implementación del programa de código compartido del DOT. A partir de entonces, el transporte aéreo de los E.U. conducirá un seguimiento de la auditoria de cada transporte con código compartido extranjero cada 24 meses después de la auditoria inicial.

Cierto numero de transportistas de los E.U tal vez ya hayan conducido auditorias bajo el anteriormente mencionado programa DoD/ATA, y que la información recopilada como parte del programa también podría satisfacer las necesidades del programa del Departamento.

El grado al cual el programa DoD/ATA especifico audita se dirigirá a las necesidades del Departamento, y que por supuesto, variara de caso en caso como un asunto general.

---

<sup>12</sup> IATA, "regulaciones" *códigos compartidos*, [en línea] Europa disponible en: <http://www.iata.org/NR/rdonlyres/C21A057B-6526-40C7-A96AB7B2EDD6E076/0/IPMEd3Dec2007Final.pdf&prev=/search%3Fq%3Dregulations%2BIATA%2Bcode%2Bshare%26hl%3Des&usg=ALkJrhijV95wcYxAjMrBksOzTc2GxioT6A>.



Sin embargo, los transportistas pueden asumir que cualquier auditoria de la DoD/ATA completada dentro de los 6 meses posterior a la fecha de expedición de esta directriz y cumpliendo con los estándares de los transportistas de los E.U aceptado por un programa de auditoria del DOT, será considerado para una revisión bajo el programa del departamento.

Por otro lado, los transportistas pueden asumir que el tema de si las auditorias que caen fuera de esos parámetros serán estimados apropiados para propósitos de revisión bajo el programa del departamento dependerá de cada caso sobre los hechos del caso específico presentado.



## **CAPITULO 3      Regulaciones**



### 3.1 Definiciones de las regulaciones existentes.

Se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las máximas condiciones de seguridad a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.

Habrà un solo contrato de transporte cuando varios transportistas aéreos lo ejecuten sucesivamente y las partes lo hayan tratado como acto jurídico único, exista o no interrupción, o trasbordo, aunque éste no llegare a ser efectuado por el transportista que lo contrató.

Se deberá buscar la integración y armonización en la región, en materia aeronáutica. A partir de esta iniciativa se visualiza que es requerido establecer a nivel regional, un sistema normativo armonizado que cumpla con los Anexos de OACI<sup>13</sup> y de la DGAC.

Sé puede llegar a encontrar con que en la región de cada Estado tenga su propia norma que regule las actividades de código compartido las cuales no cumplan con los estándares establecidos por la OACI y la DGAC debido principalmente a que los reglamentos bases que fueron usados para desarrollar dichas normas evolucionaban conforme a las enmiendas a los Anexos, mientras las normas locales desarrolladas sobre esas bases se mantenían en el tiempo sin cambiar. En adición a lo anterior cada reglamento era diferente en su contenido por lo que no existía la posibilidad de armonizarlos.

---

<sup>13</sup> OACI, "documentos emitidos a la dgac" *oaci* [en línea] ONU disponible en: <http://www.icao.int/nacc/meetings/2008/93DGACSCAP/DOCS/93DGCASCAP-NE17.pdf>



Estas diferencias constituirían el reto mas grande que se enfrentaría, pues era comprensible entonces que cada Estado tuviera diferentes puntos de vista sobre un mismo tema, con el pasar del tiempo esta diferencia de criterio se iría cerrando al punto actual de armonía, gracias al esfuerzo hecho por tener regulaciones.

En la Cooperación comercial y de Código compartido emitidos por la Comision Latinoamericana de Aeronautica Civil (CLAC) <sup>14</sup>se mencionan los siguientes artículos:

- Arto. 161. De los Acuerdos. El Acuerdo de Cooperación Comercial es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos acuerdan establecer una o más formulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales.
- Arto. 162. Código Compartido. El Acuerdo de Código Compartido es aquél mediante el cual dos o más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus Leyes internacionales de designación e individualización.
- Arto. 163. Formalidades. Los Acuerdos de Cooperación Comercial, cualquiera que sea su modalidad y de Código Compartido deben constar por escrito y ser remitidos y registrados en la DGAC, antes de su ejecución. La DGAC, mantendrá la confidencialidad que surja de los acuerdos. Los requisitos de aprobación se determinan en la regulación técnica respectiva.

---

<sup>14</sup> Luís Ugarte Romano, "Código compartido (México)", en "Los Acuerdos de Código compartido", página 73 y ss., Editado por UADE - ALADA, Buenos Aires, 1998.



- Arto. 164. Calidad y responsabilidad. La calidad de explotador de la aeronave en los Acuerdos de Código Compartido, la tiene la parte que realiza efectivamente los vuelos de que se trate. Las partes responden indivisible y solidariamente frente a los pasajeros y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.



### 3.2 Provisiones generales

A continuación se mencionan algunas disposiciones contenidas en los convenios entre México<sup>15</sup> y otros países.

#### Otorgamiento de Derechos:

Cada parte contratante concede a la otra parte los derechos especificados en un convenio, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares de pasajeros, carga y correo en rutas señaladas

De conformidad con lo dispuesto en el convenio, la aerolínea designada por cada parte contratante gozará durante la explotación de los servicios aéreos convenidos, de los siguientes derechos:

- a.sobrevolar el territorio de la otra parte contratante sin aterrizar en el mismo;
- b.hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra parte contratante;
- c.embarcar y desembarcar en tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en un Cuadro de Rutas, a los pasajeros, carga y correo.

El derecho de tráfico de quinta libertad de todos los sectores de un cuadro de rutas, se ejercerá únicamente después de haberse consultado entre las autoridades aeronáuticas, en los términos que se especifican en el.

---

<sup>15</sup> DGAC, "programas" sct, [en línea] México disponible en: [www.scribd.com/doc/2589554/programa-sectorial-de-Comunicaciones-y-Transportes-20072012](http://www.scribd.com/doc/2589554/programa-sectorial-de-Comunicaciones-y-Transportes-20072012) - 285k



### Designación y Autorización de Aerolíneas:

Cada parte contratante tendrá el derecho de designar por escrito ante la otra parte, a través de la vía diplomática, hasta dos aerolíneas con el propósito de que operen los servicios convenidos en las rutas especificadas y el derecho de retirar o de cambiar tales designaciones. Dichas designaciones se harán con base en el principio de estricta reciprocidad. Al recibir esas designaciones la otra parte contratante, sujeta a ciertas disposiciones, se concederá sin demora a las aerolíneas designadas la debida autorización para operar.

### Revocación o Suspensión de las Autorizaciones de Operación:

Cada parte contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de operación o suspender el ejercicio de los derechos especificados anteriormente en el convenio a las aerolíneas designadas por la otra parte contratante o de imponer las condiciones que considere necesarias, en el caso de que esas aerolíneas no cumplan con las leyes o reglamentos de la parte contratante que concede estos derechos, o en el caso de que las aerolíneas en alguna otra manera no operen de conformidad con las condiciones establecidas en convenio.

La Aplicabilidad de las Leyes y Reglamentos; Reconocimiento de los Certificados de Aeronavegabilidad y Licencias; Derechos por el Uso de Aeropuertos; Derechos Aduanales, deben de ser incluidos en un convenio de este tipo pero al no ser alta relevancia en este trabajo no se profundizará en ellos.



#### Consultas:

Cualquiera de las partes contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas, en relación con la puesta en práctica, interpretación, aplicación o enmienda del convenio. Tales consultas, que podrán efectuarse entre las Autoridades Aeronáuticas, se realizarán dentro de un período de sesenta días a partir de la fecha en la que la otra parte contratante reciba la solicitud por escrito, a menos de que se convenga de otra manera entre las partes contratantes.

Si las partes contratantes acordaran modificar el convenio, las modificaciones deberán ser formalizadas a través de un canje de notas diplomáticas y entrarán en vigor mediante un canje de notas adicional en el que ambas partes contratantes se comuniquen haber cumplido con los requisitos exigidos por su legislación nacional.

#### Solución de Controversias:

Excepto en aquellos casos en los que el convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las partes contratantes relativa a la interpretación o aplicación del convenio que no pueda ser resuelta por medio de consultas, será sometida a un tribunal de arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las partes contratantes y el tercero de común acuerdo por los dos primeros miembros del tribunal bajo la condición de que el tercer miembro no será nacional de ninguna de las partes.

Si dentro del plazo señalado no se llega a un acuerdo con respecto al tercer árbitro, éste será designado por el Presidente del Consejo de la OACI, conforme a los procedimientos de esa organización, a petición de cualquiera de las partes contratantes.



#### Terminación:

Cualquiera de las partes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra parte y a la OACI<sup>16</sup>, a través de la vía diplomática, su decisión de dar por terminado el convenio, el cual quedará terminado seis meses después de la fecha de recibida la notificación por la otra parte contratante, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo antes de que termine este período.

En ausencia de acuse de recibo por la otra parte contratante, se considerará haber recibido la notificación catorce días después del recibo de notificación por parte de la OACI.

#### Entrada en Vigor:

El convenio entrará en vigor a partir de la fecha en que ambas partes Contratantes, a través de un canje de Notas diplomáticas, se comuniquen haber cumplido con los requisitos exigidos por su legislación nacional.

#### Disposiciones para reglas de seguridad, certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, de competencia y licencias emitidos o revalidados por las autoridades aeronáuticas de una parte contratante y vigentes, serán reconocidos como válidos por las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante a fin de operar los servicios acordados tomando en cuenta que dichos certificados o licencias fueron revalidados de acuerdo a, y de conformidad con, las normas establecidas bajo el convenio.

---

<sup>16</sup> OACI, "regulaciones" *oaci*, [en línea] ONU disponible en: <http://www.icao.int/>



Las autoridades aeronáuticas de cada parte contratante se reservan el derecho, no obstante, para rechazar el reconocimiento, para propósito de sobrevuelos sobre su propio territorio de certificados de competencia y licencias autorizadas a sus propios nacionales por la otra parte contratante.

Si los derechos o condiciones de las licencias o certificados referidos en el párrafo anterior, emitido por las autoridades aeronáuticas de una parte contratante a cualquiera persona o aerolínea designada, o en relación con una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos, se permitirá una reserva con respecto a las normas establecidas bajo el convenio, y dicha reserva ha sido registrada ante la OACI, la otra parte contratante podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas a fin de aclarar la práctica en cuestión.

Las consultas relacionadas con normas de seguridad y requerimientos vigentes por las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves y la operación de las aerolíneas designadas, deberán ser resueltas dentro de los 15 días, a partir de la fecha de la recepción de un requerimiento de una parte contratante. Si transcurridos 15 días después de la fecha de solicitud de las consultas, las autoridades aeronáuticas de una parte contratante encuentra que las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante no cuentan con normas de seguridad y requerimientos vigentes en esas áreas, que sean al menos iguales a las normas mínimas que deberán ser establecidas de acuerdo con el convenio, las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante, deberán ser notificadas sobre tales investigaciones y los procedimientos considerados necesarios para cumplir con esas normas mínimas.



En caso de no poder tomar la acción correctiva dentro de un tiempo razonable, constituye la base para retener, revocar, suspender o imponer condiciones en las autorizaciones de la aerolínea o aerolíneas designadas por la otra parte contratante.

#### Materiales impresos en las aerolíneas

Las cabinas de las aeronaves podrán mantener artículos para uso o para ser utilizados exclusivamente en conexión con la operación o servicio de la aeronave de la aerolínea, así como una provisión de boletos impresos, guías aéreas y cualquier material impreso que contenga el logotipo de la compañía, así como material publicitario para distribución sin cargo para la aerolínea.

#### Disposiciones sobre capacidad

Deberá existir una oportunidad igual y justa para las líneas aéreas designadas de ambas partes contratantes para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas.

En la operación de los servicios convenidos, las líneas aéreas designadas de cada parte contratante deberán considerar el interés de la(s) línea(s) aéreas(s) designada(s) de la otra parte contratante, a fin de no afectar considerablemente los servicios proporcionados por esta última aerolínea de manera parcial o total en las mismas rutas, deberán mantener una relación razonable con los requerimientos de transportación al público en las rutas especificadas y deberán tener como su objetivo primario la disposición, un factor de ocupación razonable, de capacidad adecuada para obtener con la debida anticipación los requerimientos para el transporte de pasajeros, correo y carga entre el territorio de las partes contratantes de la cual ha sido la aerolínea designada y los países de destino último del tráfico.



Las disposiciones para el transporte de pasajeros, correo y carga, embarcados o desembarcados en puntos en las rutas especificadas en los territorios de los Estados, diferente del territorio que designó la aerolínea, serán elaboradas de acuerdo con los principios generales relacionados con la capacidad para:

- a) requerimientos de tráfico hacia y desde el territorio de la parte contratante que ha designado la aerolínea;
- b) requerimientos de tráfico del área a través de la cual la aerolínea pasa después de haber tomado en cuenta otros servicios de transporte establecidos por la aerolínea de los Estados comprendidos en el área, y
- c) requerimientos de operación de la aerolínea punto a punto (through airline operation).

Cada aerolínea designada de una parte contratante tendrá la libertad de utilizar sus criterios comerciales con respecto a la capacidad para ser proporcionada consistentemente con los principios establecidos aquí. Ninguna parte contratante o sus autoridades aeronáuticas podrán de manera unilateral imponer ninguna restricción para las aerolíneas designadas de la otra parte contratante con relación a la capacidad, frecuencia o tipo de aeronave utilizada en conexión con los servicios en cualquiera de las rutas especificadas en el convenio.

Periodo de notificación establecido para aprobación de tarifas

Las tarifas propuestas se presentarán para su aprobación, de ser requerido, por lo menos 15 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor, en lugar de los 45 días. Asimismo, se notificará el desacuerdo sobre una tarifa presentada cuando menos con 10 días de anticipación en lugar de 30 días.



## Servicios aéreos de fletamento

En las operaciones de los vuelos de fletamento cubiertos por el convenio, las aerolíneas mexicanas tendrán el derecho sin restricciones de fórmulas para recoger pasajeros, sin limitación de capacidad/frecuencia, sin la oferta del derecho del primer rechazo de las aerolíneas designadas y sobre la base de no discriminación de:

- a) transportar pasajeros entre cualquier punto o puntos en el territorio de la parte contratante de la cual la aerolínea es nacional y cualquier punto o puntos de la otra parte contratante; sin ejercer derechos de tráfico ni de parada estancia (stop over) entre los puntos de la otra parte contratante;
- b) combinar en una misma aeronave, pasajeros de vuelos internacionales de fletamento destinados a un punto o puntos en el territorio de la otra parte contratante, con tráfico destinado a un punto o puntos en un tercer país, sin ejercer derechos de tráfico ni de parada estancia (stop over), entre el territorio de la otra parte contratante y el tercer país, y
- c) utilizar el espacio disponible en los compartimientos de carga de las aeronaves de vuelos de fletamento de pasajeros para transportar carga.

Los vuelos o series de vuelos de fletamento de pasajeros se venderán y se operarán conforme a las regulaciones del país en donde se origine el tráfico. En la mayor medida de lo posible, las autoridades aeronáuticas reducirán a un mínimo la carga administrativa impuesta a las aerolíneas.



Los derechos y cargos por permisos para operar vuelos de fletamento de pasajeros aplicados por las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes no serán más elevados que aquellos aplicados a cualquier otra aerolínea que comercialice vuelos de fletamento internacionales desde o hacia ese territorio.

#### Cuadro de rutas

La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, podrán operar las siguientes rutas:

| PUNTOS EN<br>MÉXICO         | PUNTOS<br>INTERMEDIOS       | PUNTOS EN<br>CANADA         | PUNTOS MAS ALLA             |
|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Cualquier punto o<br>puntos | Cualquier punto o<br>puntos | Cualquier punto o<br>puntos | Cualquier punto o<br>puntos |

**Figura 5 Cuadro de Rutas**

#### Notas:

- 1) En puntos intermedios en rutas hacia el Estado, se podrán ejercer derechos propios en tránsito o de parada estancia. No se ejercerán derechos de parada estancia entre puntos en los Estados a elección de cada aerolínea designada. No se ejercerán derechos de 5ta. Libertad entre puntos intermedios y puntos en los Estados y entre puntos entre Estados y puntos más allá.
- 2) En cualquiera de las operaciones, se podrá omitir cualquier punto intermedio y/o puntos más allá, siempre y cuando todos los servicios se originen o terminen en México.



3) Sujeto a los requisitos de normatividad aplicados normalmente por las autoridades aeronáuticas, la línea o líneas aéreas designadas de los Estados Unidos Mexicanos, podrán celebrar convenios de colaboración con el fin de compartir códigos (es decir, vender transporte bajo su/sus propios códigos), en vuelos operados por la aerolínea o aerolíneas designadas y/o en vuelos operados por aerolíneas de terceros.

Todas las aerolíneas, en tales acuerdos, deberán contar con la autorización correspondiente. Las aerolíneas podrán transferir el tráfico entre aeronaves con el fin de compartir código. Queda entendido que no se autorizarán los derechos de 5ta. Libertad para propósitos de código compartido y operaciones con equipo propio.

4) Sin perjuicio de las disposiciones previstas anteriormente en el convenio, el Gobierno de México podrá designar hasta dos aerolíneas para operar los servicios aéreos, con equipo propio entre cada punto en México y otros puntos. Se podrán autorizar líneas aéreas adicionales para el servicio de código compartido en los vuelos de las aerolíneas designadas por la otra parte contratante y en los vuelos de aerolíneas de terceros en cada par de ciudades.

5) La designación adicional entre cualquier Estado y la Ciudad de México se podrá ejercer un año después de la fecha establecida, a menos de que sea acordado un periodo más corto por ambas aerolíneas. No obstante, una segunda aerolínea autorizada por cada parte contratante, podrá operar bajo la modalidad de código compartido, en cualquier ruta de la Republica Mexicana.



Si las anteriores modificaciones son aceptables para el Gobierno, se propone que esta Nota, constituya un Acuerdo entre dos aerolíneas que permitirá la entrada en vigor en la fecha en que ambas partes se hayan comunicado, a través de la vía diplomática, el cumplimiento de las formalidades exigidas por su legislación nacional, de conformidad con lo dispuesto anteriormente en el convenio.



### 3.3 IATA

Tomando en cuenta que IATA<sup>17</sup> es un organismo que establece regulaciones para los convenios de código compartido con respecto a su integración a las aerolíneas para formar alianzas, se proponen los siguientes criterios.

#### Acreditación y Auditoría

Dado que el cuerpo establecido de normas internacionales para la aviación y las industrias de viaje y turismo, la IATA ofrece una serie de programas garantizando el máximo nivel de servicio eficiencia operacional en una serie de áreas cruciales: la seguridad, así como también de agencias de reconocimiento de viaje y carga. IATA también ofrece una credencial para la identificación.

En estas actividades de la IATA las áreas están sujetas a estrictas calificaciones y criterios de retención, que garanticen el reconocimiento en todo el mundo en toda la industria.

#### Auditoría de seguridad

- IOSA
- Auditoría de la seguridad de las operaciones en tierra de la IATA (ISAGO)

---

<sup>17</sup> IATA, Resolution 762, "Airline Designators", 22ª edición, 2002



## Acreditación y código de Servicios del viaje y turismo

- Acreditación IATA y programas de certificación para agentes de viajes
- Tarjeta de identificación de IATA para agentes de viaje

## Acreditación de Agentes de Carga

- Acreditación IATA y Programa de Certificación para Agentes de Carga

## Compañías aéreas y las operaciones de las aeronaves

IATA identifica y desarrolla soluciones operacionales para todas las áreas que afectan a las aeronaves y compañías aéreas, ya sea en tierra o en vuelo. Esto incluye el análisis de los datos de las operaciones de vuelo, cuestiones de aseguramiento de la calidad y el intercambio de información operacional del mantenimiento de la aerolínea.

Problemas operacionales clave que están siendo abordados por la IATA:

- Estructuras organizacionales y procesos
- Iniciativas de reducción de costos
- Gestión de las operaciones de vuelo
- Eficiencia del combustible

Misión de IATA es:

- Promover la armonización mundial del equipamiento de la aeronave.
- Identificar y mitigar los problemas de costos operacionales prioritarios.



- Identificar oportunidades de reducción en el consumo de combustible.
- Reducir las preocupaciones las emisiones al medio ambiente.

### Aeropuertos y los servicios de navegación aérea

La industria del transporte aéreo debe seguir modernizando su infraestructura a fin de evitar limitaciones de capacidad, mejorar la eficiencia del espacio aéreo y reducir al mínimo los costos. IATA tiene un papel de liderazgo para influir en proyectos de planificación de aeropuertos y de desarrollo en todo el mundo para cumplir con los requerimientos de seguridad, eficiencia y funcionalidad de las aerolíneas.

IATA trabaja con las aerolíneas, aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea a nivel mundial para promover políticas de fijación de precios justos. Al restablecer un equilibrio en la cadena de valor de la industria, el objetivo de IATA es el hacerlo rentable a todos los asociados.

### Pasajeros y servicios comerciales

El objetivo de la IATA es ayudar a sus miembros, proporcionar una experiencia inigualable de viaje a sus clientes. Como los negocios de hoy están impulsados por las expectativas de los consumidores, el desafío de IATA es satisfacer esas expectativas en un ambiente de negocios financieramente sostenible

### Políticas, reglamentos y normas



En la altamente competitiva industria de aerolíneas, la lucha de los transportistas con los reglamentos y los acuerdos bilaterales que restringen la propiedad de aerolíneas internacionales y el pleno acceso a los mercados de capital mundial.

Cada vez más las alianzas entre aerolíneas, fusiones, subsidiarias de bajo costo y las operaciones clonadas, le agregan flexibilidad a las estrategias empresariales, pero no están a la altura de un entorno plenamente liberalizado que otros sectores empresariales disfrutar.

IATA trabaja en promover los intereses de los miembros en todos los niveles gubernamentales. La singular pericia y experiencia de la IATA está disponible para responder a las preocupaciones específicas o requisitos de los miembros.

#### Servicios de Consultoría

Los servicios de Consultoría de IATA entregan soluciones de negocio hechos a la medida a las aerolíneas, aeropuertos, autoridades de aviación civil, de carga y proveedores de servicios. La experiencia práctica de la IATA permite apoyar a una organización en los niveles estratégicos, operacionales, técnicos y organizacionales.

#### Obtención de resultados

Imparten al contratante y a su equipo más que solo informes, entregan lo que es esencial para el contratante para llevar a cabo las recomendaciones y planes.



Las siguientes áreas IATA ofrecen Servicios de Consultoría:

- Aerolíneas
- Aeropuertos
- Servicios de navegación aérea
- Autoridades de aviación civil
- Combustible

### Composición

La membresía a la IATA está abierto a las aerolíneas de servicio regular y no regular, que abarcan las siguientes categorías:

- Miembros Activos: aerolíneas que operan servicios internacionales y / o domésticos
- Miembros Asociados: aerolíneas que operan servicios domésticos solamente.

Nota: Para mayor detalle ver lista de aerolíneas miembros de IATA

### Beneficios y requisitos de la membresía de IATA

- Solicitud de Procedimiento de aplicación de la membresía IATA
- es un requisito previo a la membresía IATA
- Costo / beneficio de convertirse en un miembro de la IATA.
- Solicitud de Tarifas y Cuotas para 2008 de la membresía
- Los beneficios de un sistema Multilateral de Interlineas

La membresía de la IATA con plenos derechos y privilegios podrá ser solo obtenida después de cumplir exitosamente:

La aprobación de la IOSA, al mismo tiempo una revisión administrativa efectuada por los miembros y el departamento de relaciones del Gobierno implicado.



## Descripción de los procesos clave necesarios para la membresía IATA

### 1. Finalización del Formulario de Solicitud

Esta forma debe ser completada y devuelta junto con los documentos enumerados a continuación:

Una copia del Certificado de Operador Aéreo (AOC), válido por un mínimo de seis meses, con sello original, fecha y firma de la autoridad expedidora (no un notario), junto con las especificaciones operacionales emitidas por el Estado de registro, si es que aplicable.

Certificado de registro, en la autoridad competente por ejemplo, la Cámara de Comercio o su equivalente

Estados Financieros Auditados de la aerolínea solicitante, y si por mayoría pertenece a otra empresa (incluida la propiedad estatal), los estados financieros del propietario de la empresa. Estos deben estar certificados por un fletador o contador público.

Para las nuevas aerolíneas, un plan de negocios elaborado por un fletador o contador público aceptable.

El Informe Anual de la compañía aérea solicitante, o de la empresa por las leyes que muestran cómo esta constituida, o el perfil de las aerolíneas.

Certificados validos de seguro con el tipo de aeronave, número de registro para cada aeronave y los respectivos detalles de la autoridad registradora, válida por un mínimo de seis meses.



Estadísticas de tráfico por los dos años anteriores. Este requisito no se aplicará a las nuevas aerolíneas. Publicado la tabla de tiempos / calendario, si la aerolínea ha programado operaciones.

## 2. Pago de cuota de solicitud no reembolsable.

Tras la recepción de la forma de solicitud y todos los documentos requeridos, una factura de no reembolsable será enviada a la aerolínea solicitante.

### Solicitud de revisión de membresía

Cuando la cuota de solicitud es recibida por la IATA, la solicitud de membresía será revisada.

Nota: Para saber más sobre este tema consultar el tema 2.5 de este trabajo

Pago final de derecho de entrada, pagos de membresía y cuotas de Auditoría.

Todas las cuotas deben ser pagadas antes de proceder a la aprobación de la membresía.

### Aprobación de la membresía

Una vez que todos los criterios de admisión se han cumplido, a los miembros de la junta de gobernadores de la IATA se les pide confirmar a la solicitud como miembro de la IATA.

Para más información sobre membresía se pueden ponerse en contacto con la IATA su dirección.



### 3.4 Autorizaciones emitidas por la DGAC

No existe actualmente en México disposición legal alguna aplicable directamente a la operación de "Códigos Compartidos"<sup>18</sup> por parte de los permisionarios que prestan el servicio de transporte aéreo de pasajeros.

Base legal en la que se sustenta la DGAC

- Decreto Ley N° 25862 del 24 de noviembre de 1992, Ley orgánica del Sector Transportes, Comunicaciones.
- Ley N° 27261 del 9 de mayo del 2000, Ley de Aeronáutica Civil
- Ley N° 26917 del 23 de enero de 1998, Ley de supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo

Órgano de Dirección

- Dirección general de aeronáutica civil

Órgano de línea

- Dirección de circulación aérea
- Dirección de seguridad aérea
- Dirección de infraestructura aeroportuaria
- Dirección de navegación aérea

---

<sup>18</sup> DGAC, "sct" *regulaciones*, [en línea] México disponible en: <http://dgac.sct.gob.mx/>

DGAC, "legislación" *sct*, [en línea] México disponible en: [http://dgac.sct.gob.mx/fileadmin/Leyes/Politica\\_Aeronautica.pdf](http://dgac.sct.gob.mx/fileadmin/Leyes/Politica_Aeronautica.pdf)



Las autoridades mexicanas fundamentan en los artículos 54 y 55 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, las autorizaciones y negociaciones sobre la mencionada operación de códigos compartidos. Tales disposiciones establecen que los permisionarios que prestan servicios en el caso en cuestión, de transporte aéreo-podrán explotar dichos servicios, o parte de ellos, conjuntamente con otra u otras empresas, tanto nacionales como extranjeras.

Al efecto deben celebrar los arreglos o convenios necesarios, los que estarán sometidos a previa autorización por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Las líneas aéreas que operan en México son permisionarias, ya que requieren un permiso de operación que otorga la SCT a través de la DGAC. Las disposiciones legales aunque elípticamente van mucho más allá de simplemente permitir y regular los acuerdos de código compartido.

Tal afirmación resulta obvia de la simple lectura del artículo 53 del Capítulo VII "Explotación de Vías Generales de Comunicación" de la Ley de Vías Generales de Comunicación que a continuación se transcribe.

Artículo 53.- Los concesionarios y permisionarios de vías generales de comunicación y medios de transporte tienen la obligación de enlazar sus vías, líneas o instalaciones con las de otras empresas y con las del Gobierno Federal, así como de combinar sus servicios, con los de aquellas y con los de éste, cuando el interés público lo exija y siempre que a juicio de la Secretaría de Comunicaciones se reúnan los requisitos técnicos necesarios para que el servicio sea eficiente.



La Secretaría de Comunicaciones y transportes por medio de la DGAC en el área de concesiones y permisos, fijará las bases conforme a las cuales deberán enlazarse las vías, líneas o instalaciones y hacerse el servicio combinado, oyendo previamente a los afectados.

Artículo 54.- Las empresas de vías generales de comunicación podrán explotar sus servicios, o parte de ellos, conjuntamente con otra u otras empresas nacionales o extranjeras, no comprendidas en las disposiciones de esta ley.

Celebrando al efecto los arreglos o convenios necesarios que se someterán a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones.

La obligación genérica establecida en el artículo 53 encuentra, para el caso de incumplimiento específico de la misma, apoyo en el artículo 540 de la misma ley. Este artículo sanciona con pena de multa la negativa de las Empresas de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte a enlazar sus líneas.

No obstante la existencia de dicha pena, en la realidad los montos de dichas multas resultan intrascendentes; lo que podría poner en evidencia la antigüedad de la norma y su falta de actualización.

A continuación se transcribe el texto del citado artículo 540 de la mencionada ley.

Artículo 540.- A las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte, que se nieguen a enlazar sus líneas, dentro del plazo que fije la Secretaría de Comunicaciones, se les impondrá una multa hasta de diez mil pesos diarios en el primer mes, hasta de cien mil pesos en el segundo y hasta de doscientos mil pesos diarios en el tercero y siguientes.



Por todo el tiempo de la desobediencia, sin perjuicio de que si la Secretaría lo estima conveniente, se aplique el procedimiento señalado en el Artículo 47 para la ejecución de las obras necesarias.

El artículo 55 de la Ley de Vías Generales de Comunicación regula lo atinente a las tarifas aplicables al cobro de los servicios prestados por parte de los permisionarios.

Sin perjuicio de todo lo anterior, la autoridad aeronáutica mexicana considerara los criterios de la OACI en lo referente a la operación de códigos compartidos en materia de transporte aéreo de pasajeros y carga.

Como corolario de la situación legislativa / reglamentaria actual de la cuestión en México, se puede resumir los requisitos que las aerolíneas deben cumplir para solicitar la aprobación de su código compartido de la siguiente manera:

- 1) copia de los contratos suscriptos entre ambas aerolíneas tanto en su idioma original como en su traducción al español, de ser el caso. Cabe señalar que el contrato celebrado entre ambas aerolíneas debe contar con la designación de la ruta que se pretende explotar
- 2) la denominación del código compartido en cuestión a utilizarse por ambas aerolíneas
- 3) la notificación previa del país del cual la aerolínea extranjera es perteneciente. En caso de no contar con dicha notificación previa, la autoridad mexicana emitirá su resolución / autorización, sujeta a la condición de que se obtenga la notificación del otro país del cual es originaria la aerolínea extranjera.



Nota: para el caso de aerolíneas nacionales solo es suficiente con la notificación de la DGAC

4) la operación adecuada de su equipo de vuelo

5) las tarifas, horarios e itinerarios a operar

6) actualización y adecuación de las pólizas de seguros para la protección de los usuarios

Darí la impresión, por la forma en que están redactadas las normas mexicanas aplicables a los convenios de código compartido, que si el Estado puede ordenar a alguna línea aérea que vuele en código compartido, con más razón puede y debe autorizar esa clase de convenios cuando las interesadas son las líneas aéreas. Siempre, claro está, dentro del marco regulatorio establecido.

Comunidad Económica Europea (CEE)

En la CEE existe una regulación específica sobre el tema de los códigos compartidos. Dicha legislación que aborda el tema se trata de la Regulación nº 2299/89 la que contiene, entre otras cuestiones, ciertos requerimientos acerca de cómo los sistemas CRS deben mostrar en pantalla la información acerca de los vuelos que se operen a través de Códigos Compartidos.

En el año 2000 la Comisión de la CEE emitió una consulta para la elaboración de normas al respecto a los países miembros. En dicho proyecto, base de la consulta, se regulaba el tema de los derechos del pasajero. Dicha consulta no resultó en legislación alguna.



La Comisión emitió otra Consulta de la Dirección General de Energía y Transporte a la Dirección General de la Salud y Protección al Usuario sobre “Contratos de las Aerolíneas con los Pasajeros” en junio de 2002, la que sí contiene una sección referida a los códigos compartidos. A continuación se transcribe lo pertinente de dicha consulta:

Códigos Compartidos.- “Cuando un ticket aéreo contiene el código de la aerolínea con la que el pasajero contrató pero en realidad el vuelo será operado por otra aerolínea, eso se llama código compartido. La práctica permite a los transportistas ofrecer a sus clientes un espectro mucho más amplio de servicios que los que operan ellos mismos.

En estos casos, será el contratante o el verdadero operador del vuelo el responsable del desarrollo del contrato y las condiciones de quién serán las aplicables

La RP 1724 no establece nada al respecto, pero el compromiso voluntario de las aerolíneas de la Comunidad establece que el contrato del pasajero es con la aerolínea contratante. Ahora bien, muchas, pero no todas las aerolíneas firmarán el compromiso voluntario.

Si la CEE fuese a legislar sobre Códigos Compartidos, tendría dos opciones. La primera consiste en hacer a la aerolínea contratante responsable del cumplimiento del contrato. En este caso, la ventaja sería la simplicidad, ya que los pasajeros sólo tendrían un contrato y condiciones únicas. La segunda opción sería hacer a la aerolínea contratante y a la que efectivamente realiza el transporte, solidariamente responsables, cada una bajo sus condiciones:



La primera por todo el transporte, y la segunda sólo por la parte que realizó.

Esta solución estaría de acuerdo con la Convención de Montreal, cuyas reglas están siendo adoptadas por la legislación de la CEE. La ventaja podría ser que la legislación sobre responsabilidad y los contratos, seguirían el mismo principio.

Las posibles desventajas podrían ser: primero, duplicidad de condiciones contractuales y, segundo, responsabilidad solidaria por incumplimiento contractual. Esto podría generar complejidad legal e incertidumbre jurídica.

Finalmente se mencionará a cuál de los transportistas deberán los pasajeros dirigir sus quejas en los casos de código compartido

En el caso que la primera opción fuese la elegida, lo lógico sería hacer a la parte contratante responsable por las quejas. Si hubiese sido elegida la segunda opción, el pasajero estaría habilitado para dirigir su queja tanto a la parte contratante como al real transportador (lo referente a la culpa deberá ser resuelto entre los transportistas). Esto estaría de acuerdo con la Convención de Montreal, la cual establece que las quejas pueden dirigirse tanto a la parte contratante como al real transportista.



## **Capitulo 4 Implementación de códigos compartidos en aerolíneas mexicanas**



#### 4.1 Origen

Con el crecimiento del tráfico aéreo nacional e internacional de pasajeros y mercancías nos damos a la tarea de proponer una solución al mayor problema, el aumento de los costos del combustible así como también a la fuerte competencia, por el que algunas aerolíneas han sufrido un importante golpe a su economía e infraestructura, a continuación se muestra la tendencia de los vuelos nacionales descrita por DGAC México desde el año 1993-2008; en esta tabla podremos ver que después del año 2002 la aviación en México vuelve a retomar auge y se prevé que el crecimiento del tráfico aéreo continúe hasta el 2025.



| Enero  | Febrero | Marzo  | Abril  | Mayo   | Junio  | Julio  | Agosto | Septiembre | Octubre | Noviembre | Diciembre | Año | Total   |
|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------|---------|-----------|-----------|-----|---------|
| 32.128 | 29.022  | 32.997 | 32.079 | 32.660 | 32.424 | 34.352 | 34.517 | 31.578     | 33.948  | 32.305    | 34.683    | 93  | 392.693 |
| 38.516 | 34.971  | 38.403 | 36.567 | 37.963 | 37.112 | 41.021 | 42.712 | 40.101     | 41.260  | 42.137    | 45.597    | 94  | 476.360 |
| 46.503 | 39.012  | 43.918 | 41.657 | 40.285 | 37.696 | 38.619 | 40.929 | 37.964     | 38.648  | 38.774    | 39.343    | 95  | 483.348 |
| 35.729 | 34.713  | 35.812 | 33.969 | 36.123 | 34.910 | 36.573 | 36.923 | 34.520     | 35.449  | 34.575    | 36.735    | 96  | 426.031 |
| 36.722 | 32.467  | 35.843 | 34.956 | 36.403 | 34.489 | 37.658 | 38.562 | 35.867     | 37.884  | 36.630    | 38.168    | 97  | 435.649 |
| 38.150 | 35.422  | 39.011 | 37.982 | 39.424 | 38.453 | 40.331 | 40.730 | 37.992     | 38.287  | 37.712    | 39.980    | 98  | 463.474 |
| 40.786 | 37.341  | 41.571 | 40.470 | 41.181 | 41.266 | 40.766 | 43.574 | 40.523     | 42.020  | 38.673    | 36.949    | 99  | 485.120 |
| 37.864 | 35.851  | 38.800 | 37.348 | 38.248 | 37.439 | 39.116 | 41.099 | 37.693     | 39.296  | 39.559    | 40.575    | 0   | 462.888 |
| 41.021 | 37.402  | 41.258 | 39.243 | 40.160 | 38.781 | 41.247 | 41.488 | 37.418     | 36.865  | 33.007    | 36.799    | 1   | 464.689 |
| 35.944 | 32.148  | 35.400 | 35.041 | 36.799 | 34.647 | 37.847 | 37.671 | 34.237     | 35.277  | 34.373    | 36.096    | 2   | 425.480 |
| 37.976 | 32.212  | 32.665 | 35.806 | 36.585 | 35.272 | 33.830 | 37.249 | 30.492     | 36.723  | 35.501    | 34.463    | 3   | 418.774 |
| 35.749 | 33.750  | 37.382 | 35.466 | 37.117 | 36.073 | 38.411 | 38.299 | 35.039     | 36.331  | 34.026    | 36.662    | 4   | 434.305 |
| 36.483 | 32.962  | 36.468 | 35.655 | 36.289 | 35.800 | 37.301 | 35.950 | 33.449     | 32.414  | 32.915    | 34.126    | 5   | 419.812 |
| 35.621 | 32.323  | 33.048 | 32.478 | 36.732 | 36.705 | 37.691 | 38.696 | 37.919     | 39.941  | 39.642    | 41.816    | 6   | 442.612 |
| 43.186 | 39.197  | 42.197 | 41.418 | 44.315 | 43.423 | 47.294 | 47.236 | 43.164     | 43.969  | 44.023    | 45.300    | 7   | 524.722 |
| 45.711 | 41.272  | 44.023 | 40.361 | 41.117 | 37.756 | 0      | 0      | 0          | 0       | 0         | 0         | 8   | 250.240 |

**Tabla 2: Tendencia de número de vuelos nacionales**



De acuerdo con los pronósticos preparados por la OACI, se prevé que el tráfico regular total de pasajeros de las líneas aéreas mundiales crecerá, en términos de pasajeros-kilómetros y hasta el año 2025, a una tasa anual promedio de 4.6%, medio punto porcentual inferior a la tasa de crecimiento lograda en el periodo 1985-2005. Se prevé que el crecimiento total del tráfico de carga para el mismo periodo será mayor, es decir 6.6% anual, en términos de toneladas-kilómetros de carga.

Se espera que el tráfico internacional seguirá creciendo a un ritmo mayor que el tráfico total, es decir 5.3% anual para pasajeros-kilómetros y 6.9% anual para toneladas-kilómetros de carga. Al igual que el número total de salidas y la distancia recorrida en los servicios nacionales e internacionales de las líneas aéreas regulares serán más del doble en el periodo 2005-2025.

Se prevé que las líneas aéreas de las regiones Oriente Medio y Asia/Pacífico mostrarán el crecimiento más alto, tanto en el tráfico de pasajeros como el de carga. Se anticipa que todos los grupos de rutas internacionales han de crecer a tasas promedio que oscilan entre 3.5% y el 6.6% anual en el periodo que es objeto del pronóstico. Los grupos de rutas hacia, desde y dentro de la región Asia/Pacífico son los de más rápido crecimiento.

En la tabla siguiente se resumen los pronósticos de la OACI de tráfico aéreo hasta el año 2025. En la publicación de la OACI, *Perspectivas del transporte aéreo hasta el año 2025* (Circular 313), se proporcionan mayores detalles y antecedentes, incluido un examen de las tendencias y los desafíos del transporte aéreo.



**RESUMEN DE LOS PRONÓSTICOS OACI DE TRÁFICO AÉREO  
HASTA EL AÑO 2025**

| Servicios regulares                         |           |           |                   | Tasa de crecimiento anual promedio (%) |           |
|---------------------------------------------|-----------|-----------|-------------------|----------------------------------------|-----------|
|                                             | Real 1985 | Real 2005 | Pronosticado 2025 | 1985-2005                              | 2005-2025 |
| <b>TOTAL</b>                                |           |           |                   |                                        |           |
| Pasajeros-kilómetros (en miles de millones) | 1 366     | 3 720     | 9 180             | 5,1                                    | 4,6       |
| Toneladas-kilómetros de carga (en millones) | 39 813    | 142 579   | 510 000           | 6,6                                    | 6,6       |
| Pasajeros transportados (en millones)       | 896       | 2 022     | 4 500             | 4,2                                    | 4,1       |
| Toneladas de carga transportadas (en miles) | 13 742    | 37 660    | 110 000           | 5,2                                    | 5,5       |
| Kilómetros-aeronave (en millones)           | n/a       | 30 845    | 69 040            | n/a                                    | 4,1       |
| Salidas de aeronaves (en miles)             | n/a       | 24 904    | 50 450            | n/a                                    | 3,6       |
| <b>INTERNACIONAL</b>                        |           |           |                   |                                        |           |
| Pasajeros-kilómetros (en miles de millones) | 589       | 2 197     | 6 225             | 6,8                                    | 5,3       |
| Toneladas-kilómetros de carga (en millones) | 29 384    | 118 482   | 452 120           | 7,2                                    | 6,9       |
| Pasajeros transportados (en millones)       | 194       | 704       | 1 950             | 6,7                                    | 5,2       |
| Toneladas de carga transportadas (en miles) | 5 884     | 22 630    | 80 000            | 7,0                                    | 6,5       |

**Tabla 3: Pronóstico de tráfico aéreo**

El tráfico internacional de pasajeros registró durante los dos primeros meses del año un aumento del 6,4% respecto al mismo periodo del año anterior, según las estimaciones de la IATA. Este incremento se acerca al que la organización internacional con sede en Ginebra prevé para el conjunto de 2006, cifrado en un 6,5% respecto a 2005.

La IATA estima que las pérdidas del sector en el presente año rondarán los 2.200 millones de dólares. Por el contrario, respecto a 2007, la IATA prevé beneficios en torno a los 7.200 millones.

La mercancía transportada aumentó un 5,3% en los dos primeros meses de 2006, lo que refleja una cierta recuperación tras meses de cierto estancamiento. Resulta significativo que sólo durante el mes de febrero el tráfico internacional de pasajeros creció el 6,8% y el de mercancías el 5,4% con respecto al mismo mes de 2005, pues se trata tradicionalmente del mes de menor crecimiento del año.



Por regiones, el número de pasajeros con origen en Norteamérica aumentó en febrero el 3,6%, muy por debajo del 10,3% registrado en 2005. Medio Oriente fue la región que registró un mayor ritmo de crecimiento, el 15,3%. En Europa y Asia la tasa de aumento fue del 6,4% y 7,3%, respectivamente. Por lo que se refiere al transporte de mercancías durante el mes de febrero, Oriente Medio creció un 19,9%, Latinoamérica el 10,7%, Europa el 21,1%, respecto al mismo periodo de 2005.

La aviación latinoamericana afronta un complejo panorama con el 60% de las aerolíneas regionales con pérdidas, según informaciones de la IATA. La mitad de las aerolíneas que contabilizan pérdidas están técnicamente quebradas, según afirmaciones de Santiago Sepúlveda, vicepresidente de la IATA para América Latina y el Caribe.

La industria del transporte aéreo genera en América Latina un millón y medio de empleos y contribuye en más de 20.600 millones de dólares al producto interior bruto (PIB). Las aerolíneas latinoamericanas registraron un crecimiento del 11,4% en 2005, uno de los mayores a nivel mundial, pero sus resultados, sostiene la asociación internacional, se vieron afectados por los altos precios del combustible. Para el periodo 2005-2009, la IATA proyecta en la región un crecimiento del flujo de pasajeros del 4,9% anual y del 5,8% para el flujo de carga.



## 4.2 Convenios, acuerdos y contratos.

Al mismo tiempo se tiene el siguiente convenio:

- Convenio sobre Transporte Aéreo. El cual se propone adoptar a continuación.

### Otorgamiento de Derechos:

Cada parte contratante concede a la otra parte los derechos especificados en un convenio, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares de pasajeros, carga y correo en rutas señaladas

De conformidad con lo dispuesto en el convenio, la aerolínea designada por cada parte contratante gozará durante la explotación de los servicios aéreos convenidos, de los siguientes derechos:

- a. sobrevolar el territorio de la otra parte contratante sin aterrizar en el mismo;
- b. hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra parte contratante;

El derecho de tráfico de quinta libertad de todos los sectores de un cuadro de rutas, se ejercerá únicamente después de haberse consultado entre las autoridades aeronáuticas, en los términos que se especifican en él.

### Designación y Autorización de Aerolíneas:

Cada parte contratante tendrá el derecho de designar por escrito ante la otra parte, dos o mas aerolíneas con el propósito de que operen los servicios convenidos en las rutas especificadas y el derecho de retirar o de cambiar tales designaciones.



Dichas designaciones se harán con base en el principio de estricta reciprocidad.

Al recibir esas designaciones la otra parte contratante, sujeta a ciertas disposiciones, se concederá sin demora a las aerolíneas designadas la debida autorización para operar.

#### Revocación o Suspensión de las Autorizaciones de Operación:

Cada parte contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de operación o suspender el ejercicio de los derechos especificados anteriormente en el convenio a las aerolíneas designadas por la otra parte contratante o de imponer las condiciones que considere necesarias, en el caso de que esas aerolíneas no cumplan con las leyes o reglamentos de la parte contratante que concede estos derechos, o en el caso de que las aerolíneas en alguna otra manera no operen de conformidad con las condiciones establecidas en el convenio.

La Aplicabilidad de las Leyes y Reglamentos; Reconocimiento de los Certificados de Aeronavegabilidad y Licencias; Derechos por el Uso de Aeropuertos; Derechos Aduanales, deben de ser incluidos en un convenio de este tipo pero al no ser alta relevancia en este trabajo no se profundizará en ellos.

#### Consultas:

Cualquiera de las partes contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas, en relación con la puesta en práctica, interpretación, aplicación o enmienda del convenio.



Tales consultas se efectuarán por la Autoridad Aeronáutica, se realizarán dentro de un período de sesenta días a partir de la fecha en la que la otra parte contratante reciba la solicitud por escrito, a menos de que se convenga de otra manera entre las partes contratantes.

Si las partes contratantes acordaran modificar el convenio, las modificaciones deberán ser formalizadas y entrarán en vigor mediante un canje de notas adicionales en el que ambas partes contratantes se comuniquen de haber cumplido con los requisitos exigidos por la legislación nacional.

#### **Solución de Controversias:**

Excepto en aquellos casos en los que el convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las partes contratantes relativa a la interpretación o aplicación del convenio que no pueda ser resuelta por medio de consultas, será sometida a un tribunal de arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las partes contratantes y el tercero de común acuerdo por los dos primeros miembros del tribunal bajo la condición de que el tercer miembro no será perteneciente a ninguna de las partes.

Si dentro del plazo señalado no se llega a un acuerdo con respecto al tercer árbitro, éste será designado por el Presidente del Consejo de la OACI, conforme a los procedimientos de esa organización, a petición de cualquiera de las partes contratantes.



#### Terminación:

Cualquiera de las partes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra parte y a la OACI, su decisión de dar por terminado el convenio, el cual quedará terminado seis meses después de la fecha de recibida la notificación por la otra parte contratante, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo antes de que termine este período.

En ausencia de acuse de recibo por la otra parte contratante, se considerará haber recibido la notificación catorce días después del recibo de notificación por parte de la OACI.

#### Entrada en Vigor:

El convenio entrará en vigor a partir de la fecha en que ambas partes Contratantes, se comuniquen el haber cumplido con los requisitos exigidos por la legislación nacional.

#### Disposiciones para reglas de seguridad, certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, de competencia y licencias emitidos o revalidados por la autoridad aeronáutica y vigentes, serán reconocidos como válidos por la misma autoridad a fin de operar los servicios acordados tomando en cuenta que dichos certificados o licencias fueron revalidados de acuerdo, y de conformidad con las normas establecidas bajo el convenio.

Si los derechos o condiciones de las licencias o certificados referidos en el párrafo anterior, emitido por la autoridad aeronáutica a cualquier aerolínea designada, o en relación con una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos, se permitirá una reserva con respecto a las normas establecidas bajo el convenio.



Dicha reserva ha sido registrada ante la OACI, la otra parte contratante podrá solicitar consultas a la autoridad aeronáutica a fin de aclarar la práctica en cuestión.

Las consultas relacionadas con normas de seguridad y requerimientos vigentes por la autoridad aeronáutica relacionada con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves y la operación de las aerolíneas designadas, deberán ser resueltas dentro de los 15 días, a partir de la fecha de la recepción de un requerimiento de una parte contratante.

Si transcurridos 15 días después de la fecha de solicitud de las consultas, si la autoridad aeronáutica encuentra que la otra parte contratante no cuenta con normas de seguridad y requerimientos vigentes en esas áreas, que sean al menos iguales a las normas mínimas que deberán ser establecidas de acuerdo con el convenio, la autoridad aeronáutica deberá ser notificada sobre tales investigaciones y los procedimientos considerados necesarios para cumplir con esas normas mínimas.

En caso de no poder tomar la acción correctiva dentro de un tiempo razonable, constituye la base para retener, revocar, suspender o imponer condiciones en las autorizaciones de la aerolínea o aerolíneas designadas por la otra parte contratante.

#### Materiales impresos en las aerolíneas

Las cabinas de las aeronaves podrán mantener artículos para uso o para ser utilizados exclusivamente en conexión con la operación o servicio de la aeronave de la aerolínea, así como una provisión de boletos impresos, guías aéreas y cualquier material impreso que contenga el logotipo de la compañía, así como material publicitario para distribución sin cargo para la aerolínea.



## Disposiciones sobre capacidad

Deberá existir una oportunidad igual y justa para las aerolíneas designadas de ambas partes contratantes para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas.

En la operación de los servicios convenidos, las aerolíneas designadas de cada parte contratante deberán considerar el interés de la(s) línea(s) aéreas(s) designada(s) de la otra parte contratante, a fin de no afectar considerablemente los servicios proporcionados por esta última aerolínea de manera parcial o total en las mismas rutas, deberán mantener una relación razonable con los requerimientos de transportación al público en las rutas especificadas y deberán tener como su objetivo primario la disposición, un factor de ocupación razonable, de capacidad adecuada para obtener con la debida anticipación los requerimientos para el transporte de pasajeros, correo y carga entre el territorio de las partes contratantes de la cual ha sido la aerolínea designada y los países de destino último del tráfico.

Las disposiciones para el transporte de pasajeros, correo y carga, embarcados o desembarcados en puntos en las rutas especificadas en los territorios de los Estados, serán elaboradas de acuerdo con los principios generales relacionados con la capacidad para:

- a) requerimientos de tráfico hacia y desde el estado de la parte contratante que ha designado la aerolínea;
- b) requerimientos de tráfico del área a través de la cual la aerolínea pasa después de haber tomado en cuenta otros servicios de transporte establecidos por la aerolínea de los Estados comprendidos en el área, y



c) requerimientos de operación de la aerolínea punto a punto (through airline operation).

Cada aerolínea designada de una parte contratante tendrá la libertad de utilizar sus criterios comerciales con respecto a la capacidad para ser proporcionada consistentemente con los principios establecidos aquí.

Ninguna parte contratante o la autoridad aeronáutica podrán de manera unilateral imponer ninguna restricción para las aerolíneas designadas de la otra parte contratante con relación a la capacidad, frecuencia o tipo de aeronave utilizada en conexión con los servicios en cualquiera de las rutas especificadas en el convenio.

Periodo de notificación establecido para aprobación de tarifas

Las tarifas propuestas se presentarán para su aprobación, de ser requerido, por lo menos 15 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor, en lugar de los 45 días. Así mismo, se notificará el desacuerdo sobre una tarifa presentada cuando menos con 10 días de anticipación en lugar de 30 días.

Servicios aéreos de fletamento

En las operaciones de los vuelos de fletamento cubiertos por el convenio, las aerolíneas mexicanas tendrán el derecho sin restricciones de fórmulas para recoger pasajeros, sin limitación de capacidad/frecuencia, sin la oferta del derecho del primer rechazo de las aerolíneas designadas y sobre la base de no discriminación de:



a) transportar pasajeros entre cualquier punto o puntos en el estado de la parte contratante de la cual la aerolínea es originaria y cualquier punto o puntos de la otra parte contratante; sin ejercer derechos de tráfico ni de parada estancia (stop over) entre los puntos de la otra parte contratante;

b) combinar en una misma aeronave, pasajeros de vuelos internacionales de fletamento destinados a un punto o puntos en el estado de la otra parte contratante, con tráfico destinado a un punto o puntos en un segundo país.

Sin ejercer derechos de tráfico ni de parada estancia (stop over), entre el estado de la otra parte contratante y el segundo país, y

c) utilizar el espacio disponible en los compartimientos de carga de las aeronaves de vuelos de fletamento de pasajeros para transportar carga.

Los vuelos o series de vuelos de fletamento de pasajeros se venderán y se operarán conforme a las regulaciones del estado en donde se origine el tráfico. En la mayor medida de lo posible, la autoridad aeronáutica reducirá a un mínimo la carga administrativa impuesta a las aerolíneas.

Los derechos y cargos por permisos para operar vuelos de fletamento de pasajeros aplicados por la autoridad aeronáutica no serán más elevados que aquellos aplicados a cualquier otra aerolínea que comercialice vuelos de fletamentos nacionales e internacionales desde o hacia ese estado o país de origen.



Si las anteriores modificaciones son aceptables para el Gobierno, se propone que esta Nota, constituya un Acuerdo entre dos aerolíneas que permitirá la entrada en vigor en la fecha en que ambas partes se hayan comunicado, a través de la vía diplomática, el cumplimiento de las formalidades exigidas por su legislación nacional, de conformidad con lo dispuesto anteriormente en el convenio.

Estos acuerdos se realizarían bajo las normas de DGAC pero al no encontrar normas que puedan ser tan específicas en el tema propondremos adoptar algunas normas para llevar a cabo las alianzas estratégicas dentro de la republica mexicana. Para realizar cualquier tipo de convenio y/o tratado nos basaremos en los reglamentos del Registro Aeronáutico Mexicano y Transporte Aéreo Nacional e Internacional los cuales constan de los siguientes artículos:

#### Título Primero: Disposiciones Generales

ARTÍCULO 1.- El presente ordenamiento tiene por objeto reglamentar la organización del Registro Aeronáutico Mexicano, así como establecer los requisitos para las inscripciones, rectificaciones, cancelaciones y certificaciones que deriven de las disposiciones contenidas en las leyes de Aviación Civil y de Aeropuertos, de sus respectivos Reglamentos y de los Tratados de los que México sea parte.

ARTÍCULO 2.- Para todo lo no previsto en el presente Reglamento, se aplicarán las disposiciones establecidas en el Código Civil Federal y en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

ARTÍCULO 3.- En adición a las definiciones establecidas en las leyes de Aviación Civil y de Aeropuertos y en sus respectivos reglamentos, para los efectos de este Reglamento se entenderá por:



- I. Director: el Director del Registro Aeronáutico Mexicano;
- II. Leyes: las Leyes de Aviación Civil y de Aeropuertos;
- III. Registro: el Registro Aeronáutico Mexicano;
- IV. Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y
- V. Tratados: los definidos como tales en la fracción I del ARTÍCULO 2 de la Ley Sobre la Celebración de Tratados.

#### Título Segundo: De la Organización del Registro

ARTÍCULO 4.- El Registro estará a cargo de la DGAC de la Secretaría, cuyo Director General delegará sus funciones en materia de Registro a un Director, quien para el cumplimiento de sus funciones contará con una oficina central en el Distrito Federal.

ARTICULO 5.- El Director del Registro contará con los registradores necesarios y el personal administrativo de apoyo que requiera para el adecuado desempeño de sus funciones, así mismo, podrá auxiliarse de los comandantes de aeródromo.

ARTÍCULO 8.- El personal del Registro tendrá las funciones siguientes:

Corresponde al Director:

- a) Coordinar las actividades del Registro;
- b) Fijar los criterios obligatorios para los servicios del Registro;
- c) Ejercer la fe pública registral, para lo cual se auxiliará del personal del Registro;
- d) Expedir las certificaciones que le sean solicitadas;



- e) Ordenar las inscripciones, rectificaciones y cancelaciones que procedan, incluyendo las ordenadas por otras autoridades competentes;
- f) Ordenar el estudio integral de los documentos que le sean turnados para determinar la procedencia de su registro;
- g) Ordenar el monto de los derechos por cubrir, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Derechos;
- h) Ordenar, bajo su estricta vigilancia y supervisión, que se hagan los asientos en el folio correspondiente y autorizarlos con su firma;
- i) Realizar los avisos de expedición y cancelación de matrículas, de abandono de aeronaves y los demás contenidos en los Tratados en los que México sea parte, y
- j) Las demás que le señalen el Director General de Aeronáutica Civil, de conformidad con el Reglamento y otros ordenamientos aplicables.

Corresponde a los registradores:

- a) Hacer las inscripciones, rectificaciones y cancelaciones que le ordene el Director;
- b) Realizar el estudio integral de los documentos que le sean turnados para determinar la procedencia de su registro, y
- c) Señalar el monto de los derechos por cubrir, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Derechos.



Artículo 9.- En auxilio de las labores del Registro, los comandantes de aeródromo deberán:

Recibir las solicitudes de registro y de cancelación, los documentos que las deban acompañar, así como las de certificación de documentos, cuando éstas correspondan a asuntos de su jurisdicción territorial.

Remitir al Registro las solicitudes de registro, de cancelación y de certificación de documentos que sean recibidas en las comandancias a su cargo, en un plazo de diez días hábiles;

Efectuar las notificaciones que le sean requeridas por el Registro relativas a las solicitudes de registro, de cancelación y de certificación de documentos que hayan sido tramitadas por conducto de la comandancia a su cargo o que correspondan a asuntos de su jurisdicción territorial en un plazo de diez días hábiles, y

Llevar un archivo actualizado de todas las solicitudes de registro, de cancelación y de certificación de documentos que sean recibidas en las comandancias a su cargo, así como de las resoluciones que el Registro emita respecto de las mismas.

Artículo 10.-En el Registro se manejará un sistema de secciones y folios para hacer las inscripciones a que se refiere este Reglamento y demás ordenamientos aplicables, y se almacenará la información en medios magnéticos o mediante tecnologías existentes o por existir.

Las secciones con que contará el Registro son dos:

- De aviación, y
- De Aeródromos Civiles.



Artículo 11.- Los documentos en que consten los actos objeto de registro se inscribirán en los folios siguientes de la Sección de Aviación:

En el de Aviación, los relativos a la adquisición, transmisión, modificación, gravamen o extinción de la propiedad, posesión y los demás derechos reales sobre las aeronaves civiles mexicanas y sus motores, así como de arrendamiento de aeronaves y motores mexicanos y extranjeros;

En el de Certificados, los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;

En de Resoluciones, las resoluciones o acuerdos emitidos por la autoridad aeronáutica o por cualquier otra autoridad competente, relacionada con las aeronaves;

En el de Concesiones y Permisos, los relativos a las concesiones y permisos en materia de servicio de transporte aéreo, así como los actos y resoluciones legales que los modifiquen o terminen, y

En el de Seguros, las pólizas de seguro que deben contratar los concesionarios y permisionarios conforme a la Ley de Aviación Civil, así como sus endosos.

ARTÍCULO 12.- Los documentos en que consten los actos objeto de registro se inscribirán en los folios siguientes de la Sección de Aeródromos Civiles:

En el de Aeropuertos, los relativos a la adquisición, transmisión, cesión, modificación, gravamen o extinción de la propiedad y los demás derechos reales sobre los aeródromos civiles;



En el de Concesiones y Permisos, los relativos a las concesiones y permisos en materia de aeropuertos y de aeródromos civiles, así como los actos y resoluciones legales que los modifiquen o terminen;

En el de Resoluciones, las resoluciones de la autoridad aeronáutica o de cualquier otra autoridad competente.

En el de Ayudas, los relativos a las ayudas a la navegación aérea, sea cual fuere su naturaleza, incluyendo las visuales y las electrónicas;

En el de Contratos, los relativos a los contratos que autorice la Secretaría para la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios.

En el de Seguros, las pólizas de seguro que deben contratar los concesionarios y permisionarios conforme a la Ley de Aeropuertos, así como sus endosos.

**ARTÍCULO 13.-** Los folios a que se refieren los artículos 11 y 12 contendrán los datos siguientes:

Fecha y hora de presentación, así como el número progresivo que corresponda a cada documento recibido;

Naturaleza del documento que se presenta;

Nombre y firma del registrador que realice la inscripción del documento;

Calificación del documento y, en su caso, motivos de la suspensión o de la negación de su trámite, y Observaciones especiales.



## Título Tercero: De las Inscripciones en el Registro

### Capítulo Primero: De la Solicitud de Registro

ARTÍCULO 14.- Los interesados deberán presentar solicitud por escrito, en la cual se precise la información y se acompañe de la documentación que a continuación se indica:

- I. En el caso de persona moral, la denominación o razón social y la escritura constitutiva con sus modificaciones, inscrita en el Registro Público de Comercio. Si es persona física el nombre completo del solicitante e identificación oficial con fotografía en copia simple;
- II. En su caso, poder del representante legal otorgado ante fedatario público, así como la designación de las personas autorizadas para oír y recibir toda clase de notificaciones;
- III. El domicilio en territorio nacional del solicitante para oír y recibir notificaciones y documentos;
- IV. Comprobante de pago de los derechos correspondientes por el estudio de la solicitud y de la documentación que la acompañe;
- V. Relación de los documentos que acompañan a la solicitud;
- VI. La fecha de la solicitud y la firma del interesado o del representante legal;
- VII. En su caso, los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;



## Capítulo Segundo: De las Inscripciones

ARTÍCULO 15.- La solicitud se turnará al registrador correspondiente quien, previo pago de derechos, revisará y procederá a la calificación integral de los documentos. La resolución deberá emitirse y notificarse dentro de un plazo que no excederá de diez días hábiles siguientes al día en que se hubiere presentado la solicitud de registro debidamente integrada.

Al emitirse la resolución, el registrador correspondiente notificará al interesado el monto de los derechos por la inscripción del documento de que se trate. El pago de derechos debe realizarlo el interesado dentro de un plazo de cinco días hábiles siguientes al día en que se lo notifiquen y entregar copia del recibo al Registro.

ARTÍCULO 16.- En caso de que la solicitud no cumpla con lo dispuesto en el artículo 14 de este Reglamento, el Director, en un plazo de cinco días hábiles contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud, procederá a notificar al interesado, por escrito y por una sola vez, la suspensión del trámite en los casos de omisiones o defectos subsanables y, en su caso, la no procedencia del mismo.

El interesado contará con quince días hábiles a partir de la notificación para subsanar las irregularidades o recurrir la resolución de denegación, en términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Si en el plazo mencionado el interesado no cumple con los requisitos exigidos ni interpone el recurso de revisión, el documento respectivo se pondrá a su disposición; los documentos que no sean retirados en el plazo de treinta días hábiles serán remitidos al archivo general del Registro.



ARTÍCULO 17.-Cuando se trate de omisiones subsanables consistentes en la falta de certificados u otras constancias que, debiendo ser expedidas por alguna autoridad, no lo sean con la debida oportunidad, y siempre que se acredite de manera fehaciente que se presentó la solicitud y se cubrieron los derechos correspondientes, el Director hará la anotación preventiva del documento de que se trate, con expresión de las observaciones del caso.

Subsanada la omisión, se inscribirá el documento en la parte correspondiente del folio, sin perjuicio de la prelación adquirida.

ARTÍCULO 18.- Las notificaciones se harán:

A las autoridades, por oficio o personalmente a quien las represente si estuviera presente. Tratándose de una resolución definitiva, la notificación se hará siempre por oficio, y

A los particulares, personalmente o por correo certificado o por mensajería con acuse de recibo, cuando:

Se requiera subsanar una deficiencia del documento;

El Director del Registro estime que se trata de un caso urgente o lo considere necesario, o

Se trate de una resolución definitiva.

Fuera de los casos señalados en la fracción anterior, las notificaciones se harán por lista autorizada, la que se fijará en lugar visible en las oficinas del Registro dentro de las veinticuatro horas siguientes a la hora en que se haya dictado la resolución.



ARTÍCULO 19.- El Director no calificará la legalidad de la orden judicial o administrativa que decreta la inscripción de un asiento. Si a su juicio concurren circunstancias por las que legalmente no deba hacerse, procederá a su registro y dará cuenta a la autoridad ordenadora.

ARTÍCULO 20.- Los documentos registrados, una vez cotejados, deben sellarse y devolverse al solicitante con una nota al calce, sin tachaduras o enmiendas, que expresamente consignen la fecha y datos del folio de registro, los datos correspondientes al recibo de pago de derechos que cause el registro y la firma del Director.

Cuando un documento implique más de un registro se deben pagar los derechos que corresponda por cada uno de ellos.

ARTÍCULO 21.- Los documentos registrados producirán sus efectos contra terceros desde el día y la hora en que se realice la inscripción o la anotación preventiva en el Registro.

Es responsabilidad del Director y los registradores cuidar que los datos que se asienten en el Registro correspondan a los que constan en los documentos que se inscriben, así como con los antecedentes que se citen en los mismos y los que obren en la Secretaría.

Título Cuarto: De la Rectificación, Cancelación y Reposición de Inscripciones

ARTÍCULO 22.- La rectificación de los asientos hechos en los folios sólo procederá cuando exista discrepancia entre la inscripción y el documento inscrito.



ARTÍCULO 23.- Se entenderá que existe error material cuando, sin que ello cambie el sentido general de la inscripción, se escriban unas palabras por otras, se omita la expresión de alguna circunstancia, se equivoquen los nombres o los números al copiarlos del título, o se practique un asiento distinto del que corresponda.

ARTÍCULO 24.- Se entenderá que existe error de concepto cuando en la inscripción se altere el contenido del documento de que se trate porque el registrador se hubiere formado un juicio equivocado del mismo, por una errónea calificación del documento o del acto en él consignado o por cualquier otra circunstancia de naturaleza análoga.

ARTÍCULO 25.- Tanto los errores materiales como los de concepto podrán ser rectificados a petición de las partes interesadas en el asiento o por decisión judicial, en un plazo de cinco días hábiles.

La rectificación de oficio sólo procederá en el caso de errores notorios y manifiestos, y se notificará personalmente a los interesados.

ARTÍCULO 26.- La rectificación se realizará mediante un nuevo asiento, que deberá ser autorizado con la firma del registrador, y producirá efectos a partir de la fecha en que se expidió el documento que fue rectificado.

ARTÍCULO 27.- No se causarán derechos por el nuevo asiento cuando el error sea imputable al Registro.

ARTÍCULO 28.- En ningún caso la rectificación perjudicará los derechos adquiridos por tercero a título oneroso y de buena fe durante la vigencia del asiento que se rectifique.



ARTÍCULO 29.- La cancelación procede por petición de las personas interesadas, por orden de autoridad competente o de oficio, y se hará constar en el folio correspondiente, con indicación de la causa que la motivó.

ARTÍCULO 30.- La cancelación de registros procederá de oficio cuando la revocación que emita la Secretaría sea definitiva y cuando la Secretaría declare la destrucción, pérdida o abandono de una aeronave, insertándose en la inscripción la declaratoria que lo ordene, publicada en el Diario Oficial de la Federación.

ARTÍCULO 31.- La cancelación de registros por orden de autoridad competente debe ser notificada oficialmente al Registro; en este caso, si a juicio del Director concurren circunstancias por las que legalmente no debe hacerse, dará cuenta de ello a la autoridad ordenadora. Si, a pesar de ello, ésta insiste, se procederá conforme a lo ordenado y se tomará razón del hecho en el asiento correspondiente.

ARTÍCULO 32.- La cancelación de registros, a solicitud de parte, procederá en los casos que señalan las Leyes, sus reglamentos y demás disposiciones legales, en un plazo que no excederá de cinco días hábiles. Cuando la solicitud sea suscrita por representante legal deberá contar con poder para actos de administración, anexando copia certificada del instrumento público correspondiente. Cuando existan gravámenes o adeudos fiscales pendientes será necesaria la aceptación por escrito del acreedor o de la autoridad competente. El interesado deberá pagar previamente los derechos correspondientes.



ARTÍCULO 33.- Las anotaciones preventivas se cancelarán:

- I. Por inactividad del interesado durante un año, o por caducidad en el plazo que establece la Ley Federal de Procedimiento Administrativo;
- II. A petición de parte interesada en un plazo de cinco días hábiles o por orden de autoridad competente, y
- III. Por su conversión e inscripción definitiva.

ARTÍCULO 34.- Todos los acuerdos de cancelación deberán ser autorizados por el Director.

ARTÍCULO 35.- Con la finalidad de estar en posibilidad de realizar la reposición correspondiente del folio, el Director vigilará que los registradores realicen un respaldo en medios magnéticos de todas las inscripciones y anotaciones.

#### Título Quinto: De la Publicidad y Certificaciones

ARTICULO 36.- La información contenida en los libros o folios del Registro, es de carácter público y toda persona que lo solicite tendrá acceso a ella, previo pago de los derechos correspondientes, directamente o a través de los medios técnicos de que se disponga y sólo se proporcionará bajo la vigilancia de la persona o personas destinadas al efecto.

ARTÍCULO 37.- Los particulares que consulten los libros o folios del Registro, podrán tomar de ellos las notas que estimen convenientes y en su caso, solicitar las certificaciones respectivas.



ARTÍCULO 38.- El Director expedirá, previa solicitud, certificaciones de los contenidos de los folios, así como de la existencia de asientos de cualquier clase.

ARTÍCULO 39.- Las certificaciones pueden ser literales o concretarse a determinados contenidos de los asientos existentes en los folios o libros del Registro. También se expedirán certificaciones en el sentido de existir o no asientos de especie alguna o de especie determinada.

ARTÍCULO 40.- Las solicitudes a que se refiere este Título, deberán presentarse por escrito y contener, en su caso, los antecedentes registrales y demás datos que sean necesarios para la localización de los asientos sobre los que deba versar la certificación, asimismo expresarán si el certificado respectivo debe ser literal o referirse a aspectos concretos del contenido de los asientos.

ARTÍCULO 41.- Los certificados se expedirán, a más tardar, tres días hábiles después de haberse presentado la solicitud y cubierto los derechos correspondientes.

ARTÍCULO 42.- Las certificaciones se referirán a los asientos de presentación, cuando la solicitud respectiva haga referencia a documentos aún no inscritos, pero ingresados ya al Registro.

Notificación de concentración de sociedades, asociaciones, acciones, partes sociales, fideicomisos o activos en general entre agentes económicos.



Lo presentan personas físicas o morales, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos o cualquier otra forma de participación en la actividad económica (agente económico) que pretenda realizar una fusión, adquisición del control o cualquier acto por virtud del cual se concentren sociedades, asociaciones, acciones, partes sociales, fideicomisos o activos en general que se realice entre competidores, proveedores, clientes o cualesquiera otros agentes económicos.

La notificación deberá ser realizada por el fusionante, el que adquiera el control o el que pretenda realizar el acto o producir la acumulación sin perjuicio de que pueda realizarse por cualquiera de los agentes económicos que participen en la transacción.

Cuando no sea notorio que la concentración no tendrá como objeto o efecto disminuir, dañar o impedir la competencia y la libre concurrencia, previamente a la realización de la concentración, en los siguientes supuestos:

- 1) Cuando el acto o sucesión de actos que les den origen, independientemente del lugar de su celebración, importen en la República, directa o indirectamente, un monto superior al equivalente a 18 millones de veces el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal.
- 2) Cuando el acto o sucesión de actos que les den origen, impliquen la acumulación del 35 por ciento o más de los activos o acciones de un agente económico, cuyos activos anuales en la República o ventas anuales originadas en la República importen más del equivalente a 18 millones de veces el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal.



3) Cuando el acto o sucesión de actos que les den origen impliquen una acumulación en la República de activos o capital social superior al equivalente a 8.4 millones de veces el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal y en la concentración participen dos o más agentes económicos cuyos activos o volumen anual de ventas, conjunta o separadamente, sumen más de 48 millones de veces el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal; y previamente a que suceda cualquiera de los siguientes supuestos:

I. El acto jurídico se perfeccione de conformidad con la legislación aplicable, o en su caso, se cumpla con la condición suspensiva a la que esté sujeto dicho acto;

II. Que se adquiera o se ejerza directa o indirectamente el control de hecho o de derecho sobre otro agente económico, o se adquieran de hecho o de derecho activos, participación de fideicomisos, partes sociales o acciones de otro agente económico.

III. Que se lleve a cabo la firma de un convenio de fusión entre los agentes económicos involucrados.

IV. Tratándose de una sucesión de actos se perfecciona el último de ellos, por virtud del cual se rebasen los montos establecidos en los anteriores puntos 1,2 y 3 (artículo 20 de la Ley Federal de Competencia).

En el caso de concentraciones derivadas de actos jurídicos realizados en el extranjero, deberán notificarse antes de que surtan efectos jurídicos o materiales en territorio nacional.



Dependencia u organismo responsable del trámite

- Comisión Federal de Competencia
- Dirección General de Concentraciones

Al mismo tiempo se pretende que la DGAC adopte la legislación mexicana correspondiente para que en el área de aeronavegabilidad y seguridad aérea sean las responsables de la autorización y aprobación de un Código Compartido.

### Responsabilidades

Programa de derecho de los transportes aéreos del Centro de Información y Documentación Aeronáutica Civil (CIDAC)<sup>19</sup>

El CIDA fue creado en 1983 con el propósito de proporcionar información relacionada con la Aviación Civil, apoyando la investigación en el sector aeronáutico. Su acervo consta de información técnica, estadística, histórica y jurídica, y está abierto a todos los funcionarios y empleados de la DGAC, investigadores y personas estudiosas de la materia.

Esta información consiste, principalmente, en documentos que emiten los Organismos Internacionales y Regionales, como son la OACI y la CLAC, de los cuales México forma parte.

---

<sup>19</sup> CIDAC, () "propuestas" *competencias*, [en línea] Latinoamérica disponible en: [www.cidac.org/redcompetencia/modules/Propuestas/pdf/11.pdf](http://www.cidac.org/redcompetencia/modules/Propuestas/pdf/11.pdf)



### 4.3 Protección a los clientes

Se debe seguir el curso de lo acordado entre la línea aérea operadora y la contractual con respecto al manejo de los reclamos porque hay razones culturales, comerciales y de otra naturaleza que indican y así lo establecen las cláusulas de los contratos de código compartido- que no es indispensable que solo el transportador de hecho tenga que tener el control de ese manejo aunque en definitiva asuma la responsabilidad y el pago de recuperación del asegurador de éste último<sup>20</sup>.

Se entiende que la responsabilidad que asumen los transportadores parte de un acuerdo de código compartido respecto de los pasajeros se rige cuando el transporte se realiza entre puntos situados en países que lo han ratificado por el Convenio Complementario del Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional realizado por quien no sea el transportista contractual firmado en Guadalajara en 1961 y a la fecha ratificado por 70 países.

En la región latinoamericana los siguientes países han ratificado el Convenio mencionado: Brasil, Colombia, El Salvador, Guatemala, Jamaica, México, Paraguay, Perú.

Cuando el convenio de código compartido sea para tramos sucesivos y el contrato de transporte se haya concretado como una sola operación, podrán aplicarse las normas del Convenio de Varsovia respecto de este tipo de transportes.

---

<sup>20</sup> Enmienda 31 del anexo 6 parte 1 operación de aeronaves parte 1 transporte aéreo comercial internacional – aviación octava edición – julio de 2001. Enmienda 31 del anexo 6 parte 1



En dicho Convenio se establece

1.b) "transportista contractual significa la persona que, como parte, celebra un contrato de transporte, regido por el Convenio de Varsovia con el pasajero, el expedidor o la persona que actúe en nombre de uno y otro" y "transportista de hecho" significa la persona, distinta del transportista contractual que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte previsto en el párrafo b. sin ser, con respecto a dicha parte, un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia. Dicha autorización se presumirá, salvo prueba en contrario."

Los derechos básicos que un prestador de servicio de transporte aéreo debe cumplir para la protección de los pagos a los clientes son los siguientes:

#### Equipaje

La aerolínea responde en caso de destrucción, daños, pérdida o demora del equipaje facturado.

Si vuela con objetos de valor y desea facturarlos, es recomendable suscribir un seguro extraordinario con la propia compañía o con cualquier otra aseguradora. En caso de pérdida del equipaje facturado, existe una indemnización legal fijada y resultará muy complejo demostrar que portaba cualquier objeto de valor si no lo ha declarado previamente.

Es importante formular una protesta inmediatamente ante la compañía, cumplimentando el denominado "Parte de Irregularidad de Equipaje (PIR)", del que por supuesto, habrá de conservar una copia el usuario.



Con independencia de la presentación del PIR, dispondrá de un plazo de 7 días para la presentación de una protesta al transportista si observa cualquier daño en el equipaje (artículo 31.2 del Convenio de Montreal).

Si la causa de su protesta es por la demora en la entrega del equipaje, deberá formularla antes de 21 días desde la entrega efectiva del equipaje (artículo 31.2 del Convenio de Montreal). Si finalmente ha de acudir a la vía judicial, deberá presentar su demanda en el plazo de dos años desde la llegada de su vuelo.

De acuerdo con el Convenio de Montreal, la responsabilidad del transportista por daños, destrucción, pérdida o demora del equipaje se limita a 1.000 Derechos Especiales de Giro (DEG) (artículo 22.2 del Convenio de Montreal).

#### Retraso

En caso de retraso del vuelo, la responsabilidad de la aerolínea se limita a un máximo de 4.150 DEG (artículo 22.1 del Convenio de Montreal).

Además, según la normatividad y políticas de cada aerolínea, en vuelos comunitarios o con origen en un país tercero y destino en comun, se basará en el convenio de Montreal siempre que la aerolínea lo decida ya que es solo opcional; si el retraso es:

1. Superior a 2 horas en todos los vuelos inferiores a 1.500 Km.
2. Superior a 3 horas en todos los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 Km y en todos los demás vuelos entre 1.500 Km y 3.500 Km



3. Superior a 4 horas en el resto de vuelos el usuario deberá recibir el denominado “Derecho de Atención” que consiste en:

- Comida y refrescos suficientes en función del tiempo de espera.
- Dos llamadas telefónicas, o mensajes de fax o correos electrónicos.

Junto a este exijo de *Derecho de Atención*, si, el retraso fuera superior a 5 horas, el pasajero tiene derecho al reembolso en 7 días del costo íntegro del boleto al precio que lo compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial, junto si procede un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápido posible.

Finalmente, si el retraso es superior a un día respecto a la hora inicial, el pasajero tendrá derecho a alojamiento en un hotel y al traslado entre el aeropuerto y el hotel.

El Reglamento prevé la posibilidad de que el afectado pueda solicitar ante los tribunales, compensaciones suplementarias a las enumeradas.

### Cancelación

En vuelos comunitarios o con origen en un país tercero y destino comunitario, siempre que el transportista sea comunitario, cuando se produzca la cancelación de un vuelo el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá ofrecer al pasajero:

1. El “Derecho de atención” anteriormente citado.
2. El “Derecho a un transporte alternativo comparable al lugar de destino” o el “Derecho de reembolso”.



Que consiste en la devolución en 7 días del coste íntegro del boleto al precio que lo compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial, se procede a un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápido posible.

Y además, deberá compensarle con las siguientes cantidades:

1. 3,750 Pesos M.N para vuelos de hasta 1500 Km.
2. 6,000 Pesos M.N para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 Km y para todos los demás vuelos de entre 1500 Km y 3500 Km.
3. 9,000 Pesos M.N para todos los demás vuelos.

Estas compensaciones podrán reducirse en un 50% cuando el transporte alternativo ofrecido permita la llegada al destino final con las siguientes diferencias horarias respecto a las previstas:

1. No superior a 2 horas para los vuelos inferiores a 1500 Km.
2. No superior a 3 horas para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 Km y para todos los demás vuelos de entre 1500 Km y 3500 Km.
3. No superior a 4 horas para el resto de vuelos.

Y además, la compañía aérea podrá eludir estas indemnizaciones en los siguientes casos:

1. Si informa al pasajero de la cancelación con al menos dos semanas de antelación a la hora de salida prevista. Incumbe la prueba de la comunicación a la compañía aérea.



2. Si informa al pasajero de la cancelación con una antelación de entre 2 semanas y 7 días con respecto a la hora de salida prevista y le ofrece un transporte alternativo que le permita salir con no más de 2 horas de antelación respecto de la hora prevista y llegar a su destino final con menos de 4 horas de retraso respecto de la también prevista. Incumbe la prueba de la comunicación a la compañía aérea.
3. También quedará exenta de esta responsabilidad si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado, incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables (condiciones climatológicas incompatibles con el vuelo, inestabilidad política, no cabe eludir su responsabilidad por "averías", "operaciones de mantenimiento" "falta de personal" ni objeciones similares).

#### Denegación de embarque por sobreventa (overbooking)

En vuelos comunitarios o con origen en un país tercero y destino comunitario, siempre que el transportista sea comunitario, cuando un transportista aéreo prevea que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, tendrá que solicitar en primer lugar voluntarios que renuncien a su reserva a cambio de determinados beneficios (en general suele ofrecerse otros boletos gratuitos, puntos de fidelidad o alguna cantidad económica). Estos voluntarios tendrán los derechos de "Reembolso" o de "Transporte alternativo".

En caso de que el número de voluntarios no sea suficiente y la compañía aérea haya de denegar el embarque, los pasajeros afectados tendrán los siguientes derechos:

1. Derecho de atención.
2. Derecho de reembolso o de de transporte alternativo.



Y además, de modo inmediato, el derecho a las siguientes compensaciones:

1. 3,750 Pesos M.N para vuelos de hasta 1500 Km.
2. 6,000 Pesos M.N para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 Km. y para todos los demás vuelos de entre 1500 Km. y 3500 Km.
3. 9,000 Pesos M.N para todos los demás vuelos.

Estas compensaciones podrán reducirse en un 50% cuando el transporte alternativo ofrecido permita la llegada al destino final con las siguientes diferencias horarias respecto a las previstas:

1. No superior a 2 horas para los vuelos inferiores a 1500 Km.
2. No superior a 3 horas para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 Km. y para todos los demás vuelos de entre 1500 Km. y 3500 Km. o No superior a 4 horas para el resto de vuelos.

Estos son algunos de los derechos fundamentales del consumidor, la CONDUSEF proporciona un decálogo que resume los diez derechos básicos que tiene un consumidor de servicios financieros.

Con motivo de esta celebración, la Comisión Nacional para la Defensa de los Usuarios de las Instituciones Financieras (CONDUSEF), actuando dentro de sus funciones como organismo público encargado de la protección y defensa de los usuarios de servicios financieros en México, así como en su tarea de fomentar la cultura financiera entre toda la población, publica el decálogo que resume los diez derechos básicos que tiene un consumidor de servicios. Este decálogo no es limitativo y está basado en diferentes leyes y normas aplicables, en particular en la Ley de Protección y Defensa al Usuario de Servicios Financieros.



### 1.- Preguntar

Tiene derecho, antes de contratar un producto o servicio, a conocer plenamente sus características los efectos y riesgos que implica; sus costos, como comisiones e intereses; así como las responsabilidades que adquiere.

### 2.- Claridad

Tiene derecho a que la información que brinden las instituciones y autoridades sobre los productos y servicios financieros sea clara, veraz, oportuna, suficiente y precisa.

### 3.- Elegir

Tiene derecho a comparar y elegir, en un marco de sana competencia, el producto que más se apegue a sus necesidades, contratándolo con la institución de su preferencia sin ninguna discriminación, siempre y cuando cumpla con los requisitos aplicables.

### 4.- Comprobantes

Tiene derecho a obtener de la institución al momento de la firma, un ejemplar de todos los documentos y contratos firmados y, durante su vigencia, a recibir la documentación que compruebe sus movimientos.

### 5.- Eficiencia

Tiene derecho a exigir que los servicios contratados se proporcionen en las mejores condiciones disponibles de eficiencia y buen trato.



#### 6.- Discreción

Tiene derecho a que toda institución guarde el secreto financiero y de sus datos personales.

#### 7.- Libertad

Tiene derecho a no ser privado de su libertad por la simple falta de pago de adeudos contraídos con instituciones financieras y, en su caso, a que las acciones de cobranza se realicen en un marco de respeto y dignidad.

#### 8.- Atención

Tiene derecho a la atención oportuna, digna y respetuosa de las Unidades Especializadas de atención a usuarios de las instituciones financieras en la asesoría, orientación, aclaraciones y rectificaciones que solicite.

#### 9.- Reclamar

Tiene derecho a reclamar y recibir pronta respuesta ante cualquier falla en el servicio y, cuando esto implique la objeción de cargos, a que se suspenda su cobro hasta que estos hayan sido aclarados.

#### 10.- Protección

Tiene derecho a la protección y defensa de sus intereses con personal capacitado e imparcial de la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros y, en su caso, a llevar sus reclamaciones ante los tribunales competentes.



En este contexto, la CONDUSEF ratifica su compromiso de promover los derechos establecidos en este decálogo y, desde luego, de continuar con su labor a favor de la protección de los usuarios de servicios financieros y fortalecer la cultura financiera para contar con el sistema financiero moderno y eficaz que reclama el desarrollo del país.



## Conclusiones

La crisis en el transporte aéreo mexicano, la concentración económica en la industria debido a sus altos costos, la necesidad de ofrecer a los usuarios verdaderas redes de servicios han llevado a los transportadores aéreos a constituir alianzas entre varios transportadores. Estas alianzas que originariamente se hacían entre transportadores aéreos en rutas internacionales se han acordado últimamente también entre transportadores domésticos como en el caso del código compartido aprobado recientemente por el DOT a Delta. Continental y Northwest, ya que se tienen muchos beneficios al formarlas.

A través del desarrollo de este trabajo se ha podido ver y estudiar las ventajas de formar Códigos Compartidos y como es que serían una solución muy viable para incrementar la competitividad entre las aerolíneas, atacando ciertos problemas entre los cuales se encuentran el aumento del combustible, la demanda de vuelos, al mismo tiempo que se tiene un crecimiento de las aerolíneas al haberse propuesto como una opción viable la creación de alianzas dentro del territorio mexicano para después continuar con la opción de crecer y tener acuerdos con aerolíneas extranjeras obteniendo así diversos beneficios al pertenecer a una alianza de códigos compartidos bajo las normas mexicanas.

Como se ha podido ver no existe ningún tipo de registro ni aprobación ni disposición legal por parte de las autoridades mexicanas con base en los Códigos Compartidos, mas sin embargo sí se hace mención de las autorizaciones y negociaciones sobre la mencionada operación de códigos compartidos en la Ley de Vías Generales de Comunicación.



En el cual se puede ordenar a alguna aerolínea que vuele en código compartido, y con mayor razón podría y se debería autorizar esa clase de convenios cuando las interesadas son las aerolíneas. Siempre, claro está, dentro del marco regulatorio establecido

Pero aun existiendo esto, las autoridades aeronáuticas mexicanas consideran los criterios de la OACI en lo referente a las “ventajas y desventajas” de la operación de códigos compartidos en materia de transporte aéreo de pasajeros, por ello considerando todo lo tratado en este trabajo se deberían de adoptar los métodos aquí propuestos para crear esos lineamientos, autorizaciones y registros bajo la legislación aeronáutica mexicana para poder obtener los máximos beneficio de los Códigos Compartidos.



## Bibliografía

Enmienda 31 del anexo 6 parte 1 operación de aeronaves parte 1 transporte aéreo comercial internacional – aviación octava edición – julio de 2001. Enmienda 31 del anexo 6 parte 1

Enmienda 45 del anexo 11 servicios de tránsito aéreo – servicio de control de tránsito aéreo, servicio de información de vuelo, servicio de alerta. Decimotercera edición – julio de 2001. Enmienda 45 del anexo 11

OACI, Circular 269-AT/110, año 1997.

OACI, Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional, Documento 9626, Primera Edición, 1996

U.S. Department of Transportation (DOT), Office of the Secretary and Federal Aviation Administration, “Code-share Safety Program Guidelines”, 2000.

IATA, Resolution 762, “Airline Designators”, 22ª edición, 2002

Luis Ugarte Romano, “Código compartido (México)”, en “Los Acuerdos de Código compartido”, página 73 y ss., Editado por UADE - ALADA, Buenos Aires, 1998.

IATA, “regulaciones”, *organización*, [en línea] Europa disponible en: [www.iata.org/](http://www.iata.org/) [accesado el día 28 de septiembre de 2008]

IATA, “certificaciones”, *reportes de auditoria*, [en línea] Europa disponible en: [http://www.iata.org/ps/certification/iosa/iosa\\_audit\\_reports.htm](http://www.iata.org/ps/certification/iosa/iosa_audit_reports.htm) [accesado el día 28 de septiembre de 2008]



IATA, "formas de cuestionarios", *reportes de auditoria*, [en línea] Europa disponible en:

[http://www.iata.org/NR/rdonlyres/F5729A91-A76C-4F2F-9397-5228698CA848/0/OF01301AuditReportIARRequestForm\\_R0.doc](http://www.iata.org/NR/rdonlyres/F5729A91-A76C-4F2F-9397-5228698CA848/0/OF01301AuditReportIARRequestForm_R0.doc)  
[accesado el día 28 de septiembre de 2008]

IATA, "regulaciones" *códigos compartidos*, [en línea] Europa disponible en:

[hl=es&sl=en&u=http://www.iata.org/NR/rdonlyres/C21A057B-6526-40C7-A96A-B7B2EDD6E076/0/IPMEd3Dec2007Final.pdf&prev=/search%3Fq%3Dregulations%2BIATA%2Bcode%2Bshare%26hl%3Des&usq=ALkJrhijV95wcYxAjMrBksOzTc2GxioT6A](http://www.iata.org/NR/rdonlyres/C21A057B-6526-40C7-A96A-B7B2EDD6E076/0/IPMEd3Dec2007Final.pdf&prev=/search%3Fq%3Dregulations%2BIATA%2Bcode%2Bshare%26hl%3Des&usq=ALkJrhijV95wcYxAjMrBksOzTc2GxioT6A). [accesado el día 28 de septiembre de 2008]

CIDAC, "propuestas" *competencias*, [en línea] Latinoamérica disponible en:

[www.cidac.org/redcompetencia/modules/Propuestas/pdf/11.pdf](http://www.cidac.org/redcompetencia/modules/Propuestas/pdf/11.pdf)  
[accesado el día 25 de septiembre de 2008]

DGAC, "sct" *regulaciones*, [en línea] México disponible en:  
<http://dgac.sct.gob.mx/> [accesado el día 20 de septiembre de 2008]

DGAC, "boletines" *oaci*, [en línea] Latinoamérica disponible en:  
[http://dgac.sct.gob.mx/fileadmin/Leyes/BOLETIN\\_OACI.pdf](http://dgac.sct.gob.mx/fileadmin/Leyes/BOLETIN_OACI.pdf)  
[accesado el día 20 de septiembre de 2008]

DGAC, "legislación" *sct*, [en línea] México disponible en:  
[http://dgac.sct.gob.mx/fileadmin/Leyes/Politica\\_Aeronautica.pdf](http://dgac.sct.gob.mx/fileadmin/Leyes/Politica_Aeronautica.pdf)  
[accesado el día 20 de septiembre de 2008]

DGAC, "programas" *sct*, [en línea] México disponible en:  
[www.scribd.com/doc/2589554/programa-sectorial-de-Comunicaciones-y-Transportes-20072012 - 285k](http://www.scribd.com/doc/2589554/programa-sectorial-de-Comunicaciones-y-Transportes-20072012-285k) [accesado el día 20 de septiembre de 2008]

OACI, "regulaciones" *oaci*, [en línea] ONU disponible en:  
<http://www.icao.int/> [accesado el día 10 de septiembre de 2008]

OACI, "seguridad operacional" *oaci* [en línea] ONU disponible en:  
<http://www.icao.int/anb/FLS/icaosafety.html> [accesado el día 10 de septiembre de 2008]



OACI, "documentos emitidos a la dgac" *oaci* [en línea] ONU disponible en:

<http://www.icao.int/nacc/meetings/2008/93DGACSCAP/DOCS/93DGCASCAP-NE17.pdf> [accesado el día 10 de septiembre de 2008]

OACI, "seguridad operacional" *oaci* [en línea] ONU disponible en:

<http://www.icao.int/nacc/meetings/2008/93DGACSCAP/DOCS/93DGCASCAP-NI20.pdf> [accesado el día 10 de septiembre de 2008]

FAA, "regulaciones" *faa* [en línea] EU disponible en:

<http://www.faa.gov/regulations%5Fpolicies/> [accesado el día 7 de septiembre de 2008]

Aeromexico, "informe anual" *consorcio aeromexico* [en línea] México disponible en:

[http://www.consorcioaeromexico.com.mx/01/consorcio\\_aeromexico/03/InfAnual2002.pdf](http://www.consorcioaeromexico.com.mx/01/consorcio_aeromexico/03/InfAnual2002.pdf) [accesado el día 3 de septiembre de 2008]