



COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES

DICTAMEN CON PUNTO DE ACUERDO, RELATIVO A LA SOLICITUD DE NO ENVIAR, PARA SU APROBACIÓN AL SENADO EL CONVENIO BILATERAL DE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS.

HONORABLE ASAMBLEA

A la Comisión de Relaciones Exteriores de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados le fue turnada, para su estudio y dictamen, la proposición con punto de acuerdo mediante el cual se exhorta al titular del Ejecutivo Federal, Lic. Enrique Peña Nieto a que no sea enviado para su ratificación al senado de la República el convenio bilateral de transportes aéreos entre México y Estados Unidos.

La Comisión de Relaciones Exteriores, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 39 y 45, numeral 6, inciso e) y f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 80, numeral 1, 82 y 85 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del Pleno el presente Dictamen, **en sentido negativo**, de conformidad con lo siguiente:

- I. Antecedentes.
- II. Contenido de la Proposición.
- III. Punto de Acuerdo propuesto.
- IV. Consideraciones.
- V. Punto de Acuerdo.

ANTECEDENTES

- I. Con fecha 3 de septiembre de 2015, los diputados Mario Ariel Juárez Rodríguez y Concepción Villa González, integrantes del Grupo Parlamentario de Morena, haciendo uso de la facultad que le confiere el artículo 6, numeral 1, fracción I del Reglamento de la Cámara de Diputados, presentó a la consideración de esta Cámara de Diputados, la proposición con punto de acuerdo relativo a la ratificación del convenio Bilateral de Transportes Aéreos entre México y Estados Unidos.
- II. En la misma fecha, 3 de septiembre de 2015, la proposición con punto de acuerdo mencionada fue turnada a la Comisión de Relaciones Exteriores para su estudio y dictamen. Por lo que en ese acto se emite el Dictamen correspondiente, de conformidad con lo siguiente:

CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN

El legislador proponente del punto de acuerdo que se dictamina, señala expresamente en sus consideraciones:

COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES

DICTAMEN CON PUNTO DE ACUERDO, RELATIVO A LA SOLICITUD DE NO ENVIAR, PARA SU APROBACIÓN AL SENADO EL CONVENIO BILATERAL DE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS.

“El Convenio de Chicago, sobre aviación civil internacional firmado en 1944 tuvo por objeto actualizar las normas de aviación. Firmado después de la Segunda Guerra Mundial, este convenio regulaba de manera liberal los aspectos de navegación y tráfico aéreo. En este documento se establecieron las cinco primeras “libertades del aire”, en la actualidad existen nueve. Estas libertades, en Derecho Aeronáutico, son una serie de derechos relativos a la aviación comercial que garantizan a las aerolíneas de un país entrar en el espacio aéreo de otro país y aterrizar en éste.

1) *Libertades Técnicas:*

- *Primera Libertad: El derecho de volar sobre el territorio de otro estado sin aterrizar.*
- *Segunda Libertad: El derecho de aterrizar en el territorio de otro estado por razones técnicas.*

2) *Libertades Comerciales:*

- *Tercera Libertad: El derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga, tomado en el territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.*
- *Cuarta Libertad: El derecho de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.*
- *Quinta Libertad: El derecho de tomar y el de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros estados.*

3) *Otras Libertades:*

- *Sexta Libertad: El derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial entre otros dos estados vía su propio territorio.*
- *Séptima Libertad: El derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial enteramente fuera de su territorio.*
- *Octava Libertad: El derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro estado (cabotaje).*
- *Novena Libertad: Permiso referido a aerolíneas de un estado para operar en régimen de 7° libertad a partir del tercer estado más allá de su territorio.*

En noviembre de 2014 los gobiernos de México y E.U., modificaron el Convenio Bilateral en Materia de Aviación. Tras su firma, se estableció que las aerolíneas cargueras de Estados Unidos y de México eliminaran restricciones al aplicar la quinta y séptima libertad; con esto, podrán despegar desde Estados Unidos, cargar mercancía en México y continuar



COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES

DICTAMEN CON PUNTO DE ACUERDO, RELATIVO A LA SOLICITUD DE NO ENVIAR, PARA SU APROBACIÓN AL SENADO EL CONVENIO BILATERAL DE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS.

volando hacia un tercer país, esquema conocido como quinta libertad del aire. Del mismo modo, podrán partir desde México hacia un tercer país, sin haber estado previamente en Estados Unidos; dicho esquema se conoce como séptima libertad del aire. Las aerolíneas mexicanas tendrán los mismos beneficios para operar en Estados Unidos.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) declaró que no se autorizarán la 8ª y 9ª Libertades Internacionales (cabotaje), es decir, vuelos entre ciudades mexicanas operados por aerolíneas estadounidenses. Este Convenio modificado tiene que ser ratificado en el Senado y entrará en vigor a partir del 1 de enero de 2016.

A partir del anuncio de las modificaciones al Convenio Bilateral de Transportes Aéreos, varias organizaciones sindicales y colegios en esta materia, formaron el Frente por la Defensa de la Aviación Nacional (FDAN). Ellos declaran estar en contra del convenio aéreo bilateral porque las nuevas libertades, se autorizarán con menos restricciones y porque esto representa, en la práctica, la autorización de la política de cielos abiertos.

La quinta libertad aérea representa la posibilidad de que, cualquier aerolínea, tanto de Estados Unidos como de México, pueda realizar servicios aéreos desde cualquier punto, o varios puntos, entre ambos países y continuar a un destino posterior. Eso significa para las aerolíneas estadounidenses una mayor ventaja competitiva, ya que, además de poseer una mayor flota, podrían realizar y vender, vuelos que vengan de EU y aterricen en la Ciudad de México -por citar sólo un ejemplo- a cualquier destino de Centro o Sudamérica.

La Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), emitió un comunicado con fecha del 23 de septiembre de 2015, en donde niega que este convenio bilateral contemple la apertura de cielos. En el mismo sentido, aseguró que se mantendrían las libertades aéreas ya autorizadas, mientras que las nuevas se autorizarían, estudiándose caso por caso, y sin perjudicar a la industria aérea nacional. Sin embargo, han omitido mencionar que en un acuerdo paralelo fechado el día 28 de mayo de 2015, el gobierno de México y el de Estados Unidos se ofrecen y otorgan más libertades aéreas, de las que se habían negociado en el texto del memorándum de consulta.

La SCT afirma que solo se busca flexibilizar el tráfico aéreo para, "aumentar la conectividad y el crecimiento económico de las naciones". De igual manera, declara que: "el convenio generará oportunidades significativas, tanto para que las aerolíneas cargueras mexicanas incrementen su penetración en mercados internacionales, como para que el país aproveche su ubicación estratégica y esto sirva como una plataforma logística donde, además de que se reciban y envíen un mayor número de mercancías, se añada un valor agregado a las mismas".



COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES

DICTAMEN CON PUNTO DE ACUERDO, RELATIVO A LA SOLICITUD DE NO ENVIAR, PARA SU APROBACIÓN AL SENADO EL CONVENIO BILATERAL DE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS.

El Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) junto con el Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C., realizaron un estudio sobre las condiciones de competencia en la industria aérea nacional. De acuerdo con los resultados, México no está en condiciones de competir con las aerolíneas estadounidenses. La liberalización del Convenio Binacional de Transportes Aéreos entre México y Estados Unidos, requiere que el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, garantice equidad para que la industria aérea nacional esté en condiciones de competir en igualdad de circunstancias.

Ante la gravedad de la situación y el riesgo que representa la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) en los casos de investigación al sector aéreo, el Frente por la Defensa de la Aviación Nacional (FDAN), señaló: “Si la COFECE está considerando la entrega del control de slots, o sea, horarios de despegue y aterrizaje, puertas de salida y otras concesiones, en el Aeropuerto Internacional de la ciudad de México (AICM) a competidores estadounidenses a través del nuevo convenio bilateral, se estaría poniendo en grave riesgo la fuente de empleo de cientos de trabajadores de la aviación nacional”. Nos oponemos a una política de “cielos abiertos”, pues la aviación nacional no está en condiciones de competir con la de Estados Unidos, la cual tiene una flota mucho mayor al igual que oferta de asientos; ellos cuentan con 75.3% del mercado y México solo el 24.7%, Estados Unidos posee siete mil aviones, a diferencia de México que solo cuenta con 350 aviones en su flotilla.

El FDAN declara que el Convenio Bilateral no cumple con las salvaguardas de seguridad de temporalidad, gradualidad y posibilidad de concretar alianzas profundas (antitrust immunity). De igual manera asume el compromiso de establecer y mantener las políticas internacionales de asignación de horarios de despegue y aterrizaje en el AICM, que en principio exigieron y a las que se comprometieron a cumplir los dos países. Este convenio será presentado en las semanas siguientes ante el Senado para su ratificación.

De aprobarse el Acuerdo Bilateral en materia de Aviación en los términos en que actualmente se está negociando por los Estados parte, se otorgarían facilidades a la industria estadounidense para entregarles slots y rutas que pondrían en riesgo miles de empleos de la industria aeronáutica nacional. Estadísticas señalan que por cada avión que deje de volar se perderían aproximadamente 120 empleos directos. Debido a ello, es necesario se respeten las salvaguardas de equidad entre los dos países y se establezcan en el Convenio antes de su ratificación.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración del pleno de la Cámara de Diputados, el siguiente:



COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES

DICTAMEN CON PUNTO DE ACUERDO, RELATIVO A LA SOLICITUD DE NO ENVIAR, PARA SU APROBACIÓN AL SENADO EL CONVENIO BILATERAL DE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS.

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- *La Cámara de Diputados exhorta al titular del Ejecutivo, Lic. Enrique Peña Nieto a que no sea enviado para su ratificación al Senado de la República, el Convenio Bilateral de Transportes Aéreos entre México y Estados Unidos, hasta que el Gobierno Estadounidense cumpla el compromiso de garantizar las condiciones de equidad para la industria aérea mexicana mediante acuerdos de alianzas profundas (Antitrust Immunity)."*

CONSIDERACIONES

- I. Los Diputados y Diputadas, integrantes de esta Comisión, en la Primera Reunión Ordinaria de la misma, celebrada el 28 de octubre de 2015, discutimos y determinamos el sentido en el que se dictaminaría la proposición con Punto de Acuerdo sometida por los diputados Mario Ariel Juárez Rodríguez y Concepción Villa González.
- II. Es importante considerar que el artículo 76 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su parte relativa, señala como facultad exclusiva del Senado analizar la política exterior y aprobar, en su caso, los tratados internacionales, por lo que se entiende que, una vez analizado el tratado de marras, el Senado habrá de contar con los elementos suficientes para su dictamen, ya sea en sentido positivo o negativo. Por lo tanto, esta Soberanía no está en aptitud de hacer la solicitud al Ejecutivo en el sentido de que deje de enviar al Senado, para su análisis, el citado tratado internacional.

A mayor abundamiento, el artículo 76 constitucional, antes citado, en su parte relativa expresa:

"Art. 76. - Son facultades exclusivas del Senado:

I.- Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal...

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

- III. Debido a lo anterior, esta Comisión considera de suma importancia que las comisiones facultadas de dicha cámara legislativa realicen su labor de análisis y dictamen de tratados correspondiente.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, los legisladores integrantes de la Comisión de Relaciones Exteriores, someten a consideración de esta Soberanía el siguiente:



COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES

DICTAMEN CON PUNTO DE ACUERDO, RELATIVO A LA SOLICITUD DE NO ENVIAR, PARA SU APROBACIÓN AL SENADO EL CONVENIO BILATERAL DE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS.

ACUERDO

ÚNICO.- Se desecha la solicitud de mérito, en virtud de que, por disposición constitucional, el Ejecutivo Federal tiene la ineludible obligación de presentar los tratados internacionales al Senado para su análisis y posible aprobación. Archívese el asunto como total y definitivamente concluido.

Palacio Legislativo de San Lázaro, México, Distrito Federal, a 8 de diciembre de 2015.