



Cámara Española de Comercio, A.C.
Fundada en 1890

Sector Estratégico: AERONÁUTICA



SECTOR ESTRATÉGICO: AERONÁUTICA

Panorama actual y regulación de la aviación en México:

La industria de la aviación en México es un sector en crecimiento que ofrece oportunidades de inversión bajo un régimen legal ordenado, claro y correctamente estructurado de manera congruente con la regulación aérea que existe a nivel internacional. Gran parte del sector de la aviación en México es explotado directamente por aerolíneas extranjeras, tanto en el transporte aéreo de pasajeros como en el transporte aéreo de carga.

En México, durante el año 2012 se transportaron un total de 56.8 millones de pasajeros en servicio aéreo regular (servicio sujeto a un itinerario y ruta específica) y servicios aéreo de fletamento (servicio no sujeto a itinerario ni ruta específica) doméstico e internacional en 618 rutas, de las cuales 355 rutas son internacionales y 263 rutas son nacionales. De dicha cantidad, el 60% de los pasajeros fueron transportados por aerolíneas nacionales y el 40% restante fueron transportados por aerolíneas extranjeras. El factor de ocupación promedio fue del 78% para dicho año. Lo anterior representa un incremento del 8.3% con respecto a las cifras de 2011. Asimismo, las cifras preliminares de 2013 reflejan un incremento considerable con respecto a las mismas cifras de 2012, por lo que consideramos que el sector del aerotransporte se encuentra en crecimiento.

El servicio de transporte aéreo regular de pasajeros es prestado en México por 7 aerolíneas nacionales y 62 aerolíneas extranjeras, considerando compañías que operan hacia y desde el territorio nacional. El servicio de fletamento de aeronaves comúnmente es ofrecido en paquete con otros servicios por parte de agencias de viajes. Este servicio es prestado en un 16% por líneas aéreas nacionales y en un 84% por líneas aéreas extranjeras. Las regiones que mantienen con México un mayor tráfico de pasajeros en servicio de fletamento son Canadá, Europa y los Estados Unidos de América.

Por lo que corresponde al servicio de transporte aéreo de carga, en México se transportan en forma anual 600,000 toneladas de carga aproximadamente, de las cuales el 52% es transportada por líneas aéreas extranjeras y el 48% es transportada por líneas aéreas nacionales.

Según cifras oficiales emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil para 2012, en México se encontraban matriculadas 9,367 aeronaves, de las cuales 2,166 ostentan matrícula comercial (XA), 6,632 ostentan matrícula privada (XB) y 569 ostentan matrícula oficial (XC). De las aeronaves que ostentan matrícula comercial, la cantidad de 242 son destinadas al servicios de transporte aéreo regular de pasajeros (aviación comercial), 42 son destinadas al servicio de carga y 1,882 son operadas por compañías que prestan el servicio de transporte aéreo no regular de pasajeros, bajo modalidad de taxi aéreo (aviación civil). Con la finalidad de dar mantenimiento preventivo y correctivo a las



aeronaves mexicanas, en México están establecidos 261 talleres aeronáuticos que cuentan con la autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil para operar como talleres de servicio autorizados.

Por lo que corresponde a la infraestructura aérea, en México operan 64 aeropuertos internacionales, 12 aeropuertos nacionales y 1,388 aeródromos autorizados por las autoridades mexicanas. Asimismo, se encuentran autorizados 408 helipuertos regulares que operan de manera constante.

Las líneas aéreas nacionales emplean a más de 4,700 personas dentro de la República Mexicana, incluyendo pilotos, sobrecargos, personal de mantenimiento y de operaciones.

Marco legal de la aviación en México

El régimen legal de la aviación en México es un régimen ordenado, claro y estructurado congruentemente con la regulación aérea que existe a nivel internacional, de la cual emanan la mayoría de los ordenamientos jurídicos en materia de aviación. México es Estado contratante en 48 Convenios Internacionales Multilaterales relacionados con la regulación de la aviación civil internacional y el miembro activo de la Organización de Aviación Civil Internacional que surge como resultado de la celebración de la Convención de Aviación Civil Internacional celebrada en Chicago en el año de 1944.

Entre otros convenios internacionales multilaterales, México es parte de los siguientes:

1. **Convenio sobre Aviación Civil Internacional**, del cual emana gran parte de la regulación internacional de aviación que ha sido adoptada por los países miembros de dicho Convenio;
2. **Convenio para el Reconocimiento Internacional de los Derechos sobre Aeronaves**, del cual emana el reconocimiento público de los derechos sobre aeronaves y la consecuente creación del Registro Aeronáutico Mexicano;
3. **Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Para el Transporte Aéreo Internacional**, del cual emana la regulación correspondiente a las coberturas de seguro que deben mantener las líneas aéreas nacionales e internacionales;
4. **Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y el Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico del Convenio Relativo a Garantías**



Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil, de lo cual emana la creación del Registro Internacional que se lleva en Dublín, Irlanda.

Aunque México ha emitido declaraciones específicas sobre la inaplicabilidad de ciertas disposiciones de los Convenios Internacionales de los cuales es parte, dichas declaraciones no invalidan ni limitan los principios básicos y la seguridad jurídica que se contempla en dichos Convenios. En caso de que cualquier declaración pudiera afectar la validez de una disposición de dichos convenios para una operación que se celebre en México, dicha situación puede ser fácilmente solventada mediante estructuras y disposiciones legales domésticas, ya que la legislación nacional ofrece seguridad y protección para cualquier tercero que participe en la industria aeronáutica.

En materia de normatividad técnica en México, la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha emitido las Normas Oficiales Mexicanas y las Circulares Obligatorias y de Asesoramiento que regulan claramente las obligaciones técnicas para cada operador de aeronaves civiles o comerciales.

Con respecto a la operación de aeronaves extranjeras en México, existen disposiciones específicas dentro de la legislación mexicana que permiten que operadores, permisionarios o concesionarios extranjeros, presten directamente el servicio de transporte aéreo internacional de carga y de pasajeros, cumpliendo previamente con los requisitos establecidos en dicha legislación. El permisionario extranjero puede prestar el servicio de transporte aéreo internacional desde un punto en el extranjero hacia un punto en territorio nacional expresamente determinados en el permiso correspondiente. Sin embargo, sólo puede retornar al extranjero a pasajeros que haya transportado anteriormente, sin realizar actividad de cabotaje, es decir, sin que pueda transportar a pasajeros de manera onerosa, entre dos o más puntos en territorio nacional.

Inversión extranjera en el sector aeronáutico en México

La inversión extranjera directa o indirecta en el sector aeronáutico en México está limitada a un determinado porcentaje de participación en relación con las siguientes actividades económicas y con respecto a sociedades cuyo objeto sea el siguiente: (i) transporte aéreo nacional; (ii) transporte bajo la modalidad de aerotaxi; y (iii) transporte aéreo especializado. Para estos casos, la inversión extranjera sólo puede participar hasta en un 25% del capital social de una sociedad mexicana. No obstante lo anterior, dicha inversión extranjera no se computa ni limita bajo determinados esquemas de inversión neutra previstos en la Ley de Inversión Extranjera mexicana, que consisten en permitir la inversión directamente en sociedades o a través de instituciones financieras, siempre y cuando los derechos corporativos otorgados a los inversionistas extranjeros estén limitados en sus votos y decisiones, otorgándoseles solamente derechos pecuniarios.



Asimismo, conforme a la legislación mexicana se requiere resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que la inversión extranjera participe en un porcentaje mayor al 49% en las sociedades concesionarias o permisionarias de aeródromos de servicio al público.

Estructuras para operación y financiamiento de aeronaves en México

Dentro de la legislación mexicana existen diversas estructuras para la operación de aeronaves con matrícula mexicana o extranjera, las cuales son implementadas por los operadores, permisionarios o concesionarios atendiendo a sus necesidades corporativas, financieras y fiscales. Asimismo, en México hay diversas estructuras que pueden implementarse en relación con el financiamiento de aeronaves matriculadas en México, las cuales ofrecen garantía suficiente a los acreedores financieros de los operadores, permisionarios o concesionarios que adquieran aeronaves con recursos provenientes de financiamiento.

Las estructuras de financiamiento comúnmente utilizadas son: (i) el arrendamiento puro sobre aeronaves, en el cual la entidad financiera adquiere la aeronave de un tercero para otorgarla en arrendamiento puro al arrendatario/operador de la misma; (ii) el arrendamiento financiero sobre aeronaves cuya estructura es similar al arrendamiento puro, salvo por los efectos fiscales que se generan para ambas partes y por los efectos legales respecto a periodos forzosos de arrendamiento y facilidades para la reposición del bien en caso de incumplimiento; y (iii) el crédito simple con garantía real sobre la aeronave que se adquiere, bajo la institución de la hipoteca civil o del fideicomiso de garantía. La legislación mexicana ofrece seguridad jurídica suficiente para garantizar a cualquier acreedor financiero o no financiero, el cumplimiento de las obligaciones de su cliente bajo cualquiera de las tres estructuras antes citadas. Es importante mencionar que la decisión sobre la estructura a ser implementada es normalmente adoptada en función de las necesidades de tipo fiscal del operador.

Tratamiento fiscal para las aeronaves en México

Las leyes fiscales mexicanas dan un tratamiento fiscal especial a las aeronaves dependiendo de la actividad preponderante del contribuyente, de la nacionalidad de la aeronave y del uso que dicho contribuyente le dé a la aeronave. También existe un tratamiento fiscal especial para los usuarios y beneficiarios de las aeronaves, independientemente de su propietario y operador.



Conforme a las disposiciones legales mexicanas, no se consideran como gastos deducibles los pagos realizados por el uso o goce temporal de aviones o el pago de servicios de transporte aéreo que se presten con aeronaves que no tengan concesión o permiso del Gobierno Federal para ser explotados comercialmente. Una aeronave debe estar matriculada para uso comercial para que cualquier gasto relacionado con dicha aeronave pueda ser deducible por quien lo realiza. Solamente las sociedades mexicanas con permiso o concesión para explotar aeronaves pueden obtener matrícula comercial para sus aeronaves.

También existe un límite diario establecido como deducción para dichos pagos, sin embargo, dicho límite diario no le es aplicable a los contribuyentes cuya actividad preponderante es el aerotransporte.

La compra de una aeronave es considerada fiscalmente como una adquisición de una inversión, cuya deducción está sujeta a disposiciones y reglas de depreciación. Existe un límite en el monto original de inversión autorizado para depreciar una aeronave, sin embargo, también existe una exclusión de dicho límite para los contribuyentes cuya actividad preponderante consista en el otorgamiento de uso o goce temporal de aviones.

Las leyes fiscales mexicanas establecen reglas determinadas que mantienen armonía con la legislación en materia de aviación civil, con lo que se busca el uso adecuado de las aeronaves y el uso de la estructura correcta para la operación de aeronaves en México.

La Cámara Española de Comercio está a tu disposición:

No dudes en ponerte en contacto con nosotros ante cualquier duda que te pueda surgir. Escríbenos o llámanos a:

cam.espanola@comescom.com.mx

+52 (55) 5395 4803



Con la colaboración de:

Cornejo Méndez González y Duarte S.C.

Sr. José Luís Duarte, Socio

www.cmgdlaw.com

Derecho corporativo y laboral, trabaja con grandes empresas. Asesoría jurídica integral de empresas, nacionales y extranjeras.

Turanzas, Bravo & Ambrosi

Sr. Mauricio Ambrosi, Socio

www.turanzas.com.mx

Especialistas fiscalistas por excelencia.

Berdeja y Butler Consultores, S.C.

Sr. Carlos Berdeja, Socio

www.bybconsultores.com

Juristas y economistas. Proyectos integrales de comercio o inversión relacionados con México y Latinoamérica. Áreas de especialidad: Representación Legal de Sociedades; M&A, competencia económica, energía e industrias reguladas.

Rios Zertuche, González Lutteroth y Rodríguez, S.C.

Sr. Joaquín Alonso, Socio

www.rgr.com.mx

Especialistas en derecho societario, fusiones y adquisiciones, financiamiento de proyectos, contratación pública y privada y APP.

CE Consulting México

Sr. Jaime Rico, Socio

www.ceconsultingmexico.mx

Firma líder en consultoría y en franca expansión en México, que trabaja y representa varias empresas españolas, pero también chinas, asiáticas en general, de EEUU e Inglaterra.

Leeward Logistics

www.leeward.es

Empresa española, implantada a México, especializada en logística internacional con amplia experiencia en el tránsito España-México.