

# El Transporte Aéreo en el Contexto de las Relaciones Exteriores de México

ENRIQUE M. LOAEZA

Director de Aeroméxico, Profesor titular de Derecho Internacional, UNAM.

A NADIE escapa que el transporte aéreo constituye una de las industrias más dinámicas que existen a nivel mundial, basta decir que los servicios aéreos regulares nacionales e internacionales transportaron en 1978 más de 673 millones de pasajeros y 11.2 millones de toneladas de carga.

Por otra parte, el índice de crecimiento del transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo, alcanzó entre los años de 70 y 78 un crecimiento promedio del 9 por ciento en México, en ese mismo período los pasajeros transportados por las compañías aéreas nacionales e internacionales ascendieron a casi 14 millones de pasajeros. Conviene destacar que es importante tenerlo en mente, que el índice de crecimiento del transporte aéreo en México es bastante superior al de la media mundial, así por ejemplo en el año de 1978 el tráfico internacional de pasajeros se incrementó aproximadamente en un 30 por ciento.

Las cifras que mencionamos revelan la creciente importancia que viene adquiriendo la Industria Aeronáutica para el desarrollo de los pueblos en general y de México en particular y al mismo tiempo explican el considerable esfuerzo que realizan los estados para aumentar sus flotas de aviones y adecuar su infraestructura a las exigencias cada vez mayores que plantea el tráfico aéreo. Hemos de hacer mención más adelante de cómo en México igualmente se está viviendo esta experiencia.

Las dos empresas nacionales de aviación, Mexicana de Aviación y Aeronaves de México, tienen planes de crecimiento que quieren res-

ponder al reto que significa el tráfico cada vez más importante de pasajeros que necesitan atender.

Hemos de ver, que el Estado Mexicano está realizando elevadas inversiones en materia de infraestructura aeronáutica, precisamente para estar en condiciones de responder a estas necesidades y exigencias.

Las normas jurídicas que regulan el transporte aéreo en sus aspectos públicos y comerciales se encuentran contenidas en la convención de Chicago, firmada en esa ciudad en el año de 1944, pero hemos de ver que no sólo en este instrumento jurídico, de la convención de Chicago, se encuentra la regulación del transporte internacional, sino igualmente y por situaciones que hemos de mencionar en la suscripción, en la celebración de Tratados y Convenios bilaterales a través de los cuales los estados firmantes, los estados signatarios negocian e intercambian los llamados derechos de tráfico.

La convención de 1944 no contiene regulaciones explícitas de orden comercial, en lo que se refiere a los derechos de tráfico, pero determina que la operación de los servicios aéreos internacionales regulares en o sobre territorio de un estado contratante, queda sometida a las autorizaciones o permisos que otorgue ese estado.

Las autorizaciones o permisos generalmente emanan de un convenio bilateral. Esto ocurre a raíz de un principio fundamental de las relaciones internacionales en materia aeronáutica cual es la soberanía absoluta y exclusiva del estado sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, es decir, tanto a la porción terrestre como al mar territorial y lo mismo en lo que se refiere a las islas que forman parte del territorio nacional.

Esto da a entender que sólo mediante el consentimiento tácito o expreso podrá una aeronave extranjera o proveniente de un tercer estado internarse dentro del espacio aéreo de otro estado, teóricamente en ese sentido podría un estado legítimamente en y con base en el principio de la soberanía exclusiva sobre su espacio aéreo cerrar el tráfico aéreo a las aeronaves dedicadas al tráfico comercial regular, provenientes de cualquier parte del mundo.

¿Qué fue lo que ocurrió en Chicago en 44 que impidió la adopción de normas concernientes, relativas a los intercambios de tráfico entre las naciones?

Lo que cotidianamente, lo que día con día vemos sucede en las relaciones interestatales, es decir, la condición presente siempre de la situación económica y del desarrollo social de los distintos países, evidentemente se toma en cuenta al celebrarse un tratado multilateral, lo que

se busca es la adopción de normas que regulen uniformemente los derechos y obligaciones de las partes contratantes. Cuando las partes contratantes se encuentran en una situación de disparidad económica, no es posible arribar a la adopción de una legislación uniforme, armónica, toda vez que las situaciones son diferentes, diversas y disímiles entre los países de la comunidad internacional. Sin embargo, la convención de Chicago es un instrumento fundamental en la regulación del transporte internacional y México asistió a esta conferencia en 1944 y formó parte de su consejo como órgano ejecutivo permanente, prácticamente desde su creación.

Si bien en la convención de Chicago no se logró incorporar la legislación en materia de intercambio de derechos de tráfico, sí constituye una piedra miliar en el impulso y fomento al desarrollo del transporte internacional.

Quiero de manera muy sintética, señalar los objetivos fundamentales del organismo de la agencia internacional que se crea a través de la comisión de Chicago, que es la Organización de Aviación Civil Internacional que se constituye como una agencia especializada de la Organización de las Naciones Unidas, que tiene como objetivos fundamentales lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo, fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos, de estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional, satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo regular, eficaz y económico, evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva, asegurar que se respeten plenamente los derechos de los estados contratantes y que cada estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional, evitar discriminación entre estados contratantes y promover la seguridad del vuelo y en general el desarrollo de la Organización de Aviación Civil Internacional en todos sus aspectos.

Aquí tenemos enunciados los objetivos para los que fue creada la Organización de Aviación Civil Internacional que constituye el marco institucional en el que se desarrolla, queremos pensar de una manera organizada, racional y efectiva el transporte aéreo a nivel mundial.

México, repito, ha participado en forma muy activa en los trabajos de la Organización de Aviación Civil Internacional formando parte de sus distintos cuerpos, comités y grupos de trabajo que tienen como

propósito la regulación del transporte aéreo internacional en los términos en que lo hemos especificado.

Decíamos sin embargo, que la convención de Chicago no influye en el aspecto relativo a los derechos de tráfico, y la razón, decíamos, era la diferencia de posiciones en relación a estos derechos de tráfico.

Hay principalmente dos filosofías, dos corrientes de pensamiento en torno a cómo se van a negociar los derechos de tráfico, una que considera que se deben negociar en forma abierta, amplia, irrestricta y otra que afirma que deben de usarse de manera que puedan coincidir con los intereses y derechos de los estados conforme a la propia circunstancia. Los que pugnan por una política que se ha llamado de cielos abiertos son naturalmente aquellos países, aquellos estados que cuentan con una industria aeronáutica sólida, consistente y bien desarrollada y son los países menos desarrollados, débiles económicamente, desprotegidos industrialmente quienes cierran filas con la segunda escuela de pensamiento, es decir, la que ve en el intercambio de derechos de tráfico una manera de proteger sus propios intereses.

No se necesita una perspicacia muy especial para darse cuenta que países como Estados Unidos son los defensores más acérrimos de la llamada política de cielos abiertos, ¿por qué? porque Estados Unidos cuenta con la flota aérea más grande del mundo y los recursos financieros que pueden apoyar la expansión de esas flotas aéreas.

Estas fueron las posiciones que se hicieron valer por parte de los países más desarrollados y que fueron opuestas, antagónicas naturalmente, a los que tenían un menor desarrollo en materia de aviación. Inclusive podemos mencionar el hecho de que quien encabeza esta sola corriente al finalizar la Segunda Guerra Mundial es Gran Bretaña.

Inglaterra había heroicamente defendido a Occidente sola en la batalla de Inglaterra, recuerdan ustedes las palabras de Churchill cuando dijo que nunca tantos hombres debían tanto a tan pocos.

La fe de Inglaterra fue el bastión de las naciones aliadas que permite la supervivencia del ánimo de esos países aliados para continuar la guerra, pero la industria aeronáutica británica había sacrificado prácticamente todo su equipo aéreo y cuando en 1944 se negocia y suscribe a la convención de Chicago, Gran Bretaña se encontraba francamente en un plano de desigualdad en relación a Estados Unidos.

Así fue como a pesar de que se intentó adoptar un anexo al convenio de Chicago incluyendo las libertades de tráfico, éste nunca entró en vigor, entonces se pensó en que si no podemos adoptar un multila-

teral, vamos a hacerlo por el camino bilateral, es decir, de las negociaciones que casuísticamente quiera realizar cada país.

He mencionado los derechos de tráfico, éstos se conocen también como derechos comerciales o libertades del aire y son cinco básicamente:

La primera libertad consiste en el derecho que obtiene un estado frente a otro de sobrevolar su territorio, exclusivamente sobrevolar el territorio sin aterrizar en él. Esta libertad no entraña cuestiones de orden económico, es decir, se da la libertad que considera un estado, ejemplificando, México otorga una autorización para que una aeronave proveniente de Estados Unidos pueda sobrevolar su mar territorial para ir con destino a Caracas o Panamá. Es el derecho de sobrevuelo.

En derecho aéreo no existe el concepto que en derecho marítimo se conoce como derecho de paso inocente, de paso inofensivo, en el que no se requiere de acuerdo a la práctica internacional del consentimiento del estado para sobrevolar, esa es la llamada primera libertad.

La segunda libertad o escala técnica consiste en el derecho de aterrizar en el estado para fines no comerciales, es decir, para fines de carácter técnico, como puede ser suministro de combustible o el cambio de tripulación, tampoco entraña una ventaja económica, porque ahí no desembarcan ni embarcan pasajeros.

Estas dos primeras libertades, la de tránsito y escala técnica, generalmente la negocian los estados en un convenio bilateral, sin mayor dificultad y se llaman Derechos de Tránsito.

Ahora vamos a ver las tres siguientes que son las que verdaderamente tienen un peso económico específico e importante, la tercera, cuarta y quinta libertad consisten:

La tercera, es el derecho de desembarcar pasajeros, carga o correo en un estado contratante cuando los pasajeros, la carga o el correo provienen de otro estado del que es nacional la línea, es decir, con el ejemplo que utilizamos anteriormente, el caso de la tercera libertad sería que una empresa norteamericana, es decir, aeronaves con matrícula norteamericana recogieran el pasaje, embarcaran el pasaje en Estados Unidos y lo trajeran a México, eso ya está representando una ventaja para el tercer estado, poder explotar económicamente una ruta embarcando pasajeros de ese estado del que es nacional la aeronave. Esa es la tercera libertad.

La cuarta libertad consiste en embarcar pasaje, carga o correo de un tercer estado al estado del que es nacional la aeronave, el ejemplo que estamos nosotros señalando, sería que la empresa norteamericana embarcara pasaje en México para llevarlo a Estados Unidos.

Generalmente las tercera y cuarta libertades, se negocian sobre la base de la reciprocidad, es decir, México podrá desembarcar pasaje en los Estados Unidos y embarcar pasaje en ese país para México en forma recíproca al derecho que tenga Estados Unidos de hacerlo con respecto a México. El mercado en estos términos busca generalmente dividirse en partes iguales, es decir, que un 50 por ciento de los pasajeros lo transportan las compañías aéreas mexicanas y el otro 50 por ciento las norteamericanas.

La quinta libertad consiste en transportar pasajeros, carga o correo de un tercer estado a otro, ninguno de los cuales es nacional la aeronave, una empresa norteamericana que recoge pasaje en México para llevarlo a Perú, ahí se está afectando lo que constituye el mercado natural de un estado, porque este pasaje de México a Perú bien lo podría transportar una empresa mexicana en ejercicio de la tercera libertad, o una empresa peruana en ejercicio de la cuarta libertad.

Si Aeroméxico tuviera permiso de tomar pasaje en Miami, para llevarlo a Madrid, estaríamos en presencia de la quinta libertad, pero naturalmente pueden ustedes concebir que es difícil la negociación de la quinta libertad porque es, repito, incidir en la corriente de pasajeros que se genera dentro del mismo estado y generalmente se considera como propiedad de ese estado.

Como se ve, estas cinco libertades no necesariamente pueden coincidir en su otorgamiento por parte de todos los estados, es decir, los estados menos desarrollados no estarán en posibilidades de operar determinadas rutas y de intercambiar derechos de tráfico como lo pueden hacer los países más desarrollados y haber adoptado un multilateral que uniformemente estableciera los mismos derechos y las mismas obligaciones para todos los contratantes, era legítimar una situación de suyo injusta.

Y por este motivo es que nunca se llegó al consenso, ni siquiera, digo yo, a la ratificación mínima para que entrara en vigor un acuerdo multilateral sobre eso.

La posición que tienen los estados frente a las libertades del aire, es una de las claves que permiten desentrañar su política aérea y nos hemos de referir brevemente a cuál es, más adelante, la posición de México a este respecto.

Dentro de los tratados bilaterales, hay dos o tres capítulos fundamentales, uno de ellos se refiere a la capacidad que se va a ofrecer, cuántos asientos a la semana vas tu a ofrecer y esa capacidad se va a determinar también por el número de frecuencias que tengas en tus

vuelos, cuántas frecuencias va a tener American Airlines a Acapulco, cuánta capacidad va a ofrecer American Airlines al turista norteamericano en términos de asientos, seguramente ellos están en condiciones de ofrecer una mucho mayor capacidad, que lo que pueden hacer las empresas mexicanas.

Nada más reducido el problema a números, a cantidades, cuántas empresas norteamericanas existen en Estados Unidos y cuántas en México, cuántos asientos reales pueden ofrecer las empresas aéreas nacionales frente a las empresas aéreas internacionales. Pero aquí surge una cuestión interesante y es que México tiene dentro de sus propósitos de desarrollo el de incrementar las relaciones turísticas.

El interés turístico parece entonces contraponerse o por lo menos condicionar quizás el avance del desarrollo del transporte aéreo nacional.

¿Qué es lo que interesa al prestador de servicios turísticos?

Al prestador de servicios turísticos le interesa que a México lleguen tantos visitantes, tantos turistas como se pueda, por la empresa que sea.

Pero, ¿qué no estaríamos en peligro de lesionar seriamente el futuro del transporte aéreo nacional, si abriéramos nuestros cielos de manera que pudieran venir en las frecuencias que quisieran, con la capacidad que pudieran, las empresas norteamericanas?

Es decir, éste es, y ya volveremos a ello, uno de los dilemas más angustiosos que tiene el estado en materia de promoción turística y de promoción del desarrollo de nuestros recursos.

Estados Unidos, y ustedes sabrán que están conscientes de ello, ha iniciado a partir de la administración del Presidente Carter su llamada política de desregulación.

La política de desregulación consiste en suprimir, en eliminar, en derogar, las normas que gobiernan el transporte aéreo y la competencia entre las empresas, es decir, se trata de cortar los nudos gordianos al desarrollo del transporte aéreo.

La posición norteamericana explicablemente es aquella que se inspira, que se anima en el espíritu del capitalismo más puro. Para ellos la libre competencia va a regular el mejoramiento de los servicios y la calidad de los mismos, debemos entonces permitir, propiciar esta libertad de competencia a beneficio del público usuario.

Si las empresas de aviación sienten restricciones, limitaciones, inhibiciones de carácter legal a esta acción, no va a haber una competencia abierta, es decir, el juego de las fuerzas económicas del mercado dentro de un marco de absoluta e irrestricta libertad.

Esto ha ocurrido en Estados Unidos, pero lo grave no es solamente esto, lo grave es que esta política de desregulación del gobierno y las autoridades norteamericanas está siendo exportada hacia el exterior.

¿Qué es lo que ha ocurrido? estamos viviendo un momento del desarrollo aeronáutico en el que cada vez crece más la competencia de las llamadas empresas Charter de aviación, es decir, los vuelos de fletamiento. Esos son los llamados servicios aéreos no regulares, pero se nombran no regulares de acuerdo a la terminología de la convención de Chicago, porque efectivamente eran esporádicos, ocasionales, pero ahora vemos que los vuelos no regulares son casi o más regulares que los regulares, y esto ha venido a alterar factores importantes dentro de los esquemas competitivos de las empresas de aviación.

Se ha oído hablar del llamado Sky Train del Sr. Freddie Laker, que hicieron Sir hace tres años. Sir Freddie Laker abrió un sistema de transporte que se llama Sky Train.

Me parece, sobre la base de que uno llega al mostrador y compra su boleto como si fuera al cine para entrar a ver la función y primero se trató de impedir por parte del gobierno inglés y del gobierno norteamericano la operación del sistema, pero posteriormente gana Laker el juicio ante los tribunales ingleses y empieza a operar este sistema de transporte fácil, informal, sencillo de venta directa al público.

Todo esto hace reaccionar al gobierno norteamericano y las empresas norteamericanas deciden solicitarle al gobierno norteamericano que entre menos reglas, entre menos disposiciones o normas existan, cada operación es mejor, porque estarán contando con un mayor margen de libertad de acción para tomar las decisiones que mejor les convenga, y así es como de pronto la IATA, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo se sacude hasta sus mismos cimientos ante la denuncia que de ella hacen varias empresas.

¿Qué es la Asociación Internacional de Transporte Aéreo? La Asociación Internacional de Transporte Aéreo es un cartel con el que se fijan en forma internacional las tarifas para las distintas conferencias de tráfico de las empresas de aviación para evitar una competencia ruinosa entre ellas y ordenar el mercado de tráfico aéreo mundial.

Así como la OPEP es un cartel de productores y exportadores de petróleo, la IATA es un cartel de empresas de aviación, cuando las empresas norteamericanas abandonan IATA, lo hacen precisamente para no estar obligadas, no estar constreñidas a establecer las tarifas a que obligatoriamente tenían que obedecer de acuerdo a los mecanismos de coordinación tarifaria.

Tuve ocasión de asistir a la última Asamblea General de IATA, que tuvo lugar en Manila y era interesantísimo ver como las empresas no norteamericanas aludían a la desregulación del Gobierno Federal.

Un destacado especialista en Derecho Aéreo, aludía a la existencia de un espíritu de servicio que estaba siendo seriamente, severamente amenazado con la política de desregulación a nivel mundial y se estaba haciendo un pedido, una solicitud, con una voz de angustia, ante los gobiernos de los estados de esas empresas de aviación, para que se interviniera ante el gobierno norteamericano para detener este movimiento de las empresas aéreas norteamericanas.

Un verdadero clamor en contra de esta política de desregulación y en contra de lo que consideran ellos una amenaza seria al desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional.

Aeroméxico y Mexicana de Aviación son miembros de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, es una asociación, repito, de carácter no gubernamental pero que tiene una gran fuerza o la tuvo cuando formaban parte de ella prácticamente todas las empresas aéreas.

Tenían un mecanismo de coordinación y naturalmente un mecanismo de cooperación en materia técnica, de servicios y actuaba también como cámara de compensación entre las distintas empresas de aviación.

Ustedes podían llegar con un boleto de KLM, y pedir un cambio a Air India o a Swis Air o a Lufthansa, y esto más adelante era sujeto al mecanismo de la compensación entre empresas. Ese es el tipo de papel, de responsabilidad que le toca desempeñar a IATA.

Ahora vamos a centrar en este momento la descripción del aparato institucional de México en materia de transporte aéreo, de acuerdo con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cabeza del Sector Comunicaciones y Transportes y del Sub-sector naturalmente aéreo.

Dentro del Sub-sector aéreo y dentro de la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, hay dos dependencias que tienen la ingerencia en materia aeronáutica, por un lado, la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos que es quien tiene la función de fijar las tarifas que se cobran por los servicios aéreos, los servicios aeroportuarios y los servicios de control y ayuda de la navegación aérea.

Dentro del Sector Comunicaciones y Transportes, se ubica también un organismo público descentralizado, lo que quiere decir que posee personalidad jurídica propia y patrimonio propio, autónomo, que es Aeropuertos y Servicios Auxiliares, cuya función fundamental es la

operación, administración y mantenimiento de los aeropuertos de la República.

En efecto, ASA administra cuarenta y ocho terminales aéreas, de las cuales 28 son internacionales y el resto nacionales.

Existe también un organismo desconcentrado dependiente de la Dirección General de Aeronáutica que es Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, SENEAM, y que es una empresa al servicio de radio y comunicación.

Dentro del marco de la reforma administrativa que tan interesante y convencidamente ha querido empeñar su trabajo el actual régimen, se está instrumentando una política coherente de integración de unidades administrativas que se componen del Sector de Comunicaciones y Transportes.

Así por ejemplo, la empresa que prestaba el servicio de suministro de combustible, llamada NACOA, Nacional de Combustibles de Aviación, desapareció y ahora el abastecimiento lo proporciona Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Algo semejante ocurrió con los Servicios de Radio Comunicación en manos antes de una sociedad anónima, Radio Aeronáutica Mexicana, RAMSA, y que ahora presta un organismo descentralizado al que ya hicimos alusión, que es SENEAM, Servicios de Navegación al Espacio Aéreo Mexicano.

Todas estas medidas tienden a cumplir con los objetivos que se fija la Reforma Administrativa, las cuales son evitar duplicidades, precisar responsabilidades y optimizar resultados mediante la racionalización de las acciones del sector público.

Rápidamente mencionaré a ustedes algunas cifras de la Industria Aeronáutica en nuestro país, comparando el año de 1970 con el año de 1978; los pasajeros transportados por empresas nacionales en 1970 fueron de 2.870,000, en 1978 alcanzaron los 11.000,000.

Los pasajeros transportados en servicio internacional por las compañías extranjeras pasaron en 1970 de 1.628,000 a 2.854,000 en 1978.

Los vuelos de fletamiento autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fueron en 1970 de 873 y en 1978 de 2,488.

Este es un reflejo de lo que mencionábamos en cuanto al crecimiento de este tráfico y en cuanto al interés que tiene el país de promover las corrientes turísticas a través de estos servicios aéreos.

Los pasajeros en vuelos de fletamiento pasaron de 92,000 a más de 400,000 en 1978.

El equipo aéreo con el que actualmente cuenta Aeronaves de México es de 26 aeronaves en comparación con 14 que tenía en 1970 y con 55 que va a tener en 1985.

Y lo mismo ocurre con Mexicana de Aviación, que también estará aumentando su equipo de vuelo a 55 aeronaves en 1985.

El personal técnico aeronáutico de vuelo, es decir, fundamentalmente pilotos y tripulantes era en 1970 de 6,500 y en 1978 ascendió a cerca de 17,000.

El personal técnico aeronáutico de tierra pasó de 5,000 a 8,000.

La cantidad de empleados ocupados en empresas nacionales como son Aeronaves de México, Mexicana de Aviación y otras, pasó de 7,500 en 1970 a cerca de 20,000 en 1978.

Como se ve, los operadores son importantes generadores del empleo y en general la Industria Aeronáutica.

De las cifras anotadas conviene destacar el elevado índice de crecimiento del transporte aéreo en México, el destacado papel que juegan las 2 grandes compañías nacionales y naturalmente la significación que tiene el tráfico aéreo para el turismo del país, especialmente el que tiene su origen en los Estados Unidos.

Como ustedes saben es una palanca de negociación muy importante que tienen los Estados Unidos frente a nuestro país, y es la que se refiere a las corrientes turísticas que se originan en ese país y que viene a significar un 70 por ciento del turismo internacional.

Estas cifras igualmente revelan que México ocupa el 3er. lugar en materia de tráfico aéreo en América después de Estados Unidos y Canadá y a corta distancia de Brasil, y a nivel internacional México ocupa el decimocuarto lugar.

Las inversiones en transporte aéreo para 1978 ascendieron en su conjunto a más de 2,000 millones de pesos, destinándose una tercera parte, es decir, casi 800 millones a la infraestructura y el resto a la operación de las instalaciones aeroportuarias y ayuda a la navegación y equipos de vuelo.

En este momento las dos líneas aéreas nacionales y otras llamadas del tercer nivel y las pequeñas empresas operadoras de tráfico regional llamadas taxis aéreos, constituyen la base para una eficaz comunicación interior que operan una red de rutas, no sólo naturalmente con fines turísticos sino otros que en su gran mayoría son en realidad enlaces para regiones apartadas del país.

Se ha buscado que tanto Mexicana de Aviación como Aeronaves de México trabajen coordinadamente, cooperen con eficiencia y sean capaces de ejercer los derechos que se derivan de los compromisos establecidos a través de los bilaterales que tiene firmados México.

El propósito de las autoridades del Sector Comunicaciones es no dejar el creciente mercado aéreo a la dinámica de las grandes empresas extranjeras que llegan a México.

Ese esfuerzo de coordinación entre Mexicana de Aviación y Aeronaves de México, ha permitido la reestructuración mutua de sus rutas con ventajas recíprocas, podríamos ejemplificar esto señalando por ejemplo que Aeronaves de México tenía restricciones para operar directamente México-Monterrey. A partir de hace dos años ya brinda ese servicio conectando con rutas internacionales.

En el mismo caso, Mexicana de Aviación ha recibido un mayor número de frecuencias a Acapulco y Zihuatanejo y se le ha permitido volar de Acapulco a Los Angeles, lo que constituye una de las rutas de mayor demanda.

De lo que se trata es de que no entren en competencia estéril e infecunda las dos empresas nacionales. Como sabemos, Aeronaves de México es una empresa de participación estatal mayoritaria, frente a Mexicana de Aviación que es una empresa privada. Esto ha originado diferencia en la capacidad de desarrollo de las empresas por cuanto Aeronaves de México cumple en sus rutas y en su operación con propósitos no sólo de carácter económico para operar con utilidades, sino fundamentalmente con propósitos de orden social.

Nada más para cumplir, quisiera reiterar la idea de que el Plan Interno del Transporte Aéreo debe conjugar dos grandes necesidades, seguir desarrollando un transporte aéreo seguro y eficiente, cuya rentabilidad se mida no sólo en términos económicos sino desde un punto de vista social y para que el Sector transporte aéreo siga contribuyendo a la expansión del turismo que tantos beneficios está en condiciones de prestar al país.

Sobre este particular, se comprende entonces que la política aérea deba subordinarse a los grandes objetivos nacionales y éste no es un lenguaje puramente romántico, los hay, los tenemos y porque los tenemos podemos progresar, porque tenemos esos objetivos podemos avanzar, malo que no supiéramos hacia donde ir, pero tenemos esos objetivos, sin embargo la constitución de esos objetivos no puede significar que los intereses legítimos del transporte aéreo mexicano, no sean tomados en cuenta y se utilicen como moneda para lograr otros frutos.

Quisiera terminar con una firme, honesta y universitaria convicción, si así puedo calificarlos, que podemos decir con base a marcos institucionales y normativos acordes con las exigencias que plantea el avance del transporte aéreo en México, y dadas sus perspectivas de crecimiento, se ha delineado una política aeronáutica dinámica, que quiere ser ante todo congruente con los grandes objetivos del país y con los principios que han regido por siempre sus relaciones internacionales en un momento como es éste en que la nación busca afanosamente organizar su presente y planear su futuro.