



Despegues y Aterrizajes

Categoría 1, ¿todo o nada?



Rosario Avilés
raviles0829@gmail.com

La reciente visita de los inspectores de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) a nuestro país, es apenas un esbozo de lo que esperaban las autoridades mexicanas en el largo y sinuoso camino hacia la Categoría 1 que esta agencia del gobierno estadounidense da, según vea que las autoridades de un país pueden o no hacer frente a sus obligaciones de vigilancia y supervisión sobre los operadores de aviación en todos los órdenes, no sólo en la aviación comercial que, aunque es la más visible, apenas tiene 365 aeronaves registradas en tanto que la aviación general triplica la cifra.

El asunto es que la tan esperada Categoría 1 se ha supeditado, de algún modo, a la aprobación por parte del Congreso de las iniciativas de Aviación Civil y Aeropuertos que inexplicablemente entraron en un solo paquete indivisible, y que para colmo incluye el tema del Cabotaje como cerecita del pastel de la que nadie reclama la paternidad.

Por otro lado, como cascada, se publicó el Decreto que prohíbe a las aeronaves exclusivas de carga operar en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) con su consecuente presión para que incrementen las actividades del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA). Luego se empujó la Ley de Protección del Espacio

Aéreo Mexicano en fila desde abril pasado pero salió la semana pasada de Diputados y se supone que irá a Senadores en estos días, la cual también causó extrañeza y preocupación.

La Ley de Aviación Civil contiene muchos puntos que sin duda abonan la recuperación de la Categoría 1, como es la incorporación de Medicina de Aviación a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) pero que también incluye puntos que son incompatibles con las prácticas que observa la Organización de Aviación Civil, como es que toda la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación se desvincule a la autoridad aeronáutica (AFAC) a la que debe vigilar y que su foco de atención sea la prevención de estos incidentes y accidentes, con recomendaciones que vayan directamente a evitar que se den condiciones que los propicien y está muy lejos del ánimo punitivo y de sanciones administrativas que hoy se pretende incluir en el texto de la nueva ley.

Otro punto más es la pretensión de cancelar concesiones a aerolíneas por incurrir en sobreventa de boletos, lo cual es una práctica de todo el mercado en el mundo porque es sabido que no todos los pasajeros que compran boleto viajan en el vuelo programado y está previsto en la ley su recuperación.

Además, entre las razones que esgrime el gobierno federal para introducir el Cabotaje en la iniciativa de Ley de Aviación Civil que está en espera de dictaminación en la Cámara de Diputados, es que los precios de los boletos de avión bajarían porque habría competencia. Esto no sólo es falso, sino que equivale a quemar una casa para demostrar que parte del mobiliario era inflamable.

Y en la ley de Aeropuertos ya se incluye la posibilidad de que los grupos aeroportuarios estatales tengan aerolíneas estatales, es decir, es discriminatoria y tiene dedicatoria para Sedena. Muchas de estas innovaciones pueden ser motivo de solicitar amparos, lo cual inhibiría la recuperación de la Categoría 1. Mal negocio.