



## Despegues y Aterrizajes

Rosario Avilés  
raviles0829@gmail.com

# Cabotaje y Categoría I

La iniciativa enviada a la Cámara de Diputados para reformar las Leyes de Aviación Civil y Aeropuertos, dice expresamente que pretende... "permitir el cabotaje de permisionarias extranjeras en aeropuertos y aeródromos nacionales que cuenten con la infraestructura y las especificaciones requeridas para brindar dicho servicio y cuyas rutas sean de interés estratégico para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria del Estado Mexicano" (sic).

El artículo 7 del Convenio de Chicago, que da origen a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que México firmó, expresamente señala que "Cada Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso para embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. **Cada Estado contratante se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a cualquier otro Estado** o línea aérea de cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estados.

En otras palabras, lo que se está pidiendo en la exposición de motivos de la iniciativa de marras es que los legisladores violen la Ley y la Constitución del país, ya que el Convenio fue ratificado por el Senado y tiene rango constitucional; además de que el artículo 42 constitucional, en su fracción VI, establece como parte de la Federación y del territorio nacional "el espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional", es decir, el espacio aéreo es parte del dominio de la Nación.

Lo que es incomprensible en este amago en contra de las aerolíneas mexicanas es la inconsistencia entre la defensa a ultranza de los recursos del subsuelo frente a la intención de regalar los cielos. Es más, no hay país que hoy por hoy haga semejante oferta y quienes lo han hecho en el pasado -como Perú- lo han lamentado amargamente.

¿Por qué? Porque la riqueza que se deriva del transporte aéreo es para quien intenta la concesión, y las decisiones de qué hacer con ella, también. Pero más grave:

quien tiene la obligación de supervisar a las aerolíneas que operen como nacionales de un país, es la autoridad del país en cuestión; es decir, el Estado que ha concesionado un servicio tiene todas las obligaciones y en un caso de cabotaje, ninguna ventaja.

Estamos a punto de salir (dicen) de la Categoría 2 que impone la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA) a México porque no hemos podido demostrar que nuestras autoridades supervisan adecuadamente a las aerolíneas mexicanas y sus 355 aeronaves registradas. ¿Podría esta misma autoridad que apenas está intentando salir airoso de la auditoría, supervisar a aerolíneas extranjeras? Un acertijo que, sin duda, la FAA podría cuestionar.

Se dice que en la reciente visita de FAA quedaron solventados como la mitad de las 39 no conformidades que se encontraron en junio del 2021. Y es muy evidente que la AFAC se esfuerza por cumplir, pero tal vez está yendo más allá de lo que se pide, porque lo relevante, según los auditores es que la autoridad se dedique a normar, supervisar y certificar a los operadores, no a operar el sistema. **(Solidaridad con Ciro)**