



Rosario Avilés

raviles0829@gmail.com



Aunque durante la tarde de ayer hubo momentos de acalorado debate para aprobar la iniciativa de Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos, sobre todo en lo que se refiere a las llamadas asignaciones de operación de aeronaves a quienes ya detentan propiedad o concesión aeroportuaria y asignación de operación de aeropuertos (léase Sedena y Semar) y que le permitiría a Sedena operar la aerolínea que en teoría llevará el nombre de Mexicana de Aviación, lo cierto es que con ello también sale adelante el paquete que permite a la autoridad aeronáutica mexicana sortear los escollos que han impedido que la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA)

le regrese la ansiada Categoría 1.

Dejando de lado los aspectos espinosos de las leyes, como lo que se refiere a esa figura de asignataria, creada expreso para permitir la creación de la nueva Mexicana y la operación conjunta de los diversos aeropuertos ya asignados a Sedena, con esta aerolínea, además de alguno que otro punto discutible, es justo decir que la nueva Ley estaría dándole a la autoridad aeronáutica mexicana, cristalizada en la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), las atribuciones específicas que requiere para hacer mejor sus funciones y además, contribuye a distinguir cuáles son las que corresponden a esta agencia y cuáles a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Ello permite varias cosas: en primer lugar, darle realmente la autonomía que se buscaba que AFAC detentara; asignarle con todo rigor sus responsabilidades

DESPEGUES Y ATERRIZAJES

¿Hacia la Categoría 1?

y atribuciones; adecuar el marco jurídico a la normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que es una de las razones por las cuales AFAC está en Categoría 2 y permitir que cada uno haga su trabajo.

Al margen de ello, sin embargo, aún no está muy claro si a partir de la aprobación de ayer y la esperada aprobación del Senado para la siguiente semana, la FAA procederá a hacer la auditoría de seguridad que daría paso a la recategorización. Todo parece indicar que así es, o al menos, eso es lo que se ha dicho con insistencia. Pero, como todo en las relaciones bilaterales, hay diferencias de criterio o de interpretación de las cosas. Tener en leyes una disposición, a ojos de algunos estadounidenses, no garantiza su aplicación y eso podría constituir un escollo.

La otra cosa es que a últimas fechas las relaciones entre los dos países no pa-

san por su mejor momento. Los continuos roces diplomáticos y algunas disposiciones que se han establecido en México en el mismo rubro de la aviación que no han sido muy bien vistos por los pares de Estados Unidos, pueden atorar el proceso. Esto sí iría directamente en detrimento de las aerolíneas mexicanas y, al final, de todo el país, aunque de entrada no lo parezca. Esperemos que esa posibilidad no se concrete y que en breve México esté de nuevo en Categoría 1.

Por lo pronto, la próxima semana se realiza al Feria Aeroespacial Mexicana, FAMEX edición 5, en la Base Aérea Militar de Santa Lucía. Ayquiiiiiiii.

LO OÍ EN 123.45:

Además, se debe investigar y hacer justicia en el caso de Mexicana de Aviación: anular las irregularidades, castigar a los responsables y resarcirle a los trabajadores su patrimonio. ●