



DESPEGUES Y ATERRIZAJES

Rosario Avilés

raviles0829@gmail.com



Leyes de aviación y aeropuertos

La semana que termina trajo algunas sorpresas que pueden tener una incidencia negativa en la obtención de la Categoría 1, que México busca afanosamente desde el 25 de mayo de 2021, cuando la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) degradó a Categoría 2 a las autoridades aeronáuticas mexicanas, debido a 28 hallazgos que resultaban incompatibles con la normatividad de los anexos 1,6 y 8 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Que después hayan encontrado 39 causales de “no conformidad” y que el camino haya sido largo y sinuoso hasta el momento, sólo habla de algo que sabemos hace años: la aviación es un sector que, por lo general no es tomado en cuenta en la administración pública (cualquiera que sea el sexenio) y sólo voltean a verla cuando hay problemas.

Sin embargo, este sexenio ha sido peculiar en el tema aéreo. Más nos hubiera valido que el gobierno de la 4T nunca se hubiera acordado del transporte aéreo, porque de ese modo la industria podría haber seguido adelante sin más problemas.

No obstante, las cosas han sido de otro modo, y en el afán de darle a las fuerzas armadas un pedazo de poder a cada cuerpo militar, se decidió modificar la legislación en materia de aviación civil y de aeropuertos, con la idea de que la Sedena pueda tener no sólo aeropuertos bajo su mando y de su propiedad, sino también la Marina y además, que ambas u otras semejantes puedan ser poseedoras de aerolíneas.

Pese a lo que se diga, ambas cosas (la categoría 1 y la aerolínea) no se ven tan cercanas como podría pensarse: ambas requieren que la ley de aviación civil y la ley de aeropuertos, ya publicadas en el Diario Oficial de la Federación, no estén sujetas a impugnaciones derivadas del proceso que les dio vida, es decir, la sesión en sede alterna que los Senadores de Morena decidieron tener para aprobar diversas leyes sin siquiera haberlas leído.

¿Cómo podemos saber esto? De muestra basta un botón que puede salirle caro al país en los siguientes meses: en el Capítulo 2 de la Ley de Aeropuertos, inciso VII, inmediatamente después de definir qué es un aeropuerto, adicionan una frase que a la letra dice: “Los aeródromos civiles que tengan carácter de aeropuerto únicamente pueden prestar el servicio a las aeronaves de transporte aéreo regular”.

O sea, de un plumazo, nuestros legisladores flash -que no leyeron las iniciativas que votaron- impiden a las empresas de servicio de transporte aéreo no regular (léase desde charter, ejecutiva, ambulancias, taxis aéreos, escuelas, etc.) operar desde los aeropuertos. Esto implica que los servicios no regulares tienen que buscar otras alternativas (no más digan dónde) para ofrecer lo que saben hacer y la gente necesita, a veces con urgencia, y mientras no se cambie esa ley tendrán que esconderse en sus hangares, so pena de violar la Ley, a menos que la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) se preste a violar la ley, por su parte. ¿La cambiarán? Veremos.

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.
E-mail: raviles0829@gmail.com •