

El consumidor necesita saber qué **aerolínea** usa.- OACI

# Debe transparentar México la aviación

**EU publica la razón por la cual multa a una empresa, como con Volaris**

ALAN MIRANDA

El Gobierno mexicano necesita transparentar más la información sobre el desempeño de las empresas de aviación en materia de seguridad, sostuvo Eduardo Chacín, encargado de Seguridad Operacional de Vuelo en la Oficina Regional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en América Latina.

“El público tiene ese derecho de saber, porque está comprando un servicio y está esperando que ese servicio esté verdaderamente relacionado con lo que pagan y obviamente el rol de la autoridad es que esté velando por que se cumpla la normativa nacional e internacional”, dijo durante su participación en la décima tercera edición del Seminario Regional sobre Seguridad Aérea que organizan cada año la OACI y la Asociación Sindical de Pilotos

Aviadores de México (ASPA).

La recomendación vino tras ser cuestionado sobre la importancia de la multa de 735 mil dólares (11.3 millones de pesos) que la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA) impuso a Volaris por haber realizado 121 vuelos en un avión que no cumplía con las regulaciones estadounidenses de mantenimiento en 2013.

“Esa estadística no la llevamos (en la OACI), pero en Estados Unidos sí es público. Cada vez que la FAA aplica una multa, se hace ese reconocimiento público, sale el detalle completo de quién fue el infractor, qué causas fueron, el monto, etcétera.

“Esa transparencia yo no la he visto en la región”, lamentó.

El experto en seguridad aérea recordó que, pese a que la OACI no cuenta con información sobre el mantenimiento que reciben las aeronaves, ni la usa para elaborar sus documentos y recomendaciones, las deficiencias en este tipo de servicios pueden convertirse en factores de accidentes.

“El público tiene que tener el derecho de decir ‘yo en ese local, en esa línea aérea, en ese aeropuerto, no voy, no opero, no me monto’, igual que cuando ponen en un lugar que un establecimiento ha sido clausurado porque no paga o un establecimiento está cerrado por medidas sanitarias”, reiteró.

Aunque la penalización a Volaris se dio a conocer apenas este mes, 27 meses después de que la FAA notificó a Volaris que uno de sus aviones A319 no había cumplido con todos los requerimientos, Chacín destacó la importancia de esta supervisión.

“Esta **aerolínea** en particular estuvo operando un año en esa condición, pero hay alguien que lo está detectando, y eso es lo importante”, expresó.

En México, los únicos datos referentes a seguridad aérea que están a la mano del público son las fechas de inspecciones a aerolíneas, escuelas de aviación y otros actores de la industria, así como la lista de los accidentes y sus causas probables.



## Pasos incipientes

Una de las acciones más recientes de transparencia es la divulgación de las estadísticas sobre accidentes aéreos, aunque apenas salieron a la luz las de 2013, con un año y medio de retraso.

<b>89</b> accidentes	<b>57</b> en aeronaves de uso privado	<b>76</b> muertos	<b>11</b> aeronaves destruidas
-------------------------	---	----------------------	--------------------------------------

### MUCHO TRABAJO, POCA INFORMACIÓN

Cada año, la DGAC realiza inspecciones en las instalaciones de 286 compañías relacionadas con la aviación, pero no siempre informa las irregularidades.  
(Tipo de empresa inspeccionada)

<b>6</b> Concesionarios	<b>137</b> Permisionarios	<b>73</b> Talleres aeronáuticos	<b>70</b> Centros de capacitación y adiestramiento
----------------------------	------------------------------	---------------------------------------	---

Fuente: DGAC