



HACIA UN MARCO REGULATORIO PARA LA AVIACIÓN CIVIL PRIVADA NO COMERCIAL

Ing. Sergio E. Gutiérrez Peña
Presidente

Objetivo



- Rediseñar la reglamentación de la aviación privada no comercial para:
 - Simplificar el marco legal y normativo
 - Generar eficiencia
 - Promover la legalidad
 - Mantener la seguridad
 - Impulsar el desarrollo de la aviación
- Instrumentar una reingeniería de los procesos y trámites administrativos de la *Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)* para:
 - Descentralizar administrativamente
 - Dotar a las comandancias aeroportuarias de mayores facultades

¿Por qué es importante una regulación especial?



- La aviación privada es el **semillero** de todo el sector aeronáutico
- Impulsa la **actividad económica** y promueve el **desarrollo** de otros sectores e industrias:
 - El turístico
 - El agrícola
 - El forestal
 - La industria aeronáutica en general
- De su desarrollo depende también el impulso a la innovación y el desarrollo tecnológico

Origen del problema

- En 1995 se publicó la Ley de Aviación Civil y en 1998 su reglamento:
 - La Ley en su Artículo 28 define al transporte aéreo privado no comercial como *“aquél que se destina a uso particular sin fines de lucro”*
 - El Reglamento en el artículo 58 define como:
 - El transporte aéreo privado no comercial, el que se realiza sin fines de lucro y tiene por objeto atender necesidades e intereses particulares del propietario o poseedor, incluyendo entre otros, fines recreativos.
- A pesar de existir una definición precisa, la aviación privada no cuenta con una regulación especial
- Los reglamentos y circulares, salvo excepciones, regulan en la misma forma a la aviación civil regular, a la privada comercial y a la privada no comercial sin considerar las características propias de cada una

Diagnóstico e implicaciones para el sector



- ❑ Algunas de las razones por las que la aviación privada en México ha tenido un crecimiento limitado:
 - ❑ Regulación no adecuada al segmento
 - ❑ Centralización administrativa
 - ❑ Falta de certidumbre en los procedimientos administrativos y altos costos regulatorios
 - ❑ Falta de políticas que impulsen su crecimiento
- ❑ El desarrollo de los segmentos de la aviación en México no ha sido homogéneo, siendo mucho menor el que ha tenido la aviación privada en comparación con la aviación comercial
- ❑ El desarrollo de la aviación privada también es bajo en comparación con la evolución que este tipo de aviación ha logrado en otros países

Desarrollo limitado



AERONAVES	1989	1995	2000	2005	2008
XA (Comerciales)	595	1,283	1,173	1,406	1,723
XB (Privadas)	4,282	4,520	4,786	5,331	5,735
XC (Oficiales)	524	623	517	435	352
TOTAL	5,401	6,426	6,476	7,172	7,810

Fuente: *La Aviación Mexicana en Cifras 1989 – 2008*. Dirección General de Aeronáutica Civil.

Algunos ejemplos

- Los mecánicos:
 - Deben cumplir con los estándares de capacitación de sus similares de las aerolíneas, lo que resulta costoso e injustificado
- En lo referente a aeronaves:
 - El Certificado de Homologación de Ruido aplica a aeronaves que pesan menos de 5,700 kilos que no rebasan más de 90 decibeles
- Las Condiciones Técnicas y Administrativas:
 - En su mayoría están diseñados para la aviación comercial regular y para aeronaves con una mayor capacidad de pasajeros

Centralización



- ❑ Se consultaron en línea 139 trámites de la DGAC
- ❑ La mayoría de estos trámites se llevan a cabo en el D.F. en las oficinas de:
 - ❑ Dirección General Adjunta de Aeropuertos
 - ❑ Dirección de Transporte y Control Aeronáutico
 - ❑ Dirección General de Aeronáutica Civil
- ❑ La segunda opción llamada *ventanilla única* también está localizada en el D.F.
- ❑ Se requiere de una descentralización y simplificación administrativa

Las comandancias ...



78 a nivel nacional
tienen atribuciones para gestionar
sólo algunos de los trámites y
además todos deben ser remitidos
a la Ciudad de México

Propuesta 1: Regulación especial

- Resulta injustificable no tener una regulación diferenciada
- Los tratados internacionales suscritos por México, nuestra Constitución Política y las leyes de aviación mexicanas, permiten la existencia de una regulación especial para la aviación privada no comercial
 - La generación de un marco regulatorio particular no requiere de modificaciones a la Ley de Aviación Civil
- En muchos países, la aviación privada opera con estándares menos estrictos que la aviación comercial
- En FEMPPA creemos firmemente que una regulación diferenciada fungirá como la base de un mejor futuro para la aviación privada no comercial en México

Para revisar...

- ❑ Se requiere de una revisión integral a la regulación y a las circulares que rigen a la aviación civil para lograr una diferenciación
- ❑ En especial la regulación y circulares siguientes:
 - ❑ Permisos, licencias y certificados de capacidad de los técnicos en mantenimiento
 - ❑ Requisitos médicos relativos al personal técnico aeronáutico
 - ❑ Certificado de aeronavegabilidad
 - ❑ Cédulas y licencias para los pilotos de la aviación TPI, comercial y particular
 - ❑ Certificado de Homologación de Ruido
 - ❑ Licencia Estación de Aeronave

Propuesta 2:

Descentralizar y simplificar



- ❑ **Constituir un comité técnico** integrado por ciudadanos expertos en aviación, autoridades e ingenieros en procesos, para la simplificación profunda de trámites
- ❑ Realizar **consultas a la comunidad** de aviación y a las partes afectadas para el cambio, inclusión o modificación de reglas o reglamentos, antes de ponerlas en vigor
- ❑ Analizar las mejores prácticas internacionales

Algunas de las metas



- ❑ Que todo trámite aeronáutico, sin excepción, pueda realizarse en cualquiera de las 78 comandancias del país a elección del interesado
- ❑ Generar una Intranet entre las comandancias y la DGAC, con acceso a la base de datos de aeronaves y pilotos
 - ❑ Esto reduciría la corrupción y aumentaría la eficiencia
- ❑ Introducir mecanismos que vuelvan más eficientes los procesos de tramitación, como:
 - ❑ La utilización de plataformas digitales para la entrega de documentos y
 - ❑ Servicios de paquetería que cuenten con el aval de la autoridad
- ❑ Atender el problema del involucramiento múltiple de instituciones
 - ❑ La licencia de estación para Aeronaves se tramita ante la COFETEL
- ❑ Conectar la red de planes de vuelos nacionales con la de EEUU, permitiendo así que los planes emitidos por servicios internacionales sean ingresados al sistema de la DGAC

Conclusiones



- ❑ El momento es propicio para que la autoridad considere las propuestas que se han traído a esta mesa por parte de FEMPPA y otros ponentes
- ❑ Es posible generar una regulación especial para la aviación civil privada no comercial que considere las necesidades del sector y que permita su crecimiento
 - ❑ Vía una reforma a la actual regulación o bien mediante la emisión de un nuevo reglamento especial
- ❑ Evaluar la posibilidad de constituir el comité técnico que proponemos para iniciar la simplificación regulatoria
- ❑ Establecer canales de comunicación y consulta con los prestadores de servicio y usuarios del sector, permitiendo la conformación de una agenda más plural y operante



¡Muchas gracias!

Ing. Sergio E. Gutiérrez Peña.

Federación Mexicana de
Pilotos y Propietarios de
Aeronaves (FEMPPA).

Tel: (81) 8335 5905

Fax:(81) 8335 4379

sgutierrez@femppa.mx

<http://www.femppa.mx>