

El Siglo de Torreón

Aeroméxico abre paso al concurso mercantil

Debido a que el Capítulo 11 de Aeroméxico sólo protege a los acreedores en Estados Unidos, quienes tengan alguna deuda con la aerolínea en el país pueden promover el concurso mercantil ante tribunales mexicanos, dijo Pablo Casas Lías, director del Instituto Nacional de Investigaciones Jurídico Aeronáuticas. Lo anterior, para no quedar en estado de indefensión y evitar nulidades de todo lo acordado en el extranjero entre la aerolínea y sus acreedores en territorio estadounidense.

"En México, sus acreedores podrían acudir a un juzgado mercantil para pedir que la aerolínea entre a concurso mercantil. Sería lo correcto", aseguró Casas Lías. El pasado 30 de junio, Grupo Aeroméxico se acogió al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras en Estados Unidos debido a que 75% de su deuda está denominada en dólares.

La aerolínea solicitó su reestructura financiera en Estados Unidos porque si recurría al concurso mercantil en México perdería el control de la empresa, pues aquí se designa un conciliador y luego un síndico que decide el pago de deudas. Esta semana, Andrés Conesa, director general de Aeroméxico, comentó en entrevistas que la empresa no planea entrar en concurso mercantil en México.

Por lo tanto, para que las resoluciones dictadas en Estados Unidos bajo el Capítulo 11 tengan efecto en México, cada determinación judicial tendría que ser homologada en términos del Código Civil Federal y Código Federal de Procedimientos Civiles, algo que puede tomar dos o tres años, agregó Casas Lías.

En el país, Aeroméxico le debe a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, a los aeropuertos de Cancún, Tijuana, Guadalajara, Ciudad de México, Querétaro, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, la Tesorería de la Federación, Pemex y al Centro Nacional de Control de Gas Natural, entre otros. Casas Lías comentó que dependerá de cada acreedor y empresa en el país si deciden solicitar el concurso mercantil de la aerolínea. En un procedimiento de ese tipo hay acreedores preferentes, es decir, los primeros a los que se les empieza a pagar, y son los trabajadores.

Sin embargo, tanto la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México como la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación han respaldado el proceso de Capítulo 11 de la aerolínea en Estados Unidos.

Oscuros nubarrones

El 2 de julio, la agencia Moody's degradó la calificación de Grupo Aeroméxico a "Ca" desde "Caa1" y de a "Caa2" desde "C", la calificación senior no garantizada de sus pagarés globales con vencimiento en 2025, emitida por su subsidiaria Aerovías de México.

Esto significa un recorte de tres escalones a la calificación de la aerolínea cuya nota actual se considera "altamente especulativa". Además, se ubica a sólo dos peldaños de la calificación mínima D o "default".

Moody's atribuyó el recorte de calificación al impacto de la pandemia de Covid-19 en la industria aérea, que llevó a Aeroméxico a entrar en Capítulo 11. Desde su perspectiva, las pérdidas para los acreedores que no cuenten con un respaldo pueden ser mayores a 70% de lo adeudado por Aeroméxico.