

Que reforma el artículo 52 de la Ley de Aviación Civil, suscrita por la diputada Mirza Flores Gómez, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

La que suscribe, Mirza Flores Gómez, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados, y con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 55, fracción II, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 77, numerales I y II, del Reglamento Interior de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La presente iniciativa tiene como objeto regular la sobreventa de boletos de las aerolíneas que operan en el territorio mexicano.

De acuerdo con declaraciones del procurador federal del Consumidor (Profeco), Ernesto Nemer Álvarez, de enero a julio del año pasado la dependencia recibió mil 200 quejas en contra de las aerolíneas que operan en el país. Aeroméxico, Interjet, Volaris y VivaAerobús fueron las más denunciadas.

Entre los perjuicios ocasionados por las aerolíneas a los usuarios se encuentran principalmente las sobreventas de los vuelos, retrasos, cancelaciones, cobros extras o no respetar los precios anunciados (la Profeco falló a favor de usuarios en 90 por ciento de quejas contra aerolíneas). El titular de la Profeco informó que en el periodo del 12 de julio al 21 de agosto, se pudieron recuperar más de 8 millones de pesos en retribuciones que las aerolíneas pagaron a los afectados.

Actualmente, la Ley de Aviación Civil establece en el artículo 52 la obligación para los concesionarios o permisionarios –aerolíneas comerciales– que en caso de expedir boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave y en consecuencia, se le niegue el servicio de transportación a un pasajero, las aerolíneas –a elección del pasajero– deberá

- Reintegrarle el precio del boleto o billete de pasaje o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje;
- Ofrecerle, con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad

cuando se requiera pernocta y, en este último caso, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto; o

- Transportarlo en la fecha posterior que convenga al mismo pasajero hacia el destino respecto del cual se denegó el embarque.

En caso de que el pasajero elija alguna de las primeras dos opciones, el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al veinticinco por ciento del precio del boleto o billete de pasaje o de la parte no realizada del viaje.

La sobreventa o exceso de reservas (más conocido por el inglés *overselling* u *overbooking*) es un término usado por las compañías para referirse al exceso de venta de un servicio sobre la capacidad real de la empresa. La sobreventa de vuelos en México es una práctica legal y común. Los prestadores de servicios aéreos argumentan que esta estrategia asegura que el vuelo vaya al despegue con una ocupación del 100% de los lugares disponibles, obteniendo con ello, mayores ganancias.

La naturaleza jurídica del contrato de servicio de transporte aéreo es totalmente distinto al de un contrato de compraventa de carácter civil; pero es pertinente hacer una analogía respecto de los principios de seguridad jurídica establecidos en el código civil para la adquisición de un bien o de un derecho.

Antes de citar los principios básicos, y para dar sustento a la analogía que presento, es necesario traer al presente texto lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley de Aviación Civil:

El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio. El contrato deberá constar en un billete de pasaje o boleto, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana correspondiente.

Para efectos de la construcción del siguiente argumento se considerará la expedición del boleto, como el contrato de compraventa respecto al derecho de traslado de un punto de origen a otro.

Los artículos 2269 y 2270 del Código Civil establecen de manera muy clara como uno de los principios fundamentales para dar certeza jurídica a los particulares la prohibición de venta de cosa ajena.

Artículo 2269. Ninguno puede vender sino lo que es de su propiedad.

Artículo 2270. La venta de cosa ajena es nula, y el vendedor es responsable de los daños y perjuicios si procede con dolo o mala fe; debiendo tenerse

en cuenta lo que se dispone en el título relativo al Registro Público para los adquirentes de buena fe.

Si este principio es universal y aplicable para todos los mexicanos y todas las mexicanas, ¿por qué debemos hacer una excepción con las aerolíneas? Cuando una aerolínea expide un boleto de avión –acto que materializa la voluntad de las partes– donde se establecen fecha, hora, número de vuelo y precio del viaje, el concesionario se obliga –en virtud de los principios que rigen un contrato de compraventa– a respetar el lugar comprado por el usuario, en los términos y las condiciones que se indican en el boleto.

Es inaceptable que en un estado de derecho haya disposiciones legales que beneficien a un sector de empresarios en detrimento de los derechos de los ciudadanos, en el caso concreto, de los usuarios de las aerolíneas. Si el Estado no es capaz de garantizar certeza jurídica a sus gobernados en una pequeña transacción como lo es, el contrato de transporte, queda de manifiesto entonces, la imparcialidad de éste frente a los poderes fácticos.

Respecto a los retrasos y las cancelaciones, las aerolíneas se justifican en la mayoría de los casos, aduciendo al excesivo tráfico aéreo en los principales aeropuertos del país –el de la Ciudad de México es el más mencionado– o aducen a cuestiones meteorológicas como causantes de la cancelación o el retraso.

Si bien ante ambos argumentos –que, por cierto, son causas inimputables a la aerolínea y, por tanto, los derechos contenidos en el artículo 52 de la Ley de Aviación Civil no operan– los usuarios no tenemos manera de corroborar dicha información más que creer en la palabra y buena fe de las operadoras, pero de acuerdo con las cifras de quejas y denuncias mencionadas, la credibilidad de las empresas que proporcionan servicios de transportación área se debilita.

Otra de las actuaciones de las aerolíneas que repercuten directamente en el bolsillo de los mexicanos son los cobros extra y la falta de seriedad para respetar los precios promocionados en los sitios de internet.

El artículo 7 Bis de la Ley Federal de Protección al Consumidor fija de forma clara y precisa que el proveedor está obligado a exhibir de forma notoria y visible el monto total a pagar por los bienes, productos o servicios que ofrezca al consumidor, dicho monto deberá incluir impuestos, comisiones, intereses, seguros y cualquier otro costo, cargo, gasto o erogación adicional que se requiera cubrir con motivo de la adquisición o contratación respectiva, sea ésta al contado o a crédito.

Las aerolíneas violentan este precepto legal, basta con intentar adquirir un

boleto a través de las páginas de las aerolíneas, al seleccionar las fechas probables de viaje, inmediatamente se despega una ventana con el precio total –sea éste redondo o sencillo–; cuando se selecciona el viaje que por precio o por horario se ajuste al itinerario y conforme uno va avanzando en el llenado de los formularios para poder adquirirlo, poco a poco se va uno percatando que el precio mostrado en la primera búsqueda va incrementando; esto se debe a que las aerolíneas incluyen –sin previa consulta y autorización del consumidor– servicios extra para asignación de asientos, aumento de tarifas por equipaje extra y diversos tipos de seguros, entre otros.

Así, en cada compra los consumidores deben estar al pendiente de qué cargos extra se les cobran sin su consentimiento y deshabilitarlos en los formularios. Aerolíneas como VivaAerobús, en ocasiones, no permiten eliminar el cargo extra por asignación de asientos, por citar un ejemplo.

Es hora de frenar el abuso que cometen las aerolíneas; debemos de desdibujar las líneas partidistas y defender la economía de los mexicanos; de hecho, en la LXIII Legislatura los compañeros legisladores han manifestado su preocupación para poner un alto a ésta práctica que debería ser ilegal.

La defensa de los consumidores es uno de los temas clave de la sociedad moderna e industrial en que vivimos, calificadas precisamente como “sociedad de consumo”, y el Estado debe ser el principal garante y responsable por la efectiva protección de los consumidores ante los abusos cometidos por las empresas que tienen en sus manos, la concesión del transporte aéreo.

Una política que pretenda amparar a una clase de sujetos débiles jurídicamente, necesariamente debe ser impulsada desde el propio Estado. No debemos de minimizar los esfuerzos hechos por la Profeco en la defensa de los derechos de los usuarios del transporte aéreo, pero mientras en la ley sigan existiendo las prerrogativas concedidas a las aerolíneas de expedir boletos en exceso a su capacidad, éstas seguirán abusando e incrementando sus ganancias amparados en la legislación.

Por lo expuesto solicito al pleno la aprobación de la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforma el artículo 52 de la Ley de Aviación Civil Único. Se reforma el artículo 52 de la Ley de Aviación Civil.

Artículo 52. Cuando se cancele el vuelo por causas imputables al concesionario o permisionario, que tengan por consecuencia la denegación del embarque, el propio concesionario o permisionario, a elección del

pasajero, deberá

I. Reintegrarle el precio del boleto o billete de pasaje o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje;

II. Ofrecerle, con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiera pernocta y, en este último caso, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto; o

III. Transportarle en la fecha posterior que convenga al mismo pasajero hacia el destino respecto del cual se denegó el embarque.

Por ningún motivo los concesionarios o permisionarios expedirán boletos en exceso de la capacidad disponible de la aeronave.

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 25 de enero de 2017.

Diputada Mirza Flores Gómez (rúbrica)