

QUE ADICIONA LOS ARTÍCULOS 69 Y 81 DE LA LEY DE AEROPUERTOS, A CARGO DEL DIPUTADO JONADAB MARTÍNEZ GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

El suscrito, Jonadab Martínez García, diputado integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno, la presente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo segundo, tercero, cuarto, quinto y sexto al artículo 69, se adiciona una fracción XVIII y se reforma el párrafo primero, segundo y cuarto del artículo 81, de la Ley de Aeropuertos, al tenor de las siguientes**

Consideraciones

Es publicado en el Diario Oficial de la Federación del veinticuatro de agosto de 1999, y a su vez ratificado por el Senado de la República del Honorable Congreso de la Unión, el 29 de abril del mismo año, el Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

En dicho convenio, en su artículo 43, se crea un organismo denominado Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), entre cuyos fines se encuentran: lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo y estimular el desarrollo de aerovías aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional, de conformidad al artículo 44.

Las políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea contienen las recomendaciones y conclusiones adoptadas por el Consejo como resultado del estudio que permanentemente efectúa la OACI sobre los derechos en relación con la situación económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea que se proporcionan a la aviación civil internacional. Dichas políticas, están destinadas a servir de orientación a los Estados contratantes.

Las políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre **derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea**, establecen en sus numerales 28 y 29, lo siguiente:

28. El Consejo observa que, dadas las circunstancias, numerosos aeropuertos y ANSP (aeropuertos y de los proveedores de servicios de navegación aérea) pueden estimar necesario aumentar los derechos y, **en el caso de los aeropuertos, intensificar la búsqueda de nuevos ingresos procedentes de fuentes no aeronáuticas**. Sin embargo, el Consejo, reconociendo que los usuarios se enfrentan a restricciones respecto a su selección de aeropuertos específicos y de rutas para los vuelos, recomienda que se proceda con cautela al procurar compensar las pérdidas de ingresos y que se tenga en cuenta el efecto que tiene el aumento de los derechos para los transportistas aéreos, quienes pueden verse obligados a ajustar sus tarifas para poder hacer frente a los aumentos de gastos imputables al incremento de los derechos. El Consejo estima también que debería haber cierto equilibrio entre los intereses respectivos de los aeropuertos y los ANSP, por una parte, y los de los transportistas aéreos, por otra, en vista de la importancia que el sistema de transporte aéreo reviste para los Estados, así como su influencia para el fomento del intercambio económico, cultural y social entre los mismos. Esto corresponde particularmente a los períodos de dificultad económica. Así, pues, el Consejo recomienda **que los Estados fomenten una mayor cooperación entre los aeropuertos y los ANSP, por una parte, y los transportistas aéreos, por otra, a fin**

de lograr que las dificultades económicas a las que todos tienen que hacer frente sean compartidas en forma razonable .

29. El Consejo observa que como principio general conviene que, **cuando un aeropuerto esté abierto al tráfico internacional, los usuarios del mismo asuman plenamente la parte equitativa que les corresponde del costo que supone proporcionar el aeropuerto .** Es importante, por consiguiente, que los aeropuertos mantengan cuentas que proporcionen información adecuada a las necesidades, tanto de los aeropuertos como de los usuarios, y que las instalaciones y servicios relacionados con los derechos aeroportuarios se identifiquen en la forma más precisa posible. **Al determinar y asignar el costo total que debe recuperarse mediante derechos impuestos a los servicios aéreos internacionales...** Los aeropuertos deben llevar cuentas que proporcionen una base satisfactoria para la determinación y asignación **de los costos que haya que recuperar** , deben asimismo publicar regularmente sus estados financieros y proporcionar a los usuarios, durante las consultas, información financiera apropiada. Además, el Consejo recomienda que los Estados consideren la posibilidad de aplicar, cuando fuere apropiado, normas de contabilidad aceptadas internacionalmente en el caso de los aeropuertos.

Existen en nuestro país 76 Comandancias de Aeropuerto, de las cuales 58 son internacionales y 18 nacionales, de acuerdo al Directorio de Aeropuertos de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Un pasajero requiere presentarse en el aeropuerto con 2 horas de anticipación antes de la salida de su vuelo si este es nacional y con 3 horas si es internacional.

El activo más importante de una persona es su tiempo, y en el tema que nos ocupa es precisamente el retribuir de alguna manera el tiempo, así como el dinero que llegarán a perder los pasajeros, **por razones atribuibles a la deficiente administración u operación del aeropuerto.**

Corresponde a los concesionarios o permisionarios, conforme a las disposiciones aplicables y con base en el título de concesión o permiso respectivo, asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones, equipo, señalización, módulo de primeros auxilios y emergencias médicas, servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que la operación y atención al usuario se lleve a cabo sobre bases de **seguridad, eficiencia y calidad** (artículo 46 de la Ley de Aeropuertos).

Por ser un pilar para el desarrollo económico y social del país, la administración, y operación por parte de los concesionarios y permisionarios a través del administrador aeroportuario debería de proporcionar servicios eficientes y de calidad, sin embargo en ocasiones esto no sucede.

El asunto que nos ocupa no es menor, debido a que:

- “De 2012 a 2015 en México el volumen de pasajeros se incrementó en un 35 por ciento, y la oferta de asientos disponibles en 28 por ciento.”¹

De acuerdo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil en la Estadística Operacional de Aeropuertos, durante el periodo comprendido del año 2007 al 2016 el incremento de volumen de pasajeros en distintos aeropuertos fue el siguiente:

AEROPUERTO	2007	2016	INCREMENTO %
INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO	1, 988,771	3,188,951	60%
DE MONTERREY	451,496	606,797	34%
DE CANCUN	990,076	1,836,946	85%
DE TIJUANA	360,021	502,935	40%
DE GUADALAJARA	649,662	875,272	35%

De igual manera el número total de pasajeros entre el año 2007 y 2016, de los mismos aeropuertos fue el siguiente:

AEROPUERTO	PASAJEROS 2007-2016
INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO	25,342,308
DE MONTERREY	7,325,622
DE CANCUN	13,348,599
DE TIJUANA	3,595,410
DE GUADALAJARA	9,562,092

Sin embargo, todo tiene un lado contrario, y en el caso que nos ocupa podemos mencionar lo siguiente:

- “El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) solo tiene dos pistas, que no pueden utilizarse simultáneamente.
- En el AICM, los retrasos en los vuelos van de 16 a 60 minutos, según la hora del día, pese a que la tolerancia es de 15 por horario asignado.
- Cada minuto de demora en los aterrizajes y despegues genera un costo adicional de 1,014 pesos.
- La terminal registró 1,098 operaciones cada día, es posible estimar que cada minuto de retraso significa poco más de 1.1 millones de pesos.
- La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) reconoce que en 2012 se rebasaron, por lo menos en 52 ocasiones, las 61 operaciones que permite la capacidad instalada de la terminal.”²
- “México es uno de los países que no utiliza los estándares en el manejo de slots (administración de horarios de aterrizaje y despegue) para coordinar los horarios de despegue y aterrizaje de los aviones de las diferentes aerolíneas, lo que genera problemas de saturación.
- El AICM vive un problema de saturación durante 16 horas al día, según datos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, principalmente en la franja horaria de 6 a 22 horas.”³
- “El AICM reconoce que tiene problemas en su infraestructura eléctrica, en la unidad de ataque para la prestación del servicio de rescate y extinción de incendios en las dos terminales, carece de equipo para la recuperación y retiro de aeronaves de las pistas, calles de rodaje, plataformas e

incluso de las zonas de pasto en caso de incidente o accidente de aeronaves mayores al equipo Boeing B 767.

- Carece de un sistema de radar de guía y movimiento en superficie que dificulta la comunicación aeronáutica y visual de aeronaves y vehículos desde la torre de control en áreas no visibles, sobre todo cuando se presenta neblina o durante operaciones nocturnas.
- Deficiente supervisión de vialidades y plataformas
- En el AICM en promedio se registran 700 operaciones comerciales al día, y mensualmente en promedio hay 36 operaciones de aeronaves que reportan emergencias.
- Un accidente representa pérdida de ingresos para el AICM: por servicios de aterrizaje, estacionamiento de aeronaves para el embarque y desembarque, retrasos y costos de reparación a la infraestructura aeroportuaria.
- Se debe contar con el equipo suficiente para realizar maniobras de recuperación y retiro de aeronaves de las pistas, calles de rodaje, plataformas y zonas de pasto, en caso de incidente o accidente de las aeronaves.
- Problemas en la seguridad de la infraestructura eléctrica.”⁴

No debemos omitir, que el AICM (cuyo título de concesión fue otorgado de acuerdo a lo publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 1 de junio de 2004) **es una empresa de participación estatal mayoritaria, donde el gobierno federal posee acciones que superan el 50 por ciento del capital social de la empresa, y el objeto de esta es la atención de áreas prioritarias, particularmente la satisfacción de los intereses nacionales, las necesidades de la población, en suma el desarrollo nacional.**

En relación al número de usuarios, durante el año 2016, 41 millones 710 mil 254 personas utilizaron las instalaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

“Entre 2005 y 2015, el número de personas que ha viajado en avión creció 68 por ciento.

Actualmente, el 1.8 por ciento de la población del país se transporta por avión, según estimaciones de la SCT.

Entre julio de 2014 y julio de 2015 se transportaron 3 millones 290 mil 572 pasajeros nacionales”.⁵

El motivo de la presente iniciativa es garantizar la devolución de la denominada “Tarifa de Uso de Aeropuerto o (TUA)” a los usuarios del transporte aéreo.

¿Qué es la Tarifa de Uso de Aeropuerto?

La Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA).- Es la tarifa a cargo de los pasajeros **por el uso de las instalaciones y servicios del edificio terminal de cada uno de los aeropuertos, administrados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) o las Sociedades Concesionarias**. Esta tarifa es nacional, cuando es aplicable a los pasajeros que aborden en cualquier aeropuerto, si su destino final

es nacional, e internacional, cuando es aplicable a los pasajeros que aborden en cualquier aeropuerto, si su destino final es el extranjero.

El acuerdo que autoriza las tarifas y su aplicación por los servicios aeroportuarios que presta el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares y las empresas de participación estatal mayoritaria, concesionarias de los aeropuertos que forman parte de los Grupos Aeroportuarios Centro-Norte y Ciudad de México, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 5 de junio del año 2000 establece que por **servicios aeroportuarios** entenderemos: El Servicio de Aterrizaje, El Servicio de Abordadores Mecánicos para Pasajeros, El Servicio de Estacionamiento en Plataforma de Embarque y Desembarque, El Servicio de Estacionamiento en Plataforma de Permanencia Prolongada o Pernocta, El Servicio de Revisión a los Pasajeros y su Equipaje de Mano y el uso del edificio terminal.

Consideramos que esta tarifa debe ser reembolsada al pasajero cuando esta no sea acorde a la calidad del servicio aeroportuario.

Reiteramos, y debe quedar claro que la **tarifa de uso de aeropuerto** , se aplica a las personas, que en calidad de pasajeros nacionales o internacionales en vuelos de salida, **usen las instalaciones de los edificios terminales de pasajeros** .

La TUA es generada y cobrada a los pasajeros a través de las aerolíneas, **pero no es destinada a las mismas, sino que es utilizada para cubrir los distintos servicios que presta un aeropuerto.**

Como ejemplos de cobro de la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) del año 2017, tenemos:

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

Mes	TUA Nacional	TUA Internacional
Enero	\$466.525	\$725.227
Febrero	\$486.124	\$755.694
Marzo	\$462.358	\$718.750

Aeropuerto Internacional de Monterrey

Mes	TUA Nacional	TUA Internacional
Enero	\$320.25	\$795.19
Febrero	\$320.25	\$829.59
Marzo	\$320.25	\$788.08

Debemos de entender que la concesión o el permiso que se dan para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos y aeródromos civiles son distintas a la que se otorga para prestar el servicio público de transporte aéreo, ya que cada uno tiene su naturaleza jurídica en distintos ordenamientos.

Siendo la tarifa de uso de aeropuerto, materia de la Ley de Aeropuertos, y no de la Ley de Aviación Civil, misma que tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado.

No es un secreto que nuestra legislación requiere **dar a los usuarios de las instalaciones de los aeropuertos**, el trato respetuoso que merecen, siendo la presente iniciativa con proyecto de decreto una acción concreta para lograr este fin.

En espera que los argumentos expuestos a su atención, si bien breves, pero contundentes; susciten en los legisladores la convicción de que la presente propuesta es viable y necesaria, someto a consideración del pleno de la Cámara de Diputados a la LXIII Legislatura la presente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adiciona un párrafo segundo, tercero, cuarto, quinto y sexto al artículo 69, se adiciona una fracción XVIII y se reforma el párrafo primero, segundo y cuarto del artículo 81, de la Ley de Aeropuertos, para quedar como sigue:

Artículo 69. ...

El monto de la tarifa de uso de aeropuerto, le será reembolsado al pasajero, cuando sea afectado con retrasos o cancelaciones del transporte, si la causa de ello fuera imputable a la administración u operación del aeropuerto o al permisionario, excepto cuando ello se deba a condiciones meteorológicas o de seguridad.

De proceder, el reembolso se otorgará dentro de los treinta días posteriores al retraso o cancelación.

En caso de negativa por parte de la administración u operación del aeropuerto o permisionario del reembolso de la Tarifa de Uso de Aeropuerto, la Secretaría resolverá a fin de determinar la responsabilidad o no de los mismos.

La negativa correspondiente deberá ser por escrito y entregada al pasajero, manifestando las causas de la misma.

El reembolso y la determinación del retraso o de la cancelación, será realizado de acuerdo a lo que se establezca en el reglamento respectivo.

Artículo 81 . Las siguientes conductas serán sancionadas por la Secretaria de la siguiente manera:

I a XVII. ...

XVIII. No reembolsar oportunamente al pasajero el monto de la tarifa de uso de aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en el artículo 69 de este ordenamiento, con multa de mil a cinco mil unidades de medida y actualización.

Cualquier otra infracción a esta Ley o a sus reglamentos que no esté expresamente prevista en este capítulo, será sancionada por la Secretaría con multa de hasta cincuenta mil unidades de medida y actualización.

...

Para los efectos del presente capítulo el valor inicial diario de la Unidad de Medida y Actualización, será equivalente al que tenga el salario mínimo general vigente diario para todo el país.

Transitorios

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

Segundo. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes contará con un plazo de 90 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para realizar en el ámbito de sus respectivas competencias, las adecuaciones y modificaciones a los reglamentos y a las demás disposiciones administrativas.

Tercero. El concesionario de un aeropuerto y permisionarios tendrán un plazo de 180 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para adecuar sus procedimientos a fin de dar cumplimiento a las disposiciones correspondientes.

Notas

1 Informe sobre acciones relevantes de la SCT, enero 2013-junio 2016, página 38.

2 AICM, en el límite de sus operaciones; Alejandro de la Rosa; www.forbes.com; 1/09/2014; 22/03/2017;

<https://www.forbes.com.mx/aicm-en-el-limite-de-sus-operaciones/#gs.Rob=LC4>

3 El AICM, ejemplo de falta de infraestructura aérea: IATA; Adrián Estañol; <http://obrasweb.mx>; 15/11/2016; 23/03/2017; <http://obrasweb.mx/construccion/2016/11/15/el-aicm-ejemplo-de-falta-de-infraestructura-aerea-iata>

4 Aeropuerto admite más deficiencias en otras áreas; Noe Cruz Serrano; www.universal.com; 1/10/2011; 23/03/2017; <http://archivo.eluniversal.com.mx/nacion/189481.html>

5 Aerolíneas 'rebasan' a los autobuses en crecimiento de pasaje; Everardo Martínez y Rosalía Lara; www.elfinanciero.com; 09/09/2015; 23/03/2017; <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/aerolineas-rebasan-a-los-autobuses-en-crecimiento-de-pasaje.html>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 28 de marzo de 2017.

Diputado Jonadab Martínez García (rúbrica)