

QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 47 BIS DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, A CARGO DE LA DIPUTADA MARTHA ANGÉLICA ZAMUDIO MACÍAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La suscrita, Martha Angélica Zamudio Macías, diputada integrante del Grupo Parlamentario Movimiento Ciudadano de la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo señalado en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 55, fracción II, 56, 62 y demás relativos del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración la siguiente **iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un párrafo a la fracción IX del artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil**, con base en la siguiente:

Exposición de Motivos

El 26 de junio de 2017 fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación una serie de trascendentes modificaciones a la Ley de Aviación Civil. Esta reforma tuvo por fin el definir y sustentar los derechos y las obligaciones de los usuarios de las líneas aéreas que operan en territorio nacional, haciendo posible la demanda efectiva por mejores condiciones en el uso de los servicios que estas proveen.¹

La importancia de estas modificaciones recae, en buena medida, sobre el valor estratégico de la industria misma. De acuerdo con datos proporcionados por la Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero), la industria aérea aporta el 2.9 por ciento del PIB en México y genera alrededor de un millón de empleos directos e indirectos.² Las actividades de quienes la integran se dan en 371 rutas a nivel nacional y 453 internacionales, habiendo 132 aeropuertos que dan servicio en rutas hacia el país.³ Estos puntos, sin embargo, no tendrían mayor relevancia si no considerásemos a los pasajeros, los usuarios de primera línea. En 2017, la Canaero reportó un tráfico récord de pasajeros: 45.22 millones de usuarios a nivel nacional y 44.41 millones en rutas internacionales. Poco más de 89 millones de personas abordaron un vuelo en aeropuertos nacionales el año pasado.⁴

Este incremento en el tránsito de pasajeros, sin embargo, no se ha traducido en una disminución de los costos para los usuarios. El incremento del valor del dólar estadounidense frente al peso mexicano ha generado alzas graduales en los costos de operación de distintas aerolíneas mexicanas. El incremento en los precios del combustible con el que operan las aeronaves ha sido resentido por aerolíneas de distintos países, incluyendo a naciones que albergan a empresas líderes de la industria, como lo son Estados Unidos⁵ o Reino Unido.⁶ El caso de las aerolíneas mexicanas, al estar plenamente integradas a esta dinámica global, no ha sido la excepción.⁷ Sin embargo, el caso mexicano sufrió de un escenario doblemente complejo. El costo del combustible aumentó para las aerolíneas de todo el planeta y, en el caso mexicano, ello vino acompañado además por el alza del dólar frente al peso a lo largo de los últimos años, situación que puede explicar la dinámica de precios actual.⁸

Con el aparente fin de compensar por estos incrementos, muchas aerolíneas han optado por transferir los costos relacionados a estos incrementos a los usuarios de sus servicios. Nuevas modalidades de venta como lo son las tarifas dinámicas o las tarifas escalonadas han fragmentado los servicios en oferta con el fin de dar opciones a los consumidores.

Estas son, sin embargo, una serie de medidas ejecutadas a costa de los derechos de millones de pasajeros que deben de optar por ciertos servicios que, en principio, les habrían de ser garantizados.

Tal es el caso sobre el que versa la siguiente iniciativa. De acuerdo con la fracción IX del artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil, “para vuelos nacionales e internacionales, el pasajero podrá transportar como mínimo y sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte pasajeros o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones del concesionario o permisionario en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen”.⁹Esto, sin embargo, no es aplicado en la práctica debido a que las aerolíneas ofrecen este servicio a través de tarifas escalonadas, vulnerando a quienes utilizan las tarifas más baratas.

Con el fin de demostrar lo siguiente, es posible hacer un sondeo de los esquemas tarifarios de las cuatro aerolíneas más grandes del país: Aeroméxico,¹⁰ Volaris¹¹, Interjet¹² y VivaAerobus.¹³ Con excepción de Interjet, todas las aerolíneas ofrecen una tarifa en la que el pasajero no puede documentar equipaje sin incurrir en un costo adicional. Aeroméxico y VivaAerobus ofrecen el derecho a una maleta documentada a partir de su segunda tarifa más económica, mientras que Volaris solo lo ofrece en su tarifa más elevada. El cumplimiento de las disposiciones establecidas por la Ley de Aviación Civil es, por tanto, parcial.

Si bien el articulado de la Ley es preciso en su intención, la falta de consideración sobre los mecanismos detallados unos párrafos atrás, han permitido que este tipo de prácticas persistan y sean completamente legales. Es necesario, por lo tanto, que tomemos en consideración la existencia de estas prácticas y reformemos la legislación vigente de forma acorde.

Habiendo hecho exposición de los motivos que dan sustento esta propuesta y con el fin de dar mayor seguridad a futuros viajeros, someto a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un párrafo a la fracción IX del artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil, con el fin de que todo pasajero pueda gozar de los derechos que nuestras leyes garantizan.

Considerandos

En el Capítulo X Bis de la Ley de Aviación Civil se establecen todos los derechos y las obligaciones a las que están sujetos los usuarios de transporte aéreo. El artículo 47 Bis de esta legislación establece que “el concesionario o permisionario está obligado a proporcionar un servicio de calidad y eficiente a todos sus pasajeros”.¹⁴ Para este cometido, la ley establece diversas disposiciones que tienen carácter obligatorio para todos los proveedores de servicio de transporte aéreo.

La fracción que atañe a la presente iniciativa establece, concretamente, lo siguiente: “Para vuelos nacionales e internacionales, el pasajero podrá transportar como mínimo y sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte pasajeros o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones del concesionario o permisionario en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen. El exceso de

equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al pasajero un pago adicional.

El concesionario o permisionario proporcionará al pasajero, un talón de equipaje por cada pieza, maleta o bulto de equipaje que se entregue para su transporte. El talón debe contener la información indicada en las normas oficiales mexicanas correspondientes y debe constar de dos partes, una para el pasajero y otra que se adhiere al equipaje.

Además, el pasajero podrá llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano. Las dimensiones de cada una serán de hasta 55 centímetros de largo por 40 centímetros de ancho por 25 centímetros de alto, y el peso de ambas no deberá exceder los diez kilogramos, siempre y cuando por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros. El permisionario o concesionario podrá solicitar al pasajero un pago por peso y dimensiones adicionales del equipaje de mano, pero no podrá realizar cobros por pesos y dimensiones menores a los establecidos en este párrafo.

Para los servicios de transporte aéreo internacional, el transporte de equipaje se sujetará a lo dispuesto en los Tratados¹⁵.

Es importante destacar que, de acuerdo con la fracción expuesta, existe una diferenciación explícita entre el equipaje que el pasajero tiene derecho a documentar en la parte inferior de la aeronave y el equipaje del que puede disponer después de abordar la misma. Los operadores de transporte aéreo solo pueden solicitar un pago adicional al usuario si éste excede los montos que establece la ley, por lo que cualquier barrera tarifaria violentaría el efectivo ejercicio de este derecho.

Por último, es importante considerar que, sobre el incumplimiento de estas disposiciones, la legislación establece que “la Procuraduría,¹⁶ en el ámbito de sus competencias, sancionará las infracciones a los derechos de los pasajeros, en los términos de la Ley Federal de Protección al Consumidor¹⁷”.

Por lo anteriormente expuesto y fundamentado, someto a consideración de esta honorable Cámara de Diputados la siguiente iniciativa con proyecto de:

Decreto que adiciona un párrafo a la fracción IX del artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil, quedando como sigue:

Único. Se modifica la fracción IX del artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil.

Artículo 47 Bis. El concesionario o permisionario está obligado a proporcionar un servicio de calidad y eficiente a todos sus pasajeros. Para garantizar lo anterior, deberá respetar y cumplir con cuando menos los siguientes derechos del pasajero:

I. a VIII.

IX. Para vuelos nacionales e internacionales, el pasajero podrá transportar como mínimo y sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte pasajeros o más, y quince kilogramos

cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones del concesionario o permisionario en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen. El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al pasajero un pago adicional.

[...]

El concesionario o permisionario está obligado a garantizar el servicio aquí descrito sin importar la tarifa contratada por el pasajero.

Para los servicios de transporte aéreo internacional, el transporte de equipaje se sujetará a lo dispuesto en los tratados.

Transitorio

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

Así Está	Así Queda
<p>Artículo 47 Bis. El concesionario o permisionario está obligado a proporcionar un servicio de calidad y eficiente a todos sus pasajeros. Para garantizar lo anterior, deberá respetar y cumplir con cuando menos los siguientes derechos del pasajero:</p> <p>I. a VIII.</p> <p>IX. Para vuelos nacionales e internacionales, el pasajero podrá transportar como mínimo y sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte pasajeros o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones del concesionario o permisionario en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen. El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al pasajero un pago adicional.</p> <p>[...]</p> <p>[...]</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Para los servicios de transporte aéreo internacional, el transporte de equipaje se sujetará a lo dispuesto en los Tratados.</p>	<p>Artículo 47 Bis. El concesionario o permisionario está obligado a proporcionar un servicio de calidad y eficiente a todos sus pasajeros. Para garantizar lo anterior, deberá respetar y cumplir con cuando menos los siguientes derechos del pasajero:</p> <p>I. a VIII.</p> <p>IX. Para vuelos nacionales e internacionales, el pasajero podrá transportar como mínimo y sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte pasajeros o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones del concesionario o permisionario en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen. El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al pasajero un pago adicional.</p> <p>[...]</p> <p>[...]</p> <p>El concesionario o permisionario está obligado a garantizar el servicio aquí descrito sin importar la tarifa contraída por el pasajero.</p> <p>Para los servicios de transporte aéreo internacional, el transporte de equipaje se sujetará a lo dispuesto en los Tratados.</p>

Notas

1 Expansión. Que las Aerolíneas no te “Chamaqueen”; Esto es lo aprobado en el Congreso. México. Revista Expansión. 2017. Consultado en: <https://expansion.mx/economia/2017/04/27/senado-aprueba-las-reformas-a-la-ley-de-aviacion-civil>.

2 Cámara Nacional de Aerotransportes. Datos de la Industria. En “Estadística Nacional”. México. Canaero. 2018. Consultado en: <http://canaero.org.mx/datos-de-la-industria/>.

3 Ibid.

4 Cámara Nacional de Aerotransportes. Aviación Regular, General y Carga. En “Estadística Nacional. México. Canaero. 2018. Consultado en: <http://canaero.org.mx/aviacion-regular-general-carga/>.

5 White, Martha. As Fuel Prices Rise, Airlines Warn of Higher Fares. Nueva York. The New York Times. 2018. Consultado en: <https://www.nytimes.com/2018/06/06/business/airlines-higher-fares-fuel.html>.

6 Whitehead, Joanna; Caird, Jo. *Plane Tickets Set to Increase due to Rising Oil and Labour Costs, Airline Bosses Warn*. Londres. The Independent. 2018. Consultado en: <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/plane-tickets-price-rise-oil-labour-costs-iata-american-airlines-a8384776.html>.

7 Arellano García, César. Costo de Boletos de Avión sube Hasta 30% en Tres Años por Encarecimiento del Dólar. México. La Jornada. 2016. Consultado en:

<https://www.jornada.com.mx/2016/10/03/sociedad/035n1soc>.

8 Ibid.

9 Ley de Aviación Civil. Artículo 47 Bis. Fracción IX. Párrafo Primero. (Última Reforma: DOF 18-06-2018)

10 Consulta de tarifas disponibles para la ruta Cd. de México-Guadalajara con fecha del 12 de noviembre de 2018. Consultado en: https://aeromexico.com/es-mx/reserva/opciones?itinerary=MEX_GDL_2018-11-12&leg=1&travelers=A1_C0_I0_PH0_PC0.

11 Consulta de tarifas disponibles para la ruta Cd. de México-Guadalajara con fecha del 12 de noviembre de 2018. Consultado en: <https://www.volaris.com/Flight/Select>.

12 Consulta de tarifas disponibles para la ruta Cd. de México-Guadalajara con fecha del 12 de noviembre de 2018. Consultado en: <https://www.interjet.com/ScheduleSelect.aspx>.

13 Consulta de tarifas disponibles para la ruta Cd. de México-Guadalajara con fecha del 12 de noviembre de 2018. Consultado en: <https://www.vivaaerobus.com/mx/flight/booking>.

14 Ley de Aviación Civil. Artículo 47 Bis. Párrafo Primero. (Última Reforma: DOF 18-06-2018)

15 LAC. Artículo 47 Bis. Fracción IX. (Última Reforma: DOF 18-06-2018)

16 Procuraduría Federal del Consumidor (Profeco).

17 LAC. Artículo 47 Bis 3. (Última Reforma: DOF 18-06-2018)

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 15 de noviembre de 2018.

Diputada Martha Angélica Zamudio Macías (rúbrica)