

## QUE REFORMA EL ARTÍCULO 47 BIS 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, diputada federal de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión e integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 58, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, 77, numeral I y II, del Reglamento 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**

A finales de la década de los años setentas, México inició el cambio de modelo económico y político caracterizado por la intervención del estado en todas las actividades económicas del país (Estado protector), transitando hacia un sistema de que tiene como eje rector al mercado, (modelo neoliberal).

La participación del Estado en las relaciones económicas fue minimizándose a la vez, que las fuerzas de la oferta y la demanda establecían las nuevas reglas del comercio entre productores y consumidores; delegando a particulares, las actividades que en un principio, el Constituyente de 1917 había asignado como áreas económicas estratégicas y por lo tanto, facultades de administración exclusivas del Estado. Las privatizaciones más importantes y rentables para la iniciativa privada se llevaron en los años noventa dando como resultado el beneficio de unas cuantas empresas y familias. Actualmente grupos de élites son dueños del sistema financiero, de telecomunicaciones y el uso y explotación del espacio aéreo; pasamos de monopolios públicos a privados. No obstante, este cambio de modelo económico también fue resultado de las malas decisiones tomadas por el gobierno durante la administración de tales empresas, abriendo paso a un nuevo modelo económico que en teoría debió ser más democrático.

Cuando hablamos del paradigma de la democracia y su ampliación a otras esferas, como lo es el mercado, se espera que las relaciones comerciales, a través de un sistema de pesos y contrapesos sean más justas, donde tanto prestadores de servicios como consumidores mantengan el equilibrio sano de las relaciones económicas.

El involucramiento de la democracia en la estructura económica ha generado que las relaciones más que ser definidas por los grupos empresariales o el capital, puedan ser definidas por los consumidores. Cuando los consumidores exigen calidad más que cantidad se necesita un respaldo institucional que el Estado debe otorgar por medio de leyes e instituciones que protejan al ciudadano y sus intereses y derechos en su calidad de consumidor. En este sentido, la defensa de los intereses 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 es el Estado quien 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.

Atendiendo a ésta exigencia el Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, presentó una serie de iniciativas para modificar la Ley de Aviación Civil, que dieron como resultado la aprobación del Dictamen con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil en materia de los derechos de los pasajeros de aerolíneas” en la Cámara de Diputados el 18 de abril del año pasado y aprobado el jueves 27 del mismo mes, publicándose en el Diario

Oficial de la Federación el 26 de junio de 2017. Con la entrada en vigor de las reformas realizadas por el Congreso de la Unión a la Ley de Aviación Civil.

Actualmente las aerolíneas deben mostrar los precios reales del vuelo sin publicidad engañosa, las sillas de ruedas o aparatos para personas con capacidades diferentes no tendrán costo alguno para su transportación, además se estandarizó el peso del equipaje, que debe ser de 25 kilogramos sin costo; otros logros que se suman al paquete de iniciativas aprobadas en materia de derechos de los usuarios de las aerolíneas es que el boleto se puede cancelar en un plazo de 24 horas después de haberse comprado y la aerolínea deberá reintegrar el costo del mismo. También se logró mayor indemnización por pérdida o daño del equipaje, así como por cancelación o retraso del vuelo.

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, sin embargo, es el Estado por medio de sus instituciones y leyes quien tiene la potestad de equilibrar esa desvirtuada relación de fuerzas.

En este sentido, a pesar de que en esta LXIII Legislatura se aprobó un marco regulatorio más justo para los usuarios de las aerolíneas, el sistema de pesos y contrapesos de acuerdo a la mecánica de la oferta y la demanda sigue privilegiando a los concesionarios del transporte aéreo.

La presente iniciativa tiene como objeto denunciar y por supuesto corregir la siguiente práctica abusiva que aún persiste en la prestación de transportación aérea y que a todas luces, violenta los derechos de los usuarios: de acuerdo a las nuevas disposiciones, en el caso de que el pasajero haya adquirido boletos de ida y vuelta o con conexión, podrá disponer de ellos para cada segmento particular, es decir, el concesionario o permisionario no podrá negarle el embarque a un vuelo por no haber utilizado alguno de los segmentos del trayecto total; sin embargo, la misma legislación impone una carga hacia el pasajero de informar a la aerolínea en el lapso de veinticuatro horas contadas a partir de la hora programada del segmento no utilizado, que hará uso de los segmentos subsecuentes, a través de los medios que el concesionario o permisionario para ello disponga.

El requisito sine que non de dar aviso en un lapso de 24 horas a partir de la hora programada en el segmento no utilizado, en muchas ocasiones se vuelve materialmente imposible de cumplimentar porque en ocasiones los usuarios no tienen los conocimientos o los medios al alcance para poder dar aviso con la anticipación requerida; a veces por causas de fuerza mayor se pierde un vuelo e inmediatamente se adquiere el siguiente para poder alcanzar la conexión, en fin, los supuestos son innumerables y depende del estudio de un caso concreto.

Lo que sin duda constituye una situación jurídica de hecho, es que el boleto tal y como se encuentra definido en la legislación actual constituye el documento que contiene el contrato entre el concesionario y el pasajero para efectuar el servicio de transportación aérea; mediante el mismo se acredita la compra del derecho de utilizar la aeronave para la transportación de un punto a otro; jurídicamente el uso del asiento asignado mediante el pasaje pertenece al usuario en lo que dure el vuelo sin importar si es con conexión o sin conexión y las aerolíneas deben respetar el espacio comprado sin necesidad de imponer una carga a quien legalmente tiene el uso y goce del asiento.

Propongo derogar el requisito estipulado en el artículo 47 Bis, fracción IV, de la Ley de Aviación Civil con el objetivo de poner en el centro a los ciudadanos y no a las empresas, beneficiando a los

pasajeros por encima de intereses de las aerolíneas que de forma monopólica, unilateral, opas y discrecional detentan el control de un segmento del mercado, por ello, solicito su voto a favor de la presente iniciativa como ejemplo de trabajo conjunto entre los diversos actores políticos y demostrar que en la Cámara de diputados, también pasan cosas buenas, para quedar como sigue iniciativa con proyecto de

### **Decreto por el que se reforma el artículo 47 Bis, fracción IV, de la Ley de Aviación Civil**

**Único:** Se reforma el artículo 47 Bis fracción IV de la Ley de Aviación Civil.

**Artículo 47 Bis.** El concesionario o permisionario esta? 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:

**IV. En el caso de que el pasajero haya adquirido boletos de ida y vuelta o con conexión, podrá? disponer de ellos para cada segmento particular, es decir, el concesionario o permisionario no podrá? negarle el embarque a un vuelo por no haber utilizado alguno de los segmentos del trayecto total.**

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 10 de enero de 2018.

Diputada Mirza Flores Gómez (rúbrica)