

QUE ADICIONA UN ARTÍCULO 18 BIS Y REFORMA LOS ARTÍCULOS 42 Y 52 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, SUSCRITA POR LA DIPUTADA LOURDES EULALIA QUIÑONES CANALES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72, inciso h), 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, presento a la consideración de esta soberanía, la presente iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un artículo 18 Bis y reforma y adiciona los artículos 42 y 52 de la Ley de Aviación Civil, con el objeto de establecer los derechos de los usuarios del transporte aéreo, regular las tarifas aéreas, y dotar de mayores atribuciones a la Secretaría de Economía, en virtud de la siguiente:

Exposición de Motivos

No obstante las diversas reformas a la Ley en comento, el transporte aéreo mexicano presenta diversos problemas que afectan a los consumidores de este servicio, entre los que destacan:

- El alto costo de las tarifas;
- La discrecionalidad con que se fijan y modifican las tarifas;
- La violación a los derechos de los usuarios;
- El desconocimiento por parte de los usuarios de sus derechos y la falta de difusión de los mismos.

En lo que respecta a las tarifas aéreas es importante señalar que Ley de Aviación Civil, en su artículo 42 vigente establece que:

“Los concesionarios o permisionarios fijarán libremente las tarifas por los servicios que presten, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

Las tarifas internacionales se aprobarán por la Secretaría de conformidad con lo que, en su caso, se establezca en los tratados.

Las tarifas deberán registrarse ante la Secretaría para su puesta en vigor y estarán permanentemente a disposición de los usuarios.

La Secretaría podrá negar el registro de las tarifas fijadas por los concesionarios o permisionarios, si las mismas implican prácticas depredatorias, de carácter monopólico, de dominancia en el mercado o una competencia desleal que impida la permanencia en el mercado de otros concesionarios o permisionarios, y podrá establecer niveles tarifarios mínimos o máximos, según sea el caso, para los servicios respectivos, a fin de ordenar dichos niveles, con el objeto de fomentar la sana competencia”.

Por su parte es menester señalar que el artículo 43 del citado ordenamiento, señala que:

“Cuando la Secretaría, por sí o a petición de la parte afectada, considere que no existe competencia efectiva entre los diferentes concesionarios o permisionarios, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, la Secretaría establezca bases de regulación tarifaria. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

En la regulación, la Secretaría podrá establecer tarifas específicas para la prestación de los servicios, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia.

Los concesionarios y permisionarios sujetos a tal regulación podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia que emita opinión sobre la aplicación y subsistencia de tales condiciones”

En este sentido, es importante dejar en claro que la función de la COFECO, consiste en evaluar la competitividad entre las aerolíneas, es decir, no considera el efecto que esto puede tener sobre otros sectores de la economía, lo cual resulta una limitante para el crecimiento económico del País, toda vez, que el sector aeronáutico es fundamental para el desarrollo de actividades como el turismo y los negocios, ambas con una aportación significativa a la economía nacional, o bien, el impacto para la economía de los consumidores.

Bajo el anterior orden de ideas, es pertinente decir una vez más que las tarifas aéreas que se cobran en nuestro país están entre las más caras del mundo. Para darnos una ligera idea de la magnitud de los precios, por ejemplo: un boleto redondo a estados de la República como Durango, Nayarit, Veracruz y Coahuila, partiendo del Distrito Federal, por mencionar sólo algunos, es mucho más caro que un viaje redondo a Nueva York, Canadá, España, o Argentina. Incluso las tarifas llegan a tener un costo de más de \$14,000.00 en clase turista.

Ahora bien, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil establece cuáles son los derechos del usuario al utilizar el servicio de transporte aéreo, sin embargo éstos no son respetados, por ello, se considera conveniente elevarlos a categoría de ley, tal y como corresponde a su estatus.

En razón de lo anterior, la lógica jurídica y la lógica económica, sugieren que el diseño de un tabulador de tarifas aéreas es fundamental, a fin de permitir que el usuario del servicio conozca los precios y tarifas que de ninguna manera deberán sufrir modificaciones a los establecidos en el tabulador, sin importar la temporada o disponibilidad; garantizándole certidumbre y pleno respeto a sus derechos. Asimismo, al sector se le permitirá continuar creciendo, considerando en todo momento a los millones de usuarios demandantes del servicio.

¿Cuántas veces no hemos escuchado quejas de los ciudadanos, o incluso, de nosotros mismos como consumidores? Cuántas veces se han reclamado anomalías como:

- A la mitad del destino el avión tuvo que hacer un cambio de ruta;
- El vuelo salió o llegó con retraso, ocasionándonos diversos inconvenientes y pérdidas;
- El tiempo para el despegue o el aterrizaje fue excesivo por falta de disponibilidad de pista o posición;
- Hay sobreventa de boletos;
- El boleto para el mismo destino, en un asiento y una clase con las mismas características, comprado con una diferencia de unos minutos tiene una tarifa distinta;
- El personal de vuelo no ha llegado por lo que habrá un retraso;
- El vuelo se canceló de último momento sin explicación alguna;
- En temporada vacacional o considerada como alta las tarifas son estratosféricas;
- El boleto adquirido está sujeto a condiciones previamente determinadas por el concesionario de manera unilateral y nunca se le informó al consumidor;
- Sólo una línea aérea vuela al destino;
- Las condiciones de los aeropuertos, los camiones transportadores y los servicios son ineficientes e insuficientes;
- La maleta llegó rota o abierta; y

- El equipaje no llegó; etc.

Ante esto, la respuesta por parte del personal de tierra o aire es: “son las políticas de la empresa”; “yo solamente sigo indicaciones, si gusta puede poner una queja vía telefónica o por internet”, “son instrucciones de mis superiores”; “tenemos sobrecupo, quien quiera quedarse en tierra y abordar más tarde, le regalamos un boleto”, etcétera.

Quejas que desde luego, pocas veces se interponen por lo tortuoso e ineficaz del procedimiento, además de la consabida pérdida de tiempo y de dinero; colocando al usuario en franco estado de indefensión.

No debemos olvidar que la Ley de Aviación Civil, establece que un boleto de avión es equivalente a un contrato comercial, que trae consigo obligaciones y derechos para ambas partes; y el incumplimiento del mismo, obliga a la rescisión de dicho contrato debiendo cumplir con la devolución de lo pagado o la reparación de las afectaciones ocasionadas; acuerdo de voluntades en donde el usuario, es decir, el ciudadano, queda siempre en condiciones de desventaja.

En materia de derechos de los usuarios del transporte aéreo, México es uno de los países más atrasados en la materia. Países miembros de la Unión Europea cuentan con una avanzada legislación, la cual protege a los pasajeros en aspectos tales como: la información sobre vuelos, reservaciones, obligaciones de las agencias de viajes, responsabilidad en caso de pérdida de equipaje y accidentes, así como compensaciones en vuelos sobrevendidos o cancelados.

No debemos olvidar, que es nuestra competencia y responsabilidad, crear mejores normas que permitan la competitividad de las aerolíneas en un entorno favorable, sin olvidar a los consumidores. Por lo anterior, resulta prioritario adecuar la Ley con el objeto de que los usuarios cuenten con herramientas que les permitan conocer, defender y ejercer de manera plena sus derechos, dotar de mayores facultades a la autoridad y regular el sistema tarifario.

El sector aeronáutico nacional, es un sector estratégico y prioritario para la economía mexicana, por lo que resulta urgente que el Estado, asuma su rectoría plena en beneficio de la economía nacional, de los usuarios y del resto de los sectores productivos que de ahí dependen. Por ello, se propone que en el ámbito de sus respectivas competencias y de acuerdo a la legislación en la materia, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Economía, la Procuraduría Federal del Consumidor y la Comisión Federal de Competencia, garantizarán el pleno respeto a los derechos de los usuarios, el establecimiento de tarifas justas y el impulso de la competitividad para el cabal fortalecimiento del sector aeronáutico nacional, así como de las diferentes actividades relacionadas con éste.

En razón de lo aquí señalado pongo a consideración de esta Honorable Comisión Permanente la siguiente iniciativa con proyecto de:

Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 18 Bis, 42 y 52 de la Ley de Aviación Civil.

Primero. Se adiciona un artículo 18 bis a la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 18 Bis. El usuario o consumidor del servicio de transporte aéreo tendrá entre otros, los siguientes derechos:

I. Ser transportado en el vuelo consignado en el boleto o cupón, conforme a las condiciones de servicio establecidas en dicho documento;

II. Recibir por parte de los concesionarios o prestadores del servicio la información clara y veraz sobre las diferentes opciones en lo que respecta a horarios, tarifas, itinerarios, escalas, destinos, restricciones, así

como conocer sus derechos y obligaciones desde el momento en que se realiza la consulta a través de los distintos medios disponibles;

III. Ser notificado de manera oportuna sobre los cambios relacionados con el servicio contratado;

IV. Llevar en cabina las piezas de equipaje de mano, que señalen los instrumentos internacionales signados por México, siempre y cuando que por su naturaleza o dimensiones no pongan en riesgo la seguridad y/o afecten la comodidad de los pasajeros;

V. Expedirle un comprobante por cada pieza, maleta o bulto de equipaje que se entregue para su transporte, el cual debe contener la información que señalan las normas oficiales mexicanas correspondientes y debe constar de dos partes: una para el pasajero y otra que se adherirá al equipaje;

VI. Transportar, sin cargo alguno, el equipaje que se ajuste a los kilogramos señalados en los Instrumentos internacionales de los que México es parte; para lo cual, el concesionario deberá avisar de manera oportuna y clara del costo por kilogramo adicional en el equipaje;

VII. A que en caso de extravío, daño o reclamación del equipaje se aplique lo establecido en la presente Ley;

VIII. Recibir el reembolso del boleto y de manera inmediata, cuando las condiciones en que fue contratado el servicio sean distintas de las establecidas en el contrato, así como en caso de que el usuario desee no continuar manteniendo el vínculo del convenio establecido mediante la compra del boleto, incluyendo el adquirido con tarifas que se encuentren en promoción o de bajo costo;

IX. Recibir atención médica cuando lo requiera, ya sea durante el tiempo de espera, durante el vuelo y hasta una hora después de haber bajado de la aeronave;

X. Gozar del servicio contratado;

XI. En caso de presentarse sobrecupo, sobreventa de boletos o cancelación por causas imputables al concesionario, deberá recibir una indemnización que no será menor al triple del costo del boleto, además de la opción de elegir entre la devolución del importe del boleto y un medio de transporte alternativo con las mismas características o superiores hasta el destino final;

XII. Ser tratado con respeto y a no ser objeto de discriminación por causa alguna;

XIII. Tener durante la compra del boleto, el vuelo y la culminación del mismo sus derechos a la vista.

En el ámbito de sus respectivas competencias y de acuerdo a la legislación en la materia, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Economía, la Procuraduría Federal del Consumidor y la Comisión Federal de Competencia, garantizarán el pleno respeto a los derechos de los usuarios, el establecimiento de tarifas justas y el impulso de la competitividad para el cabal fortalecimiento del sector aeronáutico nacional, así como de las diferentes actividades relacionadas con éste, considerándolo como un sector estratégico de la economía nacional.

Segundo. Se reforma y adiciona el artículo 42 de la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 42. Los concesionarios o permisionarios *de común acuerdo con la Secretaría*, fijarán las tarifas por los servicios que presten, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia, para lo cual *diseñarán un tabulador anual en el que se establecerán las tarifas máximas para los diferentes destinos en las diversas clases y categorías del servicio. Dicho tabulador estará disponible y visible para su consulta al público en todos los centros y medios de atención y venta de boletos.*

...

...

La Secretaría acordará y registrará las tarifas a que se refiere este artículo, cuidando en todo momento que éstas no impliquen prácticas depredatorias, monopólicas, de competencia desleal frente a otros concesionarios o permisionarios; frenen u obstaculicen el desarrollo nacional o regional del país, o bien, el crecimiento de algún sector de la economía; y que no resulten injustas para los usuarios o consumidores.

La Secretaría podrá establecer niveles tarifarios mínimos o máximos, según sea el caso, para los servicios respectivos, a fin de ordenar dichos niveles, con el objeto de fomentar la sana competencia y el desarrollo.

...

Tercero. Se reforma el que actualmente es el artículo 52 de la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 52. ...

I. ...

II. ...

III. ...

Además de lo señalado en las fracciones anteriores, el concesionario o permisionario deberá cubrir una indemnización al pasajero afectado que nunca será inferior al triple del costo del boleto o billete.

Transitorios

Primero. El presente decreto entrara en vigor a partir de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes de acuerdo con los concesionarios deberá expedir el Tabulador de Tarifas Aéreas Máximas en un plazo no mayor a 90 días naturales.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro a 3 de enero de 2013

Diputada Lourdes Quiñones Canales