

INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 52, 52 BIS Y 53 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA ALEMÁN MUÑOZ CASTILLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

María Alemán Muñoz Castillo, diputada a la LXIV Legislatura del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, en ejercicio de la facultad conferida en la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 6, numeral 1, fracción I, 77, 78 y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados somete a consideración del pleno de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 52, 52 Bis y 53 de la Ley de Aviación Civil, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Las diferentes actividades de la población, laborales, educativas, turísticas, deportivas, culturales, de salud, etcétera, requieren en su mayoría de medios de transportes seguros y confiables, para su eficiente realización.

El transporte es parte de la vida cotidiana de las personas físicas y morales, con enorme trascendencia en la búsqueda de economías al tiempo de representar un ejercicio de derecho constitucional que el Estado se encuentra obligado a cuidar, garantizar y en caso de no observarse, de sancionar y tratar de prevenir su incumplimiento.

Nos referimos al derecho a la movilidad, que indirectamente interrelaciona el ejercicio de otros derechos.

De los diferentes medios de transporte siempre se espera la mejora en el servicio, no obstante, existe uno que posee impactos negativos superiores cuando se desempeña con ineficiencias, respecto de otros medios de transporte.

El transporte aéreo requiere una mayor inversión para los usuarios, pero diferentes aspectos en el servicio nos llevan a la reflexión de su necesaria mejora desde la ley, pues pareciera que se está privilegiando excesivamente en muchos casos la obtención de beneficios de parte de las empresas concesionarias, en detrimento de la calidad en el servicio.

Es conocido que algunas empresas realizan una práctica que puede resultar molesta y ocasionar daños o perjuicios a los usuarios de transporte público aéreo, denominada “sobreventa”, que consiste en vender boletos de avión excedidos de la capacidad del vuelo respectivo de acuerdo con una estadística que le permite a la aerolínea conocer el número de personas que por alguna razón no se presentan al vuelo, y en esa misma proporción exceden la venta de boletos.

Sin embargo, en muchas ocasiones fallan los números y se presentan todos los pasajeros, a quienes se les solicita que sean voluntarios para dejar su lugar en el vuelo contratado a cambio de algunas compensaciones que la propia Ley de Aviación Civil prevé.

En 2017 las aerolíneas nacionales tuvieron 18 mil 911 reclamos por sobreventa de boletos. Es decir, por día alrededor de 52 pasajeros sufren algún retraso o pierden sus vuelos por este problema.¹

De acuerdo con información de la Procuraduría Federal del Consumidor (Profeco), al 19 de julio de 2019² ha recibido mil 677 quejas contra el sector de las aerolíneas y que entre los principales motivos de reclamación se

encuentran las cancelaciones, demoras y retrasos de vuelos, por cobros o cargos indebidos, así como pérdida o deterioro de equipaje.

Este problema trató de resolverse en 2017 con la reforma a la Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de junio de 2017, estableciendo las siguientes medidas compensatorias para los usuarios:

- 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 pernoctar 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.

Sin embargo, esta reforma que se realizó con la intención de defender los derechos de los usuarios del transporte público aéreo se tergiversó, pues las empresas concesionarias prefirieron pagar las compensaciones y las multas que derivaron de las quejas de los usuarios, que dejar de practicarla, lo que ha incrementado el problema.

La reforma pretendía garantizar a los usuarios el derecho a ser indemnizados en caso de que las aerolíneas les negaran el embarque por sobreventa, no generar una elusión legal que al final incentivó más esta práctica nociva, afectando cada vez a más usuarios.

El hecho es que con el pretexto de que los usuarios del transporte aéreo se verán compensados por la sobreventa de boletos, las aerolíneas han encontrado una laguna legal que les permite excederse en esta práctica nociva, que no por ello se puede considerar ética, y que les garantiza maximizar sus beneficios, pero perjudicando a cada vez más usuarios afectados.

Respecto del actuar ético referido, las nuevas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el ámbito del Sistema Nacional Anticorrupción, regulados entre otras leyes por la General de Responsabilidades Administrativas, impone la obligación a los servidores públicos a actuar con ética pública y que esta trascienda al ámbito privado, señalando específicamente la responsabilidad en el servicio público.

Es decir, mientras por un lado el servicio de transporte originalmente corresponde al Estado y este es concesionado al sector privado buscando que sea eficiente y de calidad; por otro lado, recobra especial importancia el fomento a la cultura de la legalidad, que permita a los ciudadanos ver resultados positivos del combate a la corrupción y en el combate de prácticas engañosas, como a la que nos hemos referido.

Es por lo anterior que proponemos categóricamente que la sobreventa de boletos deje de verse como una actividad legal y sea eliminada de las prácticas comunes de las aerolíneas y empresas relacionadas, que ya demostraron falta de responsabilidad con sus usuarios y que además no se encuentran interesadas en aplicar medidas internas para combatirla, dejando como regla general y no como excepción la compensación, cuando la intención del legislador era solamente defender los derechos de los usuarios.

Es por tal que reformaremos los artículos 52, 52 Bis y 53 de la Ley de Aviación Civil para sancionar la sobreventa de boletos de avión y presentar un marco jurídico que verdaderamente defienda el derecho a la movilidad y los demás derechos que se interrelacionan de los usuarios del transporte público aéreo.

Es por lo anteriormente expuesto, que presentamos la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforman los artículos 52, 52 Bis y 53 de la Ley de Aviación Civil

Artículo Único. Se reforman los artículos 52, 52 Bis y 53 de la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 52. Queda prohibida la expedición y venta de boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave que tenga por consecuencia la denegación del embarque al usuario.

Cuando por error del concesionario o permisionario se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave y se tenga por consecuencia la denegación del embarque, éste a elección del pasajero deberá:

(...)

Artículo 52 Bis. (...)

(...)

Los pasajeros que reciban el transporte a título gratuito, con tarifas reducidas que no estén disponibles al público, o cuando no se presenten o lo hicieren fuera del tiempo fijado para documentar el embarque solo tendrán derecho a transporte sustituto en el primer vuelo disponible.

Artículo 53. Las aerolíneas que reincidan en la expedición y venta de boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave que tenga por consecuencia la denegación del embarque al usuario serán sancionadas con la terminación de la concesión o permiso respectivo.

Transitorio

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

Notas

1 <https://www.jornada.com.mx/2018/11/20/sociedad/033n1soc>

2 <https://www.gob.mx/profeco/prensa/en-lo-que-va-del-ano-profeco-ha-recibido-1-677-quejas-contr-aerolineas>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 5 de septiembre de 2019.

Diputada María Alemán Muñoz Castillo (rúbrica)