No. Expediente: 1757-2CP2-08

ANÁLISIS TÉCNICO PRELIMINAR

I.- DATOS DE IDENTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA	
1. Nombre de la Iniciativa.	Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil.
2. Tema de la Iniciativa.	Transportes.
3. Nombre de quien presenta la Iniciativa.	Dip. Jesús Ramírez Stabros.
4. Grupo Parlamentario del Partido Político a que pertenece	PRI
5. Fecha de presentación ante el Pleno de la Comisión Permanente.	13 de agosto de 2008.
6. Fecha de publicación en la Gaceta Parlamentaria.	18 de agosto de 2008.
7. Turno a Comisión.	Transportes.

II.- SINÓPSIS

Precisar que los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte aéreo nacional, serán “los únicos” responsables por los daños causados a los pasajeros, a la carga y al equipaje en el transporte. Precisar el concepto de accidente, entendiéndose como todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo, con la intención de realizar un vuelo y durante el cual cualquier persona sufre lesiones mortales o graves o que una aeronave sufre daños o roturas estructurales. Incluir el concepto de incidente grave, como incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente. Prevenir futuros incidentes o accidentes; no determinar culpa o responsabilidad; hacer posible una adecuada administración de justicia; protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional; y establecimiento de sistemas de notificación obligatoria y voluntaria de incidentes exentos de sanciones.

III.- ANÁLISIS DE CONSTITUCIONALIDAD.

El derecho de iniciativa se fundamenta en la fracción II del artículo 71 y la facultad del Congreso de la Unión para legislar en la materia se sustenta en la fracción XVII del artículo 73, ambos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

IV.- ANÁLISIS DE TÉCNICA LEGISLATIVA

En la parte relativa al texto legal que se propone, se sugiere lo siguiente:

- Incluir el fundamento legal en que se sustenta la facultad del Congreso para legislar en la materia de que se trata.

La iniciativa cumple en general con los requisitos formales que se exigen en la práctica parlamentaria y que son los siguientes:

Ser formulada por escrito, tener un título, contener el nombre y firma de la persona que presenta la iniciativa, una parte expositiva de motivos, el texto legal que se propone, el artículo transitorio que señala la entrada en vigor, la fecha de elaboración y ser publicada en la Gaceta Parlamentaria.

V.- CUADRO COMPARATIVO DEL TEXTO VIGENTE Y DEL TEXTO QUE SE PROPONE	
TEXTO VIGENTE	**TEXTO QUE SE PROPONE**
LEY DE AVIACIÓN CIVIL	**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 61, 71, 79, Y 81 Y ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 81 BIS Y 89 BIS DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL PARA QUEDAR COMO SIGUE:**
Artículo 61. Los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte aéreo nacional, serán responsables por los daños causados a los pasajeros, a la carga y al equipaje en el transporte.	**Artículo 61.** Los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte aéreo nacional, serán **los únicos** responsables por los daños causados a los pasajeros, a la carga y al equipaje en el transporte.
…	...
…	...
…	...
Artículo 71. Se entiende por abordaje aéreo toda colisión entre dos o más aeronaves. En estos casos, los concesionarios o permisionarios y, tratándose del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de las aeronaves, serán solidariamente responsables por los daños causados a los terceros o a los bienes en la superficie, cada uno dentro de los límites establecidos en el artículo siguiente.	**Artículo 71**. Se entiende por abordaje aéreo toda colisión entre dos o más aeronaves. En estos casos, los concesionarios o permisionarios y, tratándose del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de las aeronaves, serán solidariamente **los únicos** responsables por los daños causados a los terceros o a los bienes en la superficie, cada uno dentro de los límites establecidos en el artículo siguiente.
…	...
Artículo 79. Los concesionarios o permisionarios y, en el caso del	

servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, deberán proveerse de equipos técnicos y del personal necesario para la prevención de accidentes e incidentes aéreos. Para efectos de esta Ley, se entenderá por: **I.** Accidente: todo suceso *por el que se cause la muerte o lesiones graves a personas a bordo de la aeronave o bien, se ocasionen daños o roturas estructurales a la aeronave, o por el que la aeronave desaparezca o se encuentre en un lugar inaccesible, y*	**Artículo 79.** Los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, deberán proveerse de equipos técnicos y del personal necesario para la prevención de accidentes e incidentes aéreos. Para efectos de esta Ley, se entenderá por: I. Accidente: todo suceso, **relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:** **a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave; o por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave; o por exposición directa al chorro de un reactor; excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o** **b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado; excepto por falla o daños del motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o**
No tiene correlativo	

	perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o **c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.**
II. …	II. ...
No tiene correlativo	**III. Incidente grave: incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.**
Artículo 81. Corresponde a la Secretaría la investigación de los accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles. Concluida la investigación, que se llevará a cabo con audiencia de los interesados, determinará la causa probable de los mismos *y, en su caso, impondrá las sanciones. Si hay lugar a ello, hará los hechos del conocimiento de la autoridad competente.*	**Artículo 81.** Corresponde **única y exclusivamente** a la Secretaría la investigación de los accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles. Concluida la investigación, que se llevará a cabo con audiencia de los interesados, determinará la causa probable de los mismos. **El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad.**
No tiene correlativo	**Si hay lugar a ello, la Secretaría hará del conocimiento de la autoridad competente el contenido del informe preliminar y del informe final, para que dicha autoridad, mediante la participación de expertos técnicos en materia de aviación, de investigadores y dictaminadores de accidentes aéreos, en dado caso y a partir del contenido de los mencionados informes, determine lo conducente.** **Artículo 81 BIS. Los registros pertenecientes a las investigaciones de accidentes e incidentes, cualquier sistema de notificación**

No tiene correlativo	**obligatoria de incidentes, cualquier sistema de notificación voluntaria de incidentes y cualquier sistema automático o manual de captura de datos, constituyen sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, y como tales, se establecen con el propósito exclusivo de mejorar la seguridad operacional de la aviación, estando prohibida su utilización para fines diferentes de aquellos para los que fue recopilada. Esta protección de la información sobre seguridad operacional tendrá las siguientes excepciones:** **I. Cuando exista evidencia de que el evento ha sido originado por un acto que, de acuerdo con la ley, se considere que ha sido realizado con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso.** **II. Cuando una autoridad competente, mediante la participación de expertos técnicos en materia de aviación, de investigadores y dictaminadores de accidentes aéreos, considere que las circunstancias indican razonablemente que el evento puede haber sido originado con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso; o** **III. Cuando mediante un examen de una autoridad competente, en el que hayan participado expertos técnicos en materia de aviación, investigadores y dictaminadores de accidentes aéreos, se determine que la divulgación de la información sobre seguridad operacional es necesaria para la administración apropiada de la justicia, y que su divulgación pesa más que las**

No tiene correlativo	**repercusiones adversas que a escala nacional e internacional dicha divulgación puede tener en la futura disponibilidad de la información sobre seguridad operacional.** **Artículo 89 BIS. No obstante lo dispuesto en los artículos 88 y 89 de esta Ley, no serán sujetas a sanciones aquellas personas que emitan reportes, dirigidos a la Secretaría, relativos a deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional, comprendidos dentro de un sistema de notificación obligatoria de incidentes; o reportes, dirigidos a la Secretaría, relativos a incidentes cuyo conocimiento facilite la recopilación de información, comprendidos dentro de un sistema de notificación voluntaria de incidentes, y que tal vez no sea captada por los sistemas de notificación obligatoria de incidentes, debiendo tales sistemas de notificación voluntaria de incidentes proteger las fuentes de la información.**
	TRANSITORIOS **PRIMERO.-** Queda sin efecto cualquier otra disposición que se oponga al presente. **SEGUNDO.-** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

LAL