

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES
RESPECTO A LA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN LA
FRACCIÓN XVI DEL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE AVIACIÓN
CIVIL (EXP. 1553)

FICHA EJECUTIVA

INFORMACIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA, MINUTA O PROPOSICIÓN							
Nii*	25-63	EXPEDIENTE	1553	LEGISLATURA	LXIII	FECHA DE RECEPCIÓN	10-02-16
PROPONENTE / ORIGEN			Dip. Alejandro González Murillo, del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social				
COM. DICTAMINADORAS			COMISIÓN DE TRANSPORTES				
DESCRIPCIÓN DEL DOCUMENTO							
TIPO DE DOCUMENTO		INICIATIVA					
La propuesta de reforma por adición de una fracción al Artículo 6 de la Ley de Aviación Civil.							
OBJETIVO / OBSERVACIONES							
<p>Lo que se pretende es que el Gobierno de la República trabaje en el impulso de una política aeronáutica de cielos abiertos que ayude a fortalecer nuestra red e infraestructura aeroportuaria, y contribuya a la competitividad de México como destino turístico de clase mundial.</p> <p>Artículo 6. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones en materia de aviación civil y aeroportuaria, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal:</p> <p>XVI. Instrumentar revisiones periódicas para actualizar el marco normativo que regule su actuación, en concordancia con lo estipulado con la Organización de Aviación Civil Internacional, y</p>							
CONTENIDO DEL DICTAMEN							
SENTIDO		NO APROBATORIO					
<p>No es procedente otorgar facultades a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que instrumente revisiones periódicas para <i>actualizar el marco normativo que regule su actuación</i>, ya que tan sólo el Congreso de la Unión y el Presidente de la República son las autoridades competentes para dotarle facultades a la Secretaría a través de las leyes y reglamentos.</p> <p>Es Improcedente la iniciativa presentada por el Diputado Alejandro González Murillo, del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social, toda vez que el otorgarle facultades a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que instrumente revisiones periódicas para actualizar el marco normativo que regule su actuación, en concordancia con lo estipulado con la Organización de Aviación Civil Internacional, se quebrantaría lo dispuesto por el artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los</p>							

Estados Unidos Mexicanos, al ser una *facultad exclusiva* del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.

HONORABLE ASAMBLEA:

La Comisión de Transportes, con las atribuciones que le confieren los artículos 39, numerales 1 y 2; y 45, numerales 6, incisos e) y f); y 7, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 80, numeral 1; 81, numeral 2; 82, numeral 1; 84, numeral 1; 85, 157, 158 y 167, numeral 4 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de los integrantes de esta Honorable Asamblea el presente Dictamen, de acuerdo con lo siguiente:

ANTECEDENTES

1. En sesión celebrada el día 9 de febrero del 2016, por la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, la Diputada Ana Guadalupe Perea Santos a nombre del Diputado Alejandro González Murillo, del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social, presentó iniciativa que reforma el artículo 6°. de la Ley de Aviación Civil.
2. En la misma fecha, con el número de oficio D.G.P.L. 63-II-7-511, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, dictó trámite: "Túrnese a la Comisión de Transportes, para Dictamen".
3. La Comisión de Transportes de esta LXIII Legislatura recibió, con fecha 10 de febrero del 2016, turno de la Mesa Directiva para dictamen, de la Iniciativa que reforma el artículo 6°. de la Ley de Aviación Civil.



*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES
RESPECTO A LA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN LA
FRACCIÓN XVI DEL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE AVIACIÓN
CIVIL (EXP. 1553)*

4. Con base en lo anterior, la Comisión de Transportes, procedió al análisis de la Iniciativa que reforma el artículo 6°. de la Ley de Aviación Civil y resolvió realizar el siguiente **dictamen en sentido NO APROBATORIO**.

CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La propuesta de reforma por adición de una fracción al Artículo 6 de la Ley de Aviación Civil.

MOTIVACIÓN

La trascendencia del turismo como motor del desarrollo nacional, ante la inminente decadencia del sector energético fósil, es uno de los pocos temas que hacen coincidir, en el discurso y eventos, a todas las fuerzas políticas representadas en este Honorable Congreso de la Unión.

Es difícil recordar, de 30 años a la fecha, algún Presidente de la República que no se haya pronunciado por hacer del Turismo una catapulta económica para el crecimiento de México. Y sin embargo, los avances reportados, si algunos, siempre son magros.

En la actualidad, no llegamos a 10 puntos turísticos de gran atracción internacional y nacional y no se avizora, en un futuro mediano, que tal situación viva una modificación importante, por lo que el impulso a los planes y programas que el Gobierno Federal, en la materia, merece ser fortalecido, acompañado y vigilado desde el Congreso.



*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES
RESPECTO A LA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN LA
FRACCIÓN XVI DEL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE AVIACIÓN
CIVIL (EXP. 1553)*

Por otro lado, el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018, ha demostrado ser muy ambicioso en materia aeronáutica; hoy ya se encuentran desarrollándose los estudios preparatorios de hidráulica y suelo, del que será el nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, que a la postre habrá de ser el aeropuerto más grande y moderno de Latinoamérica.

Como todos sabemos, se trata de una inversión multimillonaria que, de no tomarse las medidas pertinentes podría sufrir una subocupación que ponga en riesgo la realización de las etapas subsecuentes, dejando en simple proyecto el desarrollo integral del nuevo aeropuerto.

Además del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, nuestro país cuenta con dos aeropuertos anclas del desarrollo turístico de nuestro país: se trata de los aeropuertos de Cancún y Los Cabos; dos importantes polos turísticos que han visto frenar el desarrollo de su sector turístico debido a la falta de conectividad que padecen ambos destinos; sobre el particular, es evidente que, una política de cielos abiertos, detonaría el desarrollo de dichas terminales aéreas, convirtiéndolas en centros idóneos de conexiones de las principales líneas aéreas. Aunado a lo anterior, el sector turístico se vería beneficiado de forma directa, pues el costo de los vuelos -que representa hasta el 40 por ciento del costo de unas vacaciones- se reduciría significativamente, permitiéndole a un mayor número de turistas, visitar el sur, centro y norte de nuestro país, generando así de manera natural fres robustos polos turísticos de desarrollo.

¿Cuál es la relación entre infraestructura en Transporte y Comunicaciones y Turismo? ¿Por qué es importante abatir, cuanto antes, el descomunal rezago que

tenemos en competitividad en ambas materias? Para responder a estas interrogantes, voy a citar un ejemplo de manera sucinta.

Más del 97% del Turismo que llega a Los Cabos -Centro Integralmente Planeado para SECTUR- tiene que hacerlo por avión; las otras alternativas son, cuando menos, complicadas y lastimosas. Así las cosas, cualquier intento por expandir y explotar racionalmente el Turismo hacia y en los Cabos, tienen que pasar, de modo inmediato, por la política aeronáutica: caso muy similar al de Cancún; esta situación ha provocado que ambos aeropuertos tengan mayor número de destinos internacionales, solo por debajo del actual aeropuerto de la Ciudad de México.

Así, es claro que, la ubicación geográfica de Cancún y Los Cabos les permite gozar de un inconmensurable potencial para conectar no sólo con América y el Caribe, sino con Europa y, de acuerdo con la tendencia actual, con Asia.

¿Qué hace falta para mejorar las condiciones aeronáuticas de los dos destinos que, prácticamente, no tiene de otra? Cada vez menos. En mayo de 2011, el Aeropuerto Internacional de Los Cabos se convirtió en el primero en México en contar con oficinas de Pre-Despacho o Preclearance con Estados Unidos. ¿Qué significa esto? Que los pasajeros pre-aprobados y de bajo riesgo que viajan a o desde la Unión Americana, pueden reducir significativamente el tiempo de espera para realizar todos los trámites fronterizos y de aduanas a fin de entrar a ese país al existir kioscos *ad hoc* en la terminal aérea. Eso es avanzar en competitividad y, en México, estamos listos para una política de *Cielos Abiertos*.

Por lo que se refiere al nuevo Aeropuerto de la ciudad de México, se estima que su potencialidad será enorme; según datos oficiales, la inversión total será de 169 mil millones de pesos y se habrá de construir en dos fases: en la primera, se construirán



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES
RESPECTO A LA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN LA
FRACCIÓN XVI DEL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE AVIACIÓN
CIVIL (EXP. 1553)

tres pistas de operación triple simultánea, lo que le permitirá atender 50 millones de pasajeros al año y 550 mil operaciones anuales. En la segunda fase, se habrá de duplicar el número de pistas a seis; además, contará con dos terminales más otras dos terminales satélites, lo cual, permitirá atender a 120 millones de pasajeros anualmente —casi la población total de nuestro país- y efectuar un millón de operaciones al año.

En este sentido, nuestras autoridades de Aviación Civil deben de comenzar a trabajar, desde ahora, en establecer una serie de políticas públicas -como la de cielos abiertos- para dar plena viabilidad operativa y comercial al que habrá de ser el aeropuerto más grande y moderno de América Latina.

Si, desde el Estado, no somos capaces de comenzar a trabajar en la liberación de las restricciones aéreas comerciales, corremos el grave riesgo de que el nuevo aeropuerto sea subutilizado y con ello se ponga en riesgo su viabilidad financiera y el desarrollo de la segunda etapa de su construcción, haciendo incluso viable alguna propuesta alternativa que por ahí alguien planteó recientemente y que, de entrada, parece inatendible.

Una política aeronáutica de Cielos Abiertos permite a cualquier aerolínea de cualquiera de los países que la pacten en un convenio específico, operar sin restricción de frecuencias una ruta o varias rutas en particular. Todo ello, en un contexto de tendencia global hacia la liberalización de las fronteras, incluso aéreas.

Desde 1944, año en que se suscribió el Convenio de Chicago¹ o Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ya se consideraba la noción de *Libertades del Aire* que no son sino derechos, en el marco de la aviación comercial, reconocidos por la Comunidad Internacional y que garantizan a las aerolíneas de un Estado la

posibilidad de entrar al espacio aéreo del otro y aterrizar en él, A la fecha, son dos libertades técnicas, tres comerciales y cuatro de diversa índole como sigue (subrayamos las que resultan atinentes a la materia objeto de la presente iniciativa):

Libertades Técnicas

PRIMERA LIBERTAD: el derecho de volar sobre el territorio de otro estado sin aterrizar.

SEGUNDA LIBERTAD: el derecho de aterrizar en el territorio de otro estado por razones técnicas.

Libertades Comerciales

TERCERA LIBERTAD: el derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.

CUARTA LIBERTAD: el derecho de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.

QUINTA LIBERTAD: el derecho de tomar y el de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros estados.

Otras Libertades

SEXTA LIBERTAD: el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial entre otros dos estados vía su propio territorio.

SÉPTIMA LIBERTAD: el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial enteramente fuera de su territorio.

OCTAVA LIBERTAD: el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro estado (cabotaje)

NOVENA LIBERTAD: Permiso referido a aerolíneas de un estado para operar en régimen de 70 libertad a partir del tercer estado más allá de su territorio.

Un documento del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) denominado Propuesta de política para recuperar la competitividad del sector turístico y detonar el desarrollo regional¹⁵, expresa sobre el particular:

Uno de las propuestas para atraer más turismo al país, que ha funcionado en otros países como Malasia, es flexibilizar las libertades del aire. Dichas libertades establecidas en el Convenio de Chicago en 1944 rigen las pautas relativas a los vuelos y a los servicios aéreos internacionales.

De las nueve libertades que existen México permite cuatro para empresas extranjeras a través de 45 convenios aéreos internacionales, por lo que aún hay oportunidad de flexibilizar el marco normativo y permitir:

I. Más las libertades del aire (en particular la 5ª y 6ª) para que se firmen convenios con países dispuestos a ser recíprocos, otorgando el derecho de

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES
RESPECTO A LA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN LA
FRACCIÓN XVI DEL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE AVIACIÓN
CIVIL (EXP. 1553)

embarcar y desembarcar entre dos países utilizando una aerolínea de un tercer país, con la ruta comenzando o finalizando en el país bandera. Por ejemplo permitir que una aerolínea mexicana pueda desembarcar y embarcar en un vuelo como Ciudad de México los Ángeles-Seúl.

2. Otorgar el derecho a transportar tráfico entre dos países extranjeros haciendo conexión en el país bandera. Por ejemplo, que una aerolínea mexicana vuele Lima — Ciudad de México — Los Ángeles. Al final, inclusive, se podría abrir al cabotaje para ciertas rufas, es decir permitir que aerolíneas extranjeras puedan volar entre dos destinos nacionales, por ejemplo que una aerolínea norteamericano vuele NY-Los Cabos -DF.

Estados Unidos, hace 9 años, firmó un Acuerdo de Cielos Abiertos con la Unión Europea. Malasia, de acuerdo con el mismo IMCO, cambió de los noventa a la fecha su política aeronáutica, lo que la llevó a firmar tratados de cielos abiertos con más de 18 países y celebrar 86 tratados bilaterales *ex profeso*; liberó permisos para que más aerolíneas, *charters*, y códigos compartidos pudieran operar rutas al país y fuera del país, así como para que, aviones pertenecientes a naciones con Acuerdos de cielo abierto, operaren libremente hacia cualquiera de sus 6 aeropuertos internacionales, Del mismo modo, decidió abrir a la competencia rutas como Singapur-Kuala Lumpur y otras capitales asiáticas.

Por cuanto a nuestra realidad latinoamericana, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), en 2010 redactó el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la propia CLAC, del que son parte Chile, Uruguay, República Dominicana, Guatemala, Paraguay, Honduras; Brasil y Panamá; como en otros esfuerzos, le hace falta la firma de México.

En la 6ª reunión de la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, se presentó la nota informativa ATConf/6-IP/6 sobre los avances de la Región Latinoamericana en el proceso de liberalización de los servicios internacionales de transporte aéreo que, en su parte introductoria, señala:

*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES
RESPECTO A LA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN LA
FRACCIÓN XVI DEL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE AVIACIÓN
CIVIL (EXP. 1553)*

- Para algunas autoridades aeronáuticas la liberalización de los mercados de transporte aéreo aún significa riesgos de competencia ruinosa y quisieran seguir manteniendo el sistema tradicional de regular la oferta y fijar los precios, a pesar que esto último prácticamente ya se ha superado, pues casi en la totalidad las tarifas únicamente se registran.
- Otras se han convencido que las regulaciones y restricciones frenan el crecimiento y que la libre competencia estimula a los transportadores a mejorar los servicios y a crear nuevos mercados.
- Y entre unas y otras, están aquellas autoridades que han optado por ir flexibilizando progresivamente sus políticas, para irse adaptando gradualmente a los nuevos escenarios. Teniendo en cuenta también impedimentos de índole normativo.

Como se desprende de todo lo anterior, liberar nuestra política aérea puede traer una mayor conectividad y diversificación de turistas, especial y primordialmente para nuestros destinos que vive plenamente del tráfico aéreo como son Cancún y Los Cabos, cuyos aeropuertos internacionales ya tuvieron la experiencia de ser punta de lanza en materia de avance global para México.

Para Encuentro Social, el desarrollo de nuestro sistema aeroportuario junto con el de la aviación comercial nacional, solo se consigue con el esfuerzo integral de todos: creemos que la complejidad de la Nación y sus problemas debe ser abordada con seriedad, sin mezquindades políticas y por amor a México. Es por eso que solicito a todas y todos mis compañeros de Legislatura, de todos los partidos, a suscribir esta iniciativa, la que será punta de lanza hacia una nueva política aeronáutica mexicana acorde con el progreso al que aspiramos y el progreso del Derecho Internacional.

En este sentido resulta necesario que el Gobierno de la República trabaje en el impulso de una política aeronáutica de cielos abiertos que ayude a fortalecer nuestra

red e infraestructura aeroportuaria, y contribuya a la competitividad de México como destino turístico de clase mundial.

CONSIDERANDOS

1. Es improcedente la iniciativa presentada por la Diputada Ana Guadalupe Perea Santos a nombre del Diputado Alejandro González Murillo, del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social, ya que como lo determina el artículo 73 fracción XVII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es **“facultad exclusiva del Congreso de la Unión”** el dictar leyes sobre **“vías generales de comunicación”**.

En ese tenor no es procedente otorgar facultades a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que instrumente revisiones periódicas para **actualizar el marco normativo que regule su actuación**, ya que tan sólo el Congreso de la Unión y el Presidente de la República son las autoridades competentes para dotarle facultades a la Secretaría a través de las leyes y reglamentos.

El Congreso de la Unión lo realizará en las leyes sobre vías generales de comunicación como lo prevé el artículo 73 fracción XVII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el Presidente de la República a través de los



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES
RESPECTO A LA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN LA
FRACCIÓN XVI DEL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE AVIACIÓN
CIVIL (EXP. 1553)

reglamentos que establece el artículo 13 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

2. En otro contexto, es preciso referir que la Organización de Aviación Civil Internacional es una agencia de la Organización de las Naciones Unidas, consecuentemente, toda política exterior que se desarrolle debe ser realizada por el Ejecutivo Federal, es decir los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que se suscriba, así como su decisión de terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos.

Los cuales deben ser previamente aprobados por el Senado como lo prevé el artículo 76 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por lo tanto, el Poder Ejecutivo podrá otorgarle facultades a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, una vez que el Senado haya aprobado modificar algún tratado internacional.

En ese tenor, **es Improcedente la iniciativa presentada por el Diputado Alejandro González Murillo, del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social, toda vez que el otorgarle facultades a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que instrumente revisiones periódicas para actualizar el marco normativo que regule su actuación, en concordancia con lo estipulado con la Organización de Aviación Civil Internacional, se quebrantaría lo dispuesto por el artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al ser una *facultad exclusiva* del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, quien es la autoridad competente para dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, así como terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular**

declaraciones interpretativas sobre los mismos, sometiéndolos a la aprobación del Senado.

3. Por otra parte, el término de **“cielos abiertos”** es en referencia al mantenimiento de acuerdos bilaterales o multilaterales de transporte aéreo civil o militar donde se liberalizan los mercados del transporte aéreo de los países firmantes y se minimiza la intervención gubernamental en los servicios de pasajeros, carga y combinados ya sean regulares o chárter. Por lo tanto, como ya se adujo, quien es la autoridad competente para dirigir la política exterior es el Poder Ejecutivo, el cual se deposita el ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo de la Unión en un solo individuo, que se denominará **“Presidente de los Estados Unidos Mexicanos”**

Bajo ese contexto, no son las autoridades de Aviación Civil las competentes como arguye el Diputado Alejandro González Murillo para comenzar a trabajar en una serie de políticas públicas como la de los cielos abiertos, sino como ya quedo precisado es el Presidente de República.

4. No pasa desapercibido, para los integrantes de la Comisión de Transportes, lo previsto por el artículo 6 fracción III de la Ley de Aviación Civil, en el cual se le faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la expedición de normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativas.

Bajo esa contexto, **si la esencia de la iniciativa formulada por el Diputado Alejandro González Murillo, es encuadrar en el marco normativo de la citada dependencia, con la Organización de Aviación Civil Internacional, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lo podrá realizar a través de normas oficiales mexicanas, siempre y cuando estas se rijan por la**



*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES
RESPECTO A LA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN LA
FRACCIÓN XVI DEL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE AVIACIÓN
CIVIL (EXP. 1553)*

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los Tratados Internacionales.

En tal tesitura, **ya cuenta con facultades la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para emitir normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativa;** consecuentemente, no es procedente legislar algo que ya se encuentra regulado, máxime que la fracción VIII del artículo 6 de la citada ley, la faculta a participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados, consecuentemente se encuentra apta para promover el desarrollo de la industria aeronáutica.

Por lo antes expuesto, los diputados integrantes de la Comisión de Transportes, sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea, el siguiente punto de acuerdo:

ÚNICO: Se desecha la Iniciativa de adición de la fracción XVI, recorriendo la numeración del artículo 6 de la Ley de Aviación Civil.

Palacio Legislativo de San Lázaro, México, D.F., a 19 de abril de 2016.

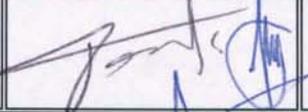
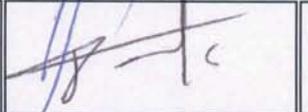
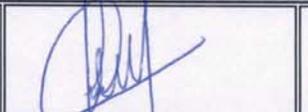
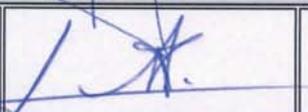
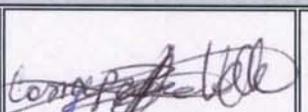
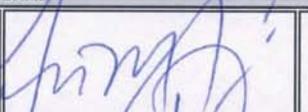


CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN LA FRACCIÓN XVI DEL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL (EXP. 1553)

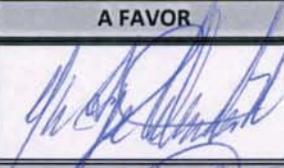
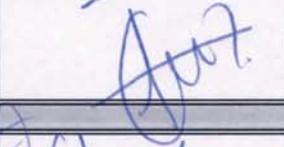
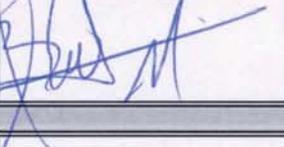
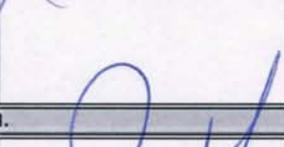
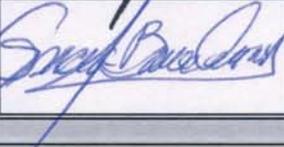
SEXTA REUNIÓN ORDINARIA 19 ABRIL 2016.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 DIP. ALFREDO JAVIER RODRÍGUEZ DÁVILA			
PRESIDENTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
 DIP. JOSÉ LUIS OROZCO SÁNCHEZ ALDANA			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. JOSÉ LORENZO RIVERA SOSA			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. FRANCISCO LAURO ROJAS SAN ROMÁN			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. DANIEL TORRES CANTÚ			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. LILLIAN ZEPAHUA GARCÍA			
SECRETARIA GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. JORGE LÓPEZ MARTÍN			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
 DIP. ARTURO SANTANA ALFARO			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRD.			
 DIP. CONCEPCIÓN VILLA GONZÁLEZ			
SECRETARIA GRUPO PARLAMENTARIO MORENA.			
 DIP. JONADAB MARTÍNEZ GARCÍA			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO MC.			

COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN LA FRACCIÓN XVI DEL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL (EXP. 1553)

SEXTA REUNIÓN ORDINARIA 19 ABRIL 2016.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 DIP. MARÍA GUADALUPE ALCANTARA ROJAS			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. HÉCTOR JAVIER ÁLVAREZ ORTIZ			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. TANIA VICTORIA ARGUIJO HERRERA			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRD.			
 DIP. JOSÉ ERANDI BERMÚDEZ MÉNDEZ			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
 DIP. OMAR NOÉ BERNARDINO VARGAS			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PVEM.			
 DIP. VITALICO CÁNDIDO COHETO MARTÍNEZ			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. PEDRO LUIS CORONADO AYARZAGOITIA			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. MARÍA ANTONIA CÁRDENAS MARISCAL			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA.			
 DIP. RAÚL DOMÍNGUEZ REX			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. MARÍA CRISTINA TERESA GARCÍA BRAVO			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRD.			

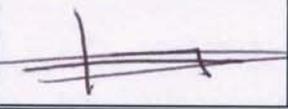
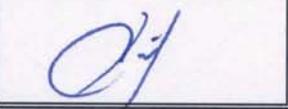


CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN LA FRACCIÓN XVI DEL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL (EXP. 1553)

SEXTA REUNIÓN ORDINARIA 19 ABRIL 2016.

NOMBRE		A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	DIP. PEDRO GARZA TREVÍÑO			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
	DIP. ALEJANDRA GUTIÉRREZ CAMPOS			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
	DIP. FRANCISCO JOSÉ GUTIÉRREZ DE VELASCO URTAZA			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
	DIP. ELIAS OCTAVIO IÑIGUEZ MEJÍA			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
	DIP. MARIO MACHUCA SÁNCHEZ			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PVEM.			
	DIP. ÁNGEL ROJAS ÁNGELES			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
	DIP. CHRISTIAN JOAQUÍN SÁNCHEZ SÁNCHEZ			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			