

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 52 y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 52 BIS DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

Quien suscribe, **Diputado Luis Orlando Quiroga Treviño**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta Honorable Asamblea, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 52 y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 52 BIS DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL**, al tenor de las siguientes:

Consideraciones

1. Que la Ley de Aviación Civil regula la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto a la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado.
2. La legislación nacional reconoce la posibilidad de que las aerolíneas comerciales sobrevendán los vuelos de pasajeros. No obstante, esta práctica es un problema para los usuarios consumidores que usan los aeropuertos como alternativa de movilidad. En algunos casos, las afectaciones que provoca la sobreventa violentan sus derechos como consumidores.

3. Aunque la sobreventa tiene una “razón comercial” de existir, que se basa en la estadística de personas que no toman el vuelo, las aerolíneas esperan que este no abordaje no afecte su capacidad. Para no llevar asientos vacíos, aunque vendidos, aprovechan los lugares para reducir aún más los costos de operación pues optimizan su capacidad.
4. Que la Ley de aviación civil establece, en algunos casos, que, si un pasajero se ve afectado, se le pagará el 25% del costo del boleto como compensación, así como hospedaje y alimentación a cargo de la aerolínea.
5. Que aunque no está claramente regulado en la Ley, el registro, también conocido como check-in, existe para que las aerolíneas puedan organizarse logísticamente mejor en la programación de los vuelos y de los asientos que se encuentran asignados, este registro les permite tener una idea clara de cuántas personas van a abordar el vuelo. Sin embargo, la poca claridad en el funcionamiento de este registro puede afectar a los pasajeros y otorgar un beneficio desproporcionado a las empresas que participan en el ramo de la aviación comercial de pasajeros.

Por lo anterior, se propone modificar la Ley de Aviación Civil de acuerdo con la siguiente:

Exposición de motivos

El transporte aéreo ha evolucionado al grado de convertirse en un servicio fundamental en el transporte nacional e internacional. Así mismo, a través de este medio ha sido posible para algunos sectores de la población ejercer su derecho a la movilidad. No obstante, hay algunas prácticas que desfavorecen al

usuario. La sobreventa de boletos ha significado afectación cuando los pasajeros no pueden abordar debido a que faltan asientos.

Dado que la práctica de sobreventa es usual en el mundo, diversos países han establecido regulaciones que otorgan compensaciones justas y mecanismos de protección para los pasajeros afectados. Para garantizar los derechos de los usuarios, México debe avanzar en legislación adecuada para establecer un proceso libre de abusos en la asignación de asientos y transparencia en la compra y registro de las aerolíneas.

La presente iniciativa tiene como objetivo la protección de los derechos de movilidad para todas las personas, especialmente aquellas en situación de vulnerabilidad y el derecho de los usuarios como consumidores.

El derecho a la movilidad es un derecho fundamental dentro de nuestro marco constitucional, actualmente se encuentra consagrado en el artículo cuarto de nuestra Carta MAgna. La legislación en materia de aviación civil debe garantizar la promoción de este derecho. Como se expuso en las consideraciones, en México la práctica de sobreventa de boletos, aunque está permitida por razones comerciales, no debe vulnerar los derechos ni generar situaciones de incertidumbre que afecten el viaje y la economía de los usuarios. En este sentido, los pasajeros afectados por la denegación del abordaje no siempre reciben la compensación más justa, ni condiciones claras para su reclamo pues las aerolíneas propician una desigualdad de información entre los consumidores y éstas, que tienen más posibilidades de negociación y conocen las reglas bajo las cuales operan.

La iniciativa busca fortalecer el marco normativo en aras de garantizar un mayor equilibrio entre los intereses comerciales de las aerolíneas y los derechos de los

consumidores, de manera que estos no se vulneren y se coloque en una posición más transparente a los usuarios, principalmente a las personas en situación de vulnerabilidad, como personas adultas mayores, con discapacidad, mujeres embarazadas y quienes viajan con menores. Así pues, el suscrito considera que la legislación debe asegurar mayores garantías para el servicio de transporte aéreo a este sector de la población usuaria. Para lograr lo anterior también es necesario fortalecer la transparencia dentro del proceso de compra de boletos y registro de abordaje. Es decir, estos deberán ser claros y accesibles para todos los pasajeros.

En cuanto a las compensaciones contempladas en la ley, la Suprema Corte de Justicia ha declarado que las aerolíneas deben pagar una compensación en todos los casos. Es decir, cuando una aerolínea niegue el abordaje por sobreventa, deberán pagar el 25% del precio del boleto como compensación al usuario, independientemente de la opción a la que el pasajero acceda. Esta resolución de la Corte corrige la inconstitucionalidad contenida en la Ley de Aviación Civil en su artículo 52, que a la letra dice:

Artículo 52. Cuando se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave y se tenga por consecuencia la denegación del embarque, el propio concesionario o permisionario, a elección del pasajero, deberá:

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 pernocta 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.

En los casos de las fracciones I y III anteriores, el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al veinticinco por ciento del precio del boleto o billete de pasaje o de la parte no realizada del viaje.

El último párrafo del artículo citado exceptúa del pago la fracción segunda, es decir, el criterio emitido por la Primera Sala de la Corte el cual considera que, aunque tome el primer vuelo disponible y se le cubran alimentos y hospedaje, los permisionarios o concesionarios deberán cubrir el 25% establecido en el artículo antes citado.¹ Esto es así ya que, aunque el propio artículo reconoce el incumplimiento del contrato por sobreventa de boletos, de forma irracional se exenta el cumplimiento de la fracción II, de tal suerte que los pasajeros no pueden ser resarcidos de manera íntegra.

Así pues, la resolución de la Corte fue declarar el último párrafo del artículo 52 inconstitucional por excluir la indemnización mencionada a los viajeros contemplados en la hipótesis de la fracción II. No obstante, dado que el amparo fue resuelto por mayoría de tres votos, la decisión no es vinculante, sino sólo orientativa para otros juzgadores. En ánimo de armonizar el marco jurídico bajo los razonamientos progresivos de la Corte y para continuar con el sentido de la iniciativa respecto a promover prácticas justas y protección a los derechos de los

¹ Comunicado de prensa, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 12 de julio de 2023:
<https://www.internet2.scjn.gob.mx/red2/comunicados/noticia.asp?id=7440>

viajeros. Esta iniciativa propone legislar claramente para que todos los pasajeros sean indemnizados sin importar el supuesto en el que se encuentren.

Por otro lado, establece en un 35% esta indemnización, atendiendo a que el pasajero afectado también tenga un beneficio. Por ejemplo, en la Unión Europea existe un tabulador de indemnización por denegación de embarque de acuerdo a las condiciones específicas de cada vuelo:

Importe en euros	Distancia
250	Hasta 1 500 km
400	Más de 1 500 km dentro de la UE y entre 1 500 km y 3 500 km en todos los demás vuelos
600	Más de 3 500 km

Fuent: your Europe Web oficial de la UE²

² Consultado el 07 de marzo del 2025: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/air/index_es.htm#compensation-deniedBoarding

Para mayor claridad, a través del siguiente cuadro comparativo, se podrán observar el texto vigente de la Ley y la propuesta de modificación planteada en esta iniciativa:

Ley de Aviación Civil	
Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 52.- Cuando se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave y se tenga por consecuencia la denegación del embarque, el propio concesionario o permisionario, a elección del pasajero, deberá: 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	Artículo 52.- Cuando se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave y se tenga por consecuencia la denegación del embarque, el propio concesionario o permisionario, a elección del pasajero, deberá: 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 pernocta 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. En los casos de las fracciones I y III anteriores, el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al veinticinco por ciento del precio del boleto o billete de pasaje o de la parte no realizada del viaje.	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 pernocta 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. En todos los casos contemplados en el presente artículo, el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al treinta y cinco por ciento del precio del boleto o billete de pasaje o de la parte no realizada del viaje en un plazo no mayor a 15 días hábiles.
Artículo 52 Bis.- En el caso de la denegación de embarque por expedición de boletos en exceso a la	Artículo 52 Bis.- En el caso de la denegación de embarque por expedición de boletos en exceso a la

capacidad disponible de la aeronave, el concesionario o permisionario deberá solicitar voluntarios que renuncien al embarque a cambio de beneficios que acuerde directamente con el pasajero, los cuales no podrán ser inferiores a las opciones establecidas en el artículo anterior.

Tendrán prioridad para abordar en sustitución de los voluntarios a que refiere el presente artículo, las personas con alguna discapacidad, las personas adultas mayores, los menores no acompañados y las mujeres embarazadas.

Sin correlativo.

Sin correlativo.

capacidad disponible de la aeronave, el concesionario o permisionario deberá solicitar voluntarios que renuncien al embarque a cambio de beneficios que acuerde directamente con el pasajero, los cuales no podrán ser inferiores a las opciones establecidas en el artículo anterior.

Tendrán prioridad para abordar en sustitución de los voluntarios a que refiere el presente artículo, las personas con alguna discapacidad, las personas adultas mayores, los menores no acompañados y las mujeres embarazadas.

Los pasajeros conservarán su derecho al pase de abordaje siempre que completen su registro dentro del plazo establecido previo a la hora de abordaje, según los reglamentos aplicables.

Las personas con discapacidad, quienes viajen con menores, adultos mayores o las mujeres embarazadas tendrán derecho a hacer su registro

	en el aeropuerto sin costo adicional, sin que ello implique la pérdida de su derecho al pase de abordaje. Los concesionarios o permisionarios deberán garantizar la transparencia en el proceso de compra de boletos y en el proceso de registro, así como promover la disponibilidad de infraestructura operativa gratuita dentro del aeropuerto como alternativa para el registro.
--	--

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta Soberanía el siguiente:

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 52
y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 52 BIS DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL**

ARTÍCULO ÚNICO. Se reforma el artículo 52 y se adicionan tres párrafos al artículo 52 Bis de la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 52.- ...

I. a III. ...

En todos los casos contemplados en el presente artículo, el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado

que no será inferior al **treinta y cinco** por ciento del precio del boleto o billete de pasaje o de la parte no realizada del viaje **en un plazo no mayor a 15 días hábiles**.

Artículo 52 Bis.- ...

...

Los pasajeros conservarán su derecho al pase de abordaje siempre que completen su registro dentro del plazo establecido previo a la hora de abordaje, según los reglamentos aplicables.

Las personas con discapacidad, quienes viajen con menores, adultos mayores o las mujeres embarazadas tendrán derecho a hacer su registro en el aeropuerto sin costo adicional, sin que ello implique la pérdida de su derecho al pase de abordaje.

Los concesionarios o permisionarios deberán garantizar la transparencia en el proceso de compra de boletos y en el proceso de registro, así como promover la disponibilidad de infraestructura operativa gratuita dentro del aeropuerto como alternativa para el registro.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Las autoridades correspondientes deberán adecuar sus reglamentos a efecto de cumplir el presente decreto en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del mismo.



**LUIS
QUIROGA**
— DIPUTADO FEDERAL —



ATENTAMENTE

DIP. LUIS ORLANDO QUIROGA TREVIÑO

Dado en el Salón de Sesiones del Senado de la República, sede la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, a 14 de mayo de 2025.