

DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN XLIX DEL ARTÍCULO 6BIS Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 47 BIS DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, Y POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 69 BIS A LA LEY DE AEROPUERTOS, EN MATERIA DE INFORMACIÓN Y COMPENSACIONES POR RETRASOS O CANCELACIONES DE VUELOS.

Quien suscribe, el **Dip. Rubén Ignacio Moreira Valdez**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 55, fracción II, y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta honorable asamblea, la presente iniciativa, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En los últimos años, el sistema aeroportuario mexicano ha experimentado una transformación significativa, el crecimiento sostenido del transporte aéreo, la incorporación de nueva infraestructura aeroportuaria y el incremento en el número de operaciones han fortalecido la conectividad nacional e internacional y contribuido al desarrollo económico, comercial y turístico del país. Sin embargo, esta evolución también ha incrementado la complejidad de las operaciones aeroportuarias y ha puesto de manifiesto nuevos desafíos para garantizar una prestación eficiente del servicio y una protección efectiva de los derechos de las personas pasajeras.

Las afectaciones derivadas de la falta de puntualidad no constituyen hechos aislados, de acuerdo con el Informe de Gestión Gubernamental del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, durante 2023 únicamente el 66 por ciento de los vuelos comerciales de pasajeros salió puntualmente, mientras que para 2024 se reportó un resultado preliminar de 75 por ciento, todavía inferior a la meta institucional de 84 por ciento. En términos generales, ello significa que durante 2023 aproximadamente uno de cada tres vuelos de salida no cumplió con el parámetro de puntualidad y que, aun con la mejora registrada en 2024, la proporción se mantuvo cercana a uno de cada cuatro vuelos.¹

La problemática no se limita al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. El Programa Institucional 2025-2030 del Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano reconoce que el crecimiento de la demanda ha superado la capacidad de algunos aeropuertos, particularmente en destinos turísticos consolidados, provocando congestión y retrasos que afectan directamente a las personas usuarias.

Las estadísticas de puntualidad de la Agencia Federal de Aviación Civil evidencian que los retrasos en los vuelos responden a múltiples causas y no exclusivamente a

¹ [La Jornada - Más del 30 por ciento de los vuelos tuvieron retraso en AICM](#)

la actuación de las aerolíneas. Durante los primeros nueve meses de 2023, de las 251 mil 765 operaciones realizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, únicamente el 67.7 por ciento se efectuó dentro de los parámetros de puntualidad, mientras que el 32.3 por ciento registró demoras de quince minutos o más. Del total de operaciones con retraso, la AFAC identificó 29 mil 12 demoras imputables a las aerolíneas y 52 mil 198 relacionadas con condiciones meteorológicas, terceros u otros eventos ocasionales.²

Este dato resulta particularmente relevante porque demuestra que una parte importante de las demoras tiene origen en factores distintos a la operación de las aerolíneas. En otras palabras, el retraso de un vuelo puede derivar de circunstancias relacionadas con la operación aeroportuaria, los servicios en tierra, la navegación aérea o diversos factores externos. Sin embargo, el marco jurídico vigente no distribuye de manera expresa las responsabilidades cuando la afectación tiene un origen distinto al del transportista aéreo.

La prestación del servicio de transporte aéreo constituye una actividad en la que intervienen diversos sujetos con responsabilidades claramente diferenciadas. Las aerolíneas son responsables de transportar a las personas pasajeras conforme a las condiciones contratadas; las personas concesionarias o asignatarias administran la infraestructura aeroportuaria y prestan los servicios aeroportuarios; los servicios de navegación aérea coordinan el tránsito de las aeronaves y diversas autoridades intervienen en los procedimientos de seguridad, migración, aduanas y sanidad. En consecuencia, el cumplimiento de los itinerarios depende de la actuación coordinada de todos estos actores y no exclusivamente del transportista aéreo.

La legislación mexicana ha avanzado de manera importante en el reconocimiento de los derechos de las personas pasajeras, las reformas incorporadas a la Ley de Aviación Civil fortalecieron el régimen de protección de los usuarios al establecer obligaciones para las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias del servicio de transporte aéreo en casos de retrasos, cancelaciones, sobreventa de vuelos y pérdida de equipaje, así como mecanismos de asistencia y compensación cuando la afectación sea atribuible a la aerolínea.

No obstante, la evolución de la operación aeroportuaria ha evidenciado un supuesto que la legislación aún no regula de manera expresa. La Ley de Aviación Civil establece las compensaciones cuando el retraso es imputable al transportista aéreo, la Ley de Aeropuertos no contiene disposición alguna que determine quién debe responder cuando la demora deriva de la administración, operación o infraestructura aeroportuaria, esta ausencia normativa genera un vacío legal que termina afectando directamente a las personas pasajeras.

² [La Jornada - Más del 30 por ciento de los vuelos tuvieron retraso en AICM](#)

Los retrasos pueden obedecer a deficiencias en la infraestructura aeroportuaria, en la prestación de los servicios aeroportuarios, en la gestión operativa del aeropuerto, en los servicios de navegación aérea o a otras circunstancias ajenas al transportista aéreo. Cuando alguno de estos supuestos se presenta, las personas pasajeras suelen desconocer la verdadera causa de la demora, en muchos casos reciben información genérica o insuficiente y, al solicitar la compensación prevista por la Ley de Aviación Civil, la aerolínea manifiesta que el retraso no le resulta imputable. Sin embargo, el ordenamiento jurídico vigente tampoco establece con claridad quién debe responder frente a las personas pasajeras cuando la afectación tiene su origen en la operación aeroportuaria.

Un ejemplo claro de lo anterior sucedió el pasado 9 de julio de 2026 en el vuelo AM0318 operado por Aeromexico de la Ciudad de México a Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, y que tuvo un retraso de más de seis horas, siendo que además a los pasajeros los hicieron descender del avión y permanecieron sin aire acondicionado, con bebés, niños y adultos mayores soportando el calor, y sin agua. Otro más sucedió con el vuelo AM1053 también de Aeroméxico, procedente de Oaxaca y con destino a la Ciudad de México que fue desviado a Querétaro, y posteriormente cancelado tras más de 14 horas de espera³, sin que existiera compensación alguna.

Aun cuando la Agencia Federal de Aviación Civil genera información estadística sobre las causas generales de las demoras, ésta no forma parte de un mecanismo que permita a las personas pasajeras conocer, en cada caso concreto, el origen del retraso ni identificar con certeza al sujeto responsable para efectos del ejercicio de sus derechos. La falta de transparencia sobre las causas de las demoras genera incertidumbre y dificulta hacer efectivas las compensaciones previstas por la legislación.⁴

La experiencia internacional confirma la importancia de contar con reglas claras en esta materia. El Reglamento (CE) No. 261/2004 del Parlamento Europeo⁵ y del Consejo estableció un régimen común de compensación y asistencia para las personas pasajeras frente a denegaciones de embarque, cancelaciones y grandes retrasos, distinguiendo entre aquellas circunstancias que son imputables a los operadores y las denominadas circunstancias extraordinarias que los eximen de responsabilidad.

La presente iniciativa pretende establecer que la responsabilidad debe determinarse a partir de la causa que origina la afectación y no presumirse automáticamente en perjuicio de uno solo de los participantes en la prestación del servicio.

³ <https://emeequis.com/investigaciones/aeromexico-deja-varados-a-pasajeros-en-queretaro-y-tras-14-horas-de-espera-cancela-vuelo-familia-con-bebe-que-requeria-medicamentos-tuvo-que-regresar-por-carretera/>

⁴ [Demoras Índice de Puntualidad | Agencia Federal de Aviación Civil | Gobierno | gob.mx](https://www.gob.mx/agencia-aviacion-civil/documentos/demoras-indice-de-puntualidad)

⁵ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:439cd3a7-fd3c-4da7-8bf4-b0f60600c1d6.0005.02/DOC_1&format=PDF

Bajo esa lógica, esta propuesta parte de un principio básico del derecho: quien ocasiona el daño debe asumir las consecuencias jurídicas de su actuación. Si el retraso es consecuencia de una decisión operativa, administrativa o comercial de la aerolínea, continuará aplicándose el régimen de compensaciones previsto en la Ley de Aviación Civil. En cambio, cuando la demora tenga su origen en actos, omisiones, deficiencias o fallas imputables a la administración, operación, infraestructura o prestación de los servicios aeroportuarios, la responsabilidad deberá corresponder a la persona concesionaria o asignataria encargada de la administración del aeropuerto.

Asimismo, se incorpora expresamente el derecho de las personas pasajeras a recibir información clara, veraz, suficiente y oportuna sobre las causas del retraso de su vuelo. La información constituye un elemento indispensable para el ejercicio de cualquier derecho, pues únicamente conociendo el origen de la afectación puede identificarse al sujeto responsable y exigirse el cumplimiento de las obligaciones previstas por la ley.

Para hacer efectivo ese derecho, se establece la obligación de las personas concesionarias o asignatarias de los aeropuertos de proporcionar de manera inmediata a las aerolíneas la información relativa a las causas del retraso, el tiempo estimado para el restablecimiento de las operaciones y cualquier actualización relevante, a fin de que ésta sea comunicada oportunamente a las personas pasajeras; y de igual forma que la Publicación de Información Aeronáutica de México, contenga un reporte de las causas que ocasionan los retrasos o cancelaciones de vuelos en los aeropuertos del país y demás información relevante como los tiempos mínimos y máximos que imperan cuando ocurre un retraso.

De igual forma, se prevé un periodo de implementación para que las personas concesionarias o asignatarias adecuen sus procedimientos administrativos, operativos y financieros, mientras que las aerolíneas deberán actualizar sus mecanismos de información y atención a las personas pasajeras. Con ello se busca que las nuevas obligaciones puedan cumplirse de manera ordenada y coordinada, sin afectar la continuidad en la prestación del servicio público aeroportuario.

En ese sentido, la presente iniciativa busca dotar de mayor certeza jurídica al régimen de protección de las personas pasajeras, estableciendo una distribución clara de responsabilidades conforme al origen de la afectación, fortaleciendo el derecho a la información y garantizando que las compensaciones previstas por la ley sean cubiertas por quien efectivamente ocasionó el retraso. Con ello se fortalece la transparencia en la prestación del servicio público aeroportuario y se contribuye a consolidar un sistema de protección de los derechos de las personas usuarias acorde con la realidad operativa del transporte aéreo en México.

En atención a lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de la honorable Asamblea, el siguiente proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN XLIX DEL ARTÍCULO 6BIS Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 47 BIS DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, Y POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 69 BIS A LA LEY DE AEROPUERTOS, EN MATERIA DE INFORMACIÓN Y COMPENSACIONES POR RETRASOS O CANCELACIONES DE VUELOS.

Artículo Primero: Se reforma la fracción XLIX del artículo 6 Bis y se adiciona una fracción XI al artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 6 Bis. ...

I. a XLVIII. ...

XLIX. Revisar y aprobar previamente el contenido de la Publicación de Información Aeronáutica de México, **que deberá contener un reporte de las causas que ocasionan los retrasos o cancelaciones de vuelos en los aeropuertos del país y demás información relevante como los tiempos mínimos y máximos que imperan cuando ocurre un retraso.**

XLIX Bis. a LI. ...

Artículo 47 Bis. ...

I. a X. ...

XI. La persona pasajera tiene derecho a recibir información clara, veraz, oportuna y suficiente sobre las causas de cualquier retraso o cancelación del vuelo. La persona concesionaria, asignataria o permisionaria del servicio de transporte aéreo deberá informar a la persona pasajera las causas del retraso o cancelación, precisando si éste obedece a causas atribuibles a la proveedora del servicio, a la administración, operación, infraestructura o prestación de los servicios aeroportuarios, a los servicios de navegación aérea, a condiciones meteorológicas, a casos fortuitos, fuerza mayor o a cualquier otra circunstancia que afecte la operación del vuelo.

La información deberá proporcionarse desde que se tenga conocimiento del retraso, mantenerse actualizada durante su duración y señalar, cuando sea posible, el tiempo estimado para la salida del vuelo.

Cuando el retraso o cancelación del vuelo sea imputable a la administración, operación, infraestructura o prestación de los servicios aeroportuarios, la

obligación de cubrir las compensaciones previstas en la fracciones V y VI del presente artículo corresponderá a la persona concesionaria, asignataria, operadora aeroportuaria o permissionaria del aeropuerto conforme lo dispone el segundo párrafo del artículo 69 Bis de la Ley de Aeropuertos.

Artículo Segundo: Se adiciona un artículo 69 Bis a la Ley de Aeropuertos, para quedar como sigue:

Artículo 69 Bis. La persona concesionaria, asignataria, operadora aeroportuaria o permissionaria del aeropuerto será responsable de cubrir las compensaciones previstas en las fracciones V y VI del artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil, cuando el retraso o cancelación de un vuelo sea consecuencia de actos, omisiones, deficiencias o fallas imputables a la administración, operación, infraestructura o prestación de los servicios aeroportuarios.

Las compensaciones se cubrirán de forma inmediata por la persona concesionaria, asignataria o permissionaria del servicio de transporte aéreo con cargo a los ingresos que cobre por las tarifas correspondientes a los servicios aeroportuarios, sin que su pago pueda trasladarse a las personas pasajeras mediante cobros adicionales o incrementos extraordinarios. Para tal fin, la persona concesionaria, asignataria o permissionaria del servicio de transporte aéreo deberá informar y deducir los gastos en que incurra por concepto de compensaciones cuando transfiera a la persona concesionaria, asignataria, operadora aeroportuaria o permissionaria del aeropuerto el monto relativo a la tarifa de uso aeroportuario que haya cobrado a las personas pasajeras.

La persona concesionaria, asignataria, operadora aeroportuaria o permissionaria del aeropuerto deberá proporcionar, de manera inmediata, a la persona concesionaria, asignataria o permissionaria del servicio de transporte aéreo la información necesaria sobre las causas del retraso o cancelación, el tiempo estimado para el restablecimiento de las operaciones y cualquier actualización relevante, a fin de que ésta pueda informar oportunamente a las personas pasajeras.

TRANSITORIOS

Primero. El presente Decreto entrará en vigor a los ciento ochenta días naturales siguientes al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. La Agencia Federal de Aviación Civil deberá emitir o adecuar las disposiciones administrativas necesarias para el cumplimiento del presente Decreto

dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

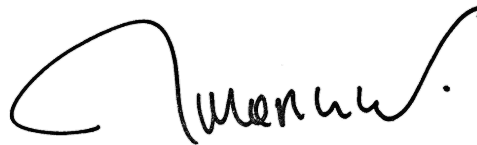
Tercero. Las personas concesionarias o asignatarias de aeropuertos deberán adecuar sus procedimientos de atención, información y compensación a las personas pasajeras dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la publicación del presente Decreto.

Cuarto. Las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias del servicio de transporte aéreo deberán adecuar sus políticas de compensación, sistemas de información y módulos de atención a las personas pasajeras dentro del plazo previsto en el artículo transitorio anterior.

Quinto. La Agencia Federal de Aviación Civil emitirá las disposiciones administrativas que regulen el procedimiento para determinar la imputabilidad de los retrasos a la operación aeroportuaria, así como el procedimiento para el cumplimiento de las obligaciones previstas en el presente Decreto.

Sexto. Dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, las personas concesionarias o asignatarias de aeropuertos deberán implementar los mecanismos financieros, administrativos y operativos necesarios para garantizar el pago de las compensaciones previstas en el artículo 69 Bis de la Ley de Aeropuertos.

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente el 22 de julio del 2026.



DIP. RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ