SEN. HIGINIO MARTÍNEZ MIRANDA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE SENADORES
LXVI LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
P R E S E N T E

El suscrito, **JUAN ANTONIO MARTÍN DEL CAMPO MARTÍN DEL CAMPO**, Senador de la República del Congreso General de la Unión en la LXVI Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como por los artículos 8° fracción I, 164 numeral 1, 169, 172 y demás aplicables del Reglamento del Senado de la República someto a consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN TERCER PÁRRAFO A LA FRACCIÓN IV DEL ARTÍCULO 47 BIS DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL,** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La prestación del servicio de transporte aéreo constituye una actividad esencial para la conectividad, el turismo, la actividad económica y la movilidad de millones de personas. La contratación de un vuelo genera una relación jurídica en la que la persona pasajera entrega una contraprestación económica a cambio del derecho a ser transportada en los términos convenidos, por lo que resulta indispensable que las condiciones bajo las cuales se comercializan y utilizan los boletos otorguen certeza sobre aquello que fue efectivamente adquirido.

Esta necesidad adquiere especial relevancia cuando se trata de boletos de viaje redondo o itinerarios integrados por distintos segmentos, pues cada uno de ellos forma parte de una contraprestación previamente pagada y, por tanto, de un servicio respecto del cual existen derechos y obligaciones exigibles para ambas partes.

La dimensión actual del transporte aéreo mexicano hace necesario revisar permanentemente si las normas de protección a las personas pasajeras responden adecuadamente a las prácticas comerciales del sector.

De acuerdo con información de la Secretaría de Turismo basada en cifras de la Agencia Federal de Aviación Civil, durante 2025 se movilizaron en México 122.4 millones de pasajeros en vuelos regulares nacionales e internacionales, 2.4 por ciento más que en 2024. De este total, 63.5 millones correspondieron a vuelos nacionales y 58.9 millones a internacionales. La tendencia se ha mantenido durante 2026: tan sólo entre enero y junio se registraron aproximadamente 60.7 millones de pasajeros en vuelos regulares nacionales e internacionales.

El crecimiento del mercado aéreo implica también un aumento en la importancia económica de las relaciones de consumo que se generan entre las aerolíneas y sus usuarios. La Procuraduría Federal del Consumidor informó en 2024 que las aerolíneas representaban el 15 por ciento de las quejas correspondientes a los 25 proveedores de la iniciativa privada con mayor número de reclamaciones registradas en su Buró Comercial, ubicándose entre los sectores con mayor incidencia.

Asimismo, durante 2024 los módulos de atención de la Procuraduría instalados en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles atendieron a 13 mil 005 personas consumidoras y permitieron recuperar más de 10.8 millones de pesos en su favor.

Entre las causas recurrentes de inconformidad se encuentran precisamente las relacionadas con el cumplimiento de los servicios de transportación aérea. La propia Procuraduría ha identificado la sobreventa como uno de los motivos frecuentes de atención en aeropuertos; en junio de 2025 señaló que, junto con las compensaciones correspondientes, constituía una de las principales razones por las que las personas pasajeras acudían a sus módulos de atención en terminales aéreas.

Si bien las estadísticas disponibles no permiten identificar de manera independiente cuántas reclamaciones corresponden específicamente a la segunda comercialización de un asiento asociado a un segmento ya pagado, la información institucional muestra que las prácticas relacionadas con disponibilidad de lugares, denegación de embarque y cumplimiento del contrato continúan requiriendo mecanismos claros de protección.

El régimen jurídico mexicano en esta materia experimentó una transformación relevante en 2017, al reformar y adicionar diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de junio de ese año, incorporó un capítulo específico sobre derechos y obligaciones de las personas pasajeras y estableció reglas en materia de información, retrasos, cancelaciones, equipaje, devolución de boletos y utilización de los distintos segmentos que integran un viaje. Con ello se reconoció que la prestación del servicio de transporte aéreo no puede analizarse exclusivamente desde la libertad contractual de las empresas, sino que debe coexistir con obligaciones encaminadas a asegurar relaciones de consumo equilibradas.

Dentro de ese marco, la fracción IV del artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil reconoce actualmente que, cuando una persona pasajera haya adquirido boletos de ida y vuelta o con conexión, puede disponer de ellos para cada segmento particular, por lo que la aerolínea no puede negarle el embarque a un vuelo por el solo hecho de no haber utilizado previamente otro segmento del trayecto. Para conservar ese derecho respecto de los segmentos subsecuentes, la persona pasajera debe comunicar a la aerolínea, dentro de las veinticuatro horas siguientes a la hora programada del segmento no utilizado, que continuará haciendo uso de su itinerario.

La finalidad de esta disposición impedie que el incumplimiento o la falta de utilización de una parte del itinerario produzca, de manera automática, la pérdida de servicios adicionales que ya fueron contratados y pagados. El boleto es definido por la propia Ley de Aviación Civil como el documento que contiene el contrato de transporte aéreo celebrado entre la persona prestadora del servicio y la persona pasajera, cuyo monto total comprende el precio del transporte, tarifas, impuestos, comisiones y demás cargos cubiertos. La relación entre ambas partes no es una simple expectativa de viaje, sino una relación contractual perfeccionada mediante el pago de una contraprestación.

A pesar de los avances, el texto vigente de la fracción IV del artículo 47 Bis regula expresamente la conservación de los segmentos posteriores, pero no establece de manera directa qué sucede con la comercialización del asiento correspondiente al segmento que la persona pasajera no utilizó.

La norma evita que el llamado “no show” sobre un tramo anterior cancele automáticamente el resto del itinerario, pero no contiene una disposición expresa que impida que el asiento relacionado con un segmento previamente adquirido y pagado vuelva a ser objeto de una venta a una tercera persona.

Esta ausencia normativa genera una diferencia relevante entre el reconocimiento abstracto del derecho derivado del pago y las consecuencias económicas que pueden producirse cuando el servicio no es utilizado. Si una empresa recibió íntegramente la contraprestación correspondiente a un determinado segmento, la falta de utilización del mismo no convierte el pago recibido en inexistente, ni modifica retroactivamente el contrato celebrado.

Permitir que el mismo servicio genere una nueva contraprestación mediante su venta posterior puede provocar una situación en la que el proveedor obtenga dos ingresos asociados a una capacidad cuyo costo ya había sido cubierto originalmente por una persona consumidora.

Es por todo lo anterior, que la presente propuesta busca atender exclusivamente este supuesto, al adicionar un párrafo a la fracción IV del artículo 47 Bis para establecer que, cuando un segmento de vuelo haya sido previamente adquirido y pagado por la persona pasajera, las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias no puedan vender nuevamente a una tercera persona el asiento correspondiente a dicho segmento, aun cuando la persona pasajera finalmente no haga uso del mismo.

El objetivo consiste en impedir que un mismo asiento correspondiente a un servicio ya pagado pueda generar una segunda venta derivada exclusivamente de que quien lo adquirió inicialmente no se presentó para utilizarlo.

Es igualmente importante distinguir la modificación propuesta del régimen jurídico de sobreventa actualmente previsto en la propia Ley de Aviación Civil.

Los artículos 52 y 52 Bis reconocen expresamente el supuesto en el que se hayan expedido boletos en exceso de la capacidad disponible de una aeronave y establecen las obligaciones correspondientes cuando ello produce una denegación de embarque, incluyendo el reintegro del precio, transporte sustituto, indemnizaciones y la búsqueda previa de personas voluntarias que renuncien al embarque. La presente reforma persigue regular la nueva comercialización de un asiento vinculada específicamente con la falta de utilización de un segmento que ya había sido pagado.

Esta distinción también encuentra referentes útiles en otros sistemas de protección a pasajeros. En la Unión Europea, el Reglamento (CE) número 261/2004 establece que cuando una compañía prevea que tendrá que denegar el embarque deberá solicitar primero personas voluntarias dispuestas a renunciar a sus reservas a cambio de determinados beneficios y, cuando ello sea insuficiente, establece derechos de compensación y asistencia para las personas afectadas.

Asimismo, en Estados Unidos, el Departamento de Transporte permite las prácticas de sobreventa, pero las somete a reglas específicas: las aerolíneas deben solicitar voluntarios antes de efectuar una denegación involuntaria de embarque y, en determinados casos, pagar compensaciones calculadas con base en el precio del boleto y la demora provocada.

Estos modelos muestran que la libertad comercial de las empresas aéreas puede coexistir con límites y consecuencias jurídicas dirigidas a impedir que la administración de su capacidad transfiera injustificadamente sus costos a las personas consumidoras.

La medida propuesta guarda, además, una relación directa con los principios de certeza contractual, buena fe y equivalencia de las prestaciones. Busca reconocer las consecuencias de una contraprestación que ya fue cubierta. Tampoco implica imponer a la empresa la prestación gratuita de un servicio, pues precisamente parte de la premisa contraria: el asiento y el segmento correspondientes fueron pagados de manera previa conforme a una tarifa determinada por la propia aerolínea.

Fortalecer la protección de las personas pasajeras exige que la legislación avance también frente a prácticas comerciales que pueden generar un desequilibrio entre las partes. El crecimiento sostenido del transporte aéreo en México y la magnitud de las relaciones de consumo que diariamente se generan en este sector hacen necesario contar con reglas sencillas, comprensibles y expresas respecto de los efectos jurídicos del pago de un boleto.

Por ello, la adición propuesta busca cerrar un espacio de ambigüedad que permanece en la legislación vigente y desarrollar de manera coherente el sistema de protección de las personas pasajeras iniciado con la reforma de 2017. Se trata de establecer una regla concreta: un segmento previamente adquirido y pagado genera derechos para la persona consumidora y no debe constituir, por el solo hecho de no haber sido utilizado, una oportunidad para obtener una segunda contraprestación por el mismo asiento.

Para una mayor comprensión se presenta una tabla comparativa de la reforma propuesta:

Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 47 Bis. ... I. a III. ... **IV.** En el caso de que la persona pasajera haya adquirido boletos de ida y vuelta o con conexión, puede disponer de ellos para cada segmento particular; las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias no pueden negarle el embarque a un vuelo por no haber utilizado alguno de los segmentos del trayecto total. Para garantizar el cumplimiento de lo anterior, la persona pasajera debe informar a las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias, en el lapso de veinticuatro horas contadas a partir de la hora programada del segmento no utilizado, que hará uso de los segmentos subsecuentes por los medios electrónicos que señalen las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias. V. a X. ...	**Artículo 47 Bis.** ... I. a III. ... **IV.** En el caso de que la persona pasajera haya adquirido boletos de ida y vuelta o con conexión, puede disponer de ellos para cada segmento particular; las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias no pueden negarle el embarque a un vuelo por no haber utilizado alguno de los segmentos del trayecto total. Para garantizar el cumplimiento de lo anterior, la persona pasajera debe informar a las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias, en el lapso de veinticuatro horas contadas a partir de la hora programada del segmento no utilizado, que hará uso de los segmentos subsecuentes por los medios electrónicos que señalen las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias. **Cuando un segmento de vuelo haya sido previamente adquirido y pagado por la persona pasajera, las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias no podrán vender nuevamente a una tercera persona el asiento correspondiente a dicho segmento, aun cuando la persona pasajera no haga uso de éste.** V. a X. ...

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

PROYECTO DE DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO: Se adiciona un tercer párrafo a la fracción IV del artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 47 Bis. ...

I. a III. ...

IV. En el caso de que la persona pasajera haya adquirido boletos de ida y vuelta o con conexión, puede disponer de ellos para cada segmento particular; las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias no pueden negarle el embarque a un vuelo por no haber utilizado alguno de los segmentos del trayecto total.

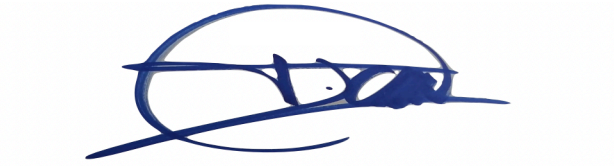
Para garantizar el cumplimiento de lo anterior, la persona pasajera debe informar a las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias, en el lapso de veinticuatro horas contadas a partir de la hora programada del segmento no utilizado, que hará uso de los segmentos subsecuentes por los medios electrónicos que señalen las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias.

Cuando un segmento de vuelo haya sido previamente adquirido y pagado por la persona pasajera, las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias no podrán vender nuevamente a una tercera persona el asiento correspondiente a dicho segmento, aun cuando la persona pasajera no haga uso de éste.

TRANSITORIOS

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

Atentamente



Sen. Juan Antonio Martín del Campo Martín del Campo

Dado en el Salón de Sesiones del Pleno del Senado de la República, el día 22 del mes de septiembre del año 2026.

FUENTES:

1. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2025). Ley de Aviación Civil. Texto vigente. Última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de noviembre de 2025. Cámara de Diputados.
2. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2026). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Texto vigente. Últimas reformas publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 2 de junio de 2026. Cámara de Diputados.
3. Diario Oficial de la Federación. (2017, 26 de junio). Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil. Secretaría de Gobernación.
4. Parlamento Europeo & Consejo de la Unión Europea. (2004, 11 de febrero). Reglamento (CE) n.º 261/2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91. EUR-Lex.
5. Procuraduría Federal del Consumidor. (2024, 15 de marzo). *¿De qué se queja más el consumidor mexicano?* Gobierno de México.
6. Procuraduría Federal del Consumidor. (2025). *Informe anual Profeco 2024*. PROFECO.
7. Procuraduría Federal del Consumidor. (2025, 24 de junio). Profeco instala módulos de atención en aeropuertos de Toluca, Tijuana y Monterrey. Gobierno de México.
8. Secretaría de Turismo. (2026, 29 de enero). Sectur: Más de 122 millones de pasajeros fueron movilizados en vuelos nacionales e internacionales en 2025. Gobierno de México.
9. Secretaría de Turismo. (2026). Turismo en cifras: Acumulado enero a junio de 2026. DataTur.
10. Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2019). Tesis relevantes de la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, publicadas en el Semanario Judicial de la Federación del 23 de noviembre de 2018 al 11 de enero de 2019. SCJN.
11. U.S. Department of Transportation. (2025, 26 de septiembre). *Bumping & oversales*. Office of Aviation Consumer Protection.