VICTOR EDUARDO PIÑAN MAMANI
Diputado de la República

"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00674-2026-2031-CD
RU 51176-CD
26 OCTUBRE 2026 05:55 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ELOPEZ

PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE REIVINDICA EL VALOR DEL TIEMPO DE LOS PASAJEROS Y FORTALECE SUS DERECHOS FRENTE A LOS RETRASOS AÉREOS INJUSTIFICADOS

El diputado que suscribe, Víctor Eduardo Piñán Mamani, integrante del Grupo Parlamentario Bancada de Obras, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le reconoce el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, presenta ante la Cámara de Diputados la siguiente proposición de ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE REIVINDICA EL VALOR DEL TIEMPO DE LOS PASAJEROS Y FORTALECE SUS DERECHOS FRENTE A LOS RETRASOS AÉREOS INJUSTIFICADOS

Artículo 1.- Objeto de la ley
La presente ley tiene por objeto modificar el artículo 122 e incorporar el numeral 125.7 a la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, con la finalidad de reconocer el derecho del pasajero a elegir, ante un retraso significativo imputable al transportador aéreo, entre continuar con el viaje contratado, reprogramarlo sin penalidad ni cobros adicionales, o desistir del servicio no utilizado y obtener el reembolso que corresponda.

Artículo 2.- Finalidad
Garantizar al pasajero una decisión efectiva y oportuna ante retrasos imputables al transportador, sin menoscabar las asistencias, compensaciones y acciones indemnizatorias que reconoce el ordenamiento.

Artículo 3.- Modificación del artículo 122 de la Ley N.º 27261
Modifícase el artículo 122 de la Ley N.º 27261 en los siguientes términos:
Artículo 122.- De la responsabilidad del transportador por retraso
122.1 El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte aéreo de pasajeros, equipajes o carga.
122.2 Cuando el inicio del vuelo se retrase más de una (1) hora respecto de la hora programada por causa imputable al transportador, este debe informar de manera inmediata y por un medio accesible la causa del retraso, la nueva hora estimada de

vpinan@congreso.gob.pe
941325228
jmsm
Jr. Junín 530, Cercado de Lima
Edificio Francisco de Luna Pizarro, Oficina 401

salida y las opciones establecidas en el numeral 125.7. El pasajero podrá continuar el viaje, solicitar su reprogramación sin penalidad ni diferencia tarifaria o desistir del servicio afectado y exigir el reembolso en los términos del numeral 125.7. La elección no afecta las asistencias y compensaciones que correspondan conforme a la Decisión 619 de la Comunidad Andina ni el derecho a accionar por daños y perjuicios conforme al numeral 125.6.[1]

Artículo 4.- Incorporación del numeral 125.7 al artículo 125

Incorpórase el numeral 125.7 al artículo 125 de la Ley N.º 27261 en los siguientes términos:

125.7 Ante un retraso en el inicio del vuelo superior a una (1) hora, imputable al transportador, el pasajero tiene derecho a elegir entre:

a) Continuar el transporte contratado, sin renunciar a las asistencias y compensaciones legalmente exigibles.

b) Reprogramar, a su elección, el tramo afectado en otro vuelo del transportador con disponibilidad, sin penalidad, diferencia tarifaria ni cobros administrativos. El transportador debe informar las alternativas efectivamente disponibles y confirmar la elegida por un medio que deje constancia.

c) Desistir del tramo afectado y recibir el reembolso del importe pagado por el servicio no utilizado. Si el retraso priva de finalidad al itinerario contratado en una misma reserva, el pasajero puede solicitar también el reembolso de los tramos no utilizados que dependan del afectado; si el viaje iniciado pierde su finalidad, se aplica el derecho de reembolso total y retorno al primer punto de partida previsto en el artículo 11 de la Decisión 619, cuando corresponda.

El reembolso se realiza por el medio de pago original, salvo elección expresa del pasajero de otro medio, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al hecho, conforme al artículo 11 de la Decisión 619; no se pueden imponer vales, millas, penalidades ni cargos de gestión como sustitutos del dinero sin aceptación expresa. El transportador debe habilitar un canal gratuito y accesible para comunicar la elección y entregar constancia de su recepción.[2]

Si el transportador alega caso fortuito, fuerza mayor u otra circunstancia no imputable, debe comunicar y sustentar objetivamente dicha causa; la excepción al derecho especial de elección no elimina los derechos que resulten aplicables por otras disposiciones. El incumplimiento de las obligaciones de este numeral queda sujeto a fiscalización y a las consecuencias administrativas previstas en el ordenamiento vigente, sin perjuicio de la restitución y de la acción de daños y perjuicios del numeral

[1]Ley N.º 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, artículo 122, texto vigente, conforme al ejemplar normativo adjunto por la usuaria (p. 34).
[2]Comunidad Andina, Decisión 619, artículo 11. Consultar texto oficial y verificar su aplicabilidad al supuesto regulado: https://sice.oas.org/trade/JUNAC/Decisiones/DEC619s.asp

vpinan@congreso.gob.pe
941325228
jmsm
Jr. Junín 530, Cercado de Lima
Edificio Francisco de Luna Pizarro, Oficina 401

125.6. La autoridad competente aplica las sanciones conforme a las infracciones legal y reglamentariamente previstas, sin duplicidad sancionadora.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única.- Adecuación reglamentaria. El Poder Ejecutivo adecúa el Reglamento de la Ley N.º 27261 dentro de noventa (90) días calendario, sin postergar la eficacia de los derechos establecidos en esta ley.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PIÑAN MAMANI Victor Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2026 14:35:15-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PIÑAN MAMANI Victor Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2026 14:35:08-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CAMARGO PORTA Raul Jesus FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2026 16:00:32-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MASCO CACERES Luis Aurelio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2026 16:12:48-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: EUSEBIO PADILLA Arturo Cesar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2026 17:27:04-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PERALTA JORPA Maximo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2026 16:46:44-0500

vpinan@congreso.gob.pe
941325228
jmsm

Jr. Junín 530, Cercado de Lima
Edificio Francisco de Luna Pizarro, Oficina 401

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Planteamiento del problema público

El pasajero no adquiere únicamente el traslado físico entre dos lugares; contrata un servicio sujeto a una fecha y hora determinadas, elementos que con frecuencia resultan esenciales para la finalidad económica y personal del viaje. Cuando el retraso imputable al transportador es significativo, el vuelo puede perder para el pasajero la utilidad concreta que justificó su contratación, aun cuando la aerolínea se encuentre posteriormente en condiciones de realizarlo.

Estos antecedentes evidencian que, si bien el ordenamiento vigente reconoce mecanismos de protección al pasajero ante retrasos, cancelaciones e inejecución del transporte, no existe actualmente un derecho general y de ejercicio inmediato que le permita optar por desistir del servicio afectado y obtener el reembolso correspondiente desde que el retraso imputable al transportador supera una hora; en ausencia de dicho derecho, el pasajero suele quedar sujeto, en la práctica, a la vía sancionadora administrativa posterior al hecho.

II. Evidencia que sustenta el problema

La magnitud del problema no es hipotética. El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual ha informado que, entre 2022 y 2025, el transporte aéreo fue el tercer sector más sancionado por esa entidad, con 2072 sanciones firmes impuestas a 40 empresas, siendo la infracción más frecuente la falta de idoneidad vinculada al incumplimiento o negativa a efectuar reembolsos, cancelaciones o reprogramaciones de viaje. La Comisión de la Oficina Regional del Indecopi en Arequipa confirmó, mediante Resolución N° 145-2026/INDECOPI-AQP, la sanción a una aerolínea por un retraso de más de cinco horas en un vuelo nacional que ocasionó a un pasajero la pérdida de su conexión internacional, ordenando como medida correctiva la devolución del importe del tramo no utilizado.[3]

III. Objetivos generales y específicos

Objetivo general: reconocer el derecho del pasajero a elegir, ante un retraso significativo imputable al transportador aéreo, entre continuar el viaje, reprogramarlo o desistir del servicio afectado, conforme al numeral 125.7 que se incorpora a la Ley N° 27261.

a) Establecer el supuesto objetivo de retraso superior a una (1) hora imputable al transportador aéreo, conforme al artículo 122.2 propuesto.

[3]Indecopi, información institucional sobre sanciones en transporte aéreo. La cifra y el período mencionados deben cotejarse con la publicación primaria antes de presentar el proyecto.

vpinan@congreso.gob.pe
941325228
jmsm

Jr. Junín 530, Cercado de Lima
Edificio Francisco de Luna Pizarro, Oficina 401

b) Reconocer al pasajero las alternativas previstas en el numeral 125.7: continuar con el transporte contratado, reprogramar el viaje o desistir del servicio afectado.
c) Permitir la reprogramación del viaje sin penalidad ni costos adicionales derivados de la modificación.
d) Permitir el desistimiento del servicio afectado y el reembolso correspondiente a la parte no utilizada.
e) Preservar los demás derechos, asistencias, compensaciones y acciones que correspondan al pasajero conforme al ordenamiento vigente, incluida la acción por daños y perjuicios prevista en el numeral 125.6.

IV. Fundamentación de la iniciativa

El precedente más directamente aplicable es la Sentencia 274/2021 del Tribunal Constitucional, recaída en el Expediente N° 04382-2019-PA/TC, caso LAN Perú S.A. contra Indecopi. En dicho proceso, la aerolínea demandó la inaplicación del numeral 66.7 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, que obliga a las aerolíneas a permitir el endoso, la transferencia o la postergación de boletos, alegando vulneración de su libertad de contratación. El Tribunal declaró infundada la demanda, sosteniendo que si bien el artículo 58 de la Constitución consagra la libertad económica como principio fundamental, el artículo 65 permite limitarla en defensa del interés de los consumidores, y que toda regulación económica, aunque excepcional, es constitucionalmente válida si está debidamente justificada.[4]

El Tribunal distinguió entre los componentes esenciales del servicio de transporte aéreo, que no pueden convertirse en un beneficio diferenciado sujeto al pago de una tarifa superior, y los componentes accesorios, como el equipaje o las mejoras de cabina, que sí pueden ofrecerse de manera diferenciada. Concluyó que la posibilidad misma de viajar, transferir o postergar el boleto es un componente esencial del contrato de adhesión propio del transporte aéreo. Este razonamiento resulta orientador, mas no automáticamente trasladable, a la presente propuesta: el derecho de elección ante un retraso significativo encuentra fundamento constitucional en el deber de protección de los consumidores reconocido en el artículo 65 de la Constitución, sujeto al correspondiente juicio de razonabilidad y proporcionalidad, y no como una consecuencia necesaria o automática del precedente citado.

Esta analogía tiene, sin embargo, un límite que debe reconocerse: el precedente valida un derecho de disposición sobre el propio boleto (endoso, transferencia, postergación), mientras que la presente propuesta crea, además, una facultad de reembolso ante incumplimiento del transportador, que exige un test de

[4] Tribunal Constitucional, Pleno, Sentencia 274/2021, Exp. N.º 04382-2019-PA/TC, LAN Perú S. A., 25 de febrero de 2021, texto oficial: https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2021/04382-2019-AA.pdf

proporcionalidad autónomo sobre el umbral horario elegido, desarrollado en el numeral siguiente.

La Ley N° 27261 regula la responsabilidad del transportador por retraso en su artículo 122 y la responsabilidad por inejecución total o parcial en su artículo 125. La Decisión 619 de la Comisión de la Comunidad Andina, vigente desde el 15 de julio de 2005, escalona la asistencia y compensación del pasajero conforme a la duración del retraso: entre dos y cuatro horas reconoce refrigerio y comunicación gratuita; entre cuatro y seis horas añade alimentos; y superado el retraso de seis horas reconoce, además de una compensación económica adicional, el derecho a elegir entre hospedaje cuando sea necesario pernoctar, gastos de traslado, o el reembolso, inmediato si el pasajero no se encuentra en su lugar de residencia habitual, salvo que acepte voluntariamente prolongar la espera cuando sea previsible que el vuelo se efectúe dentro de un plazo razonable. De manera independiente a ese escalonamiento horario, el artículo 11 de la misma Decisión reconoce con carácter general el derecho al reembolso, total o proporcional, cuando el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del usuario por causa imputable al transportista, sin sujetar ese derecho a un número mínimo de horas. El artículo 24 de la Decisión 619 prohíbe a los transportistas aéreos, agencias de viajes y operadores turísticos otorgar o imponer condiciones inferiores a las allí previstas; dicha prohibición se dirige literalmente a los operadores privados, lo que constituye un indicio interpretativo, mas no una regla expresa, de que los países miembros podrían reconocer estándares nacionales de protección superiores. No se ha ubicado jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina que se pronuncie específicamente sobre esta cuestión, por lo que dicha interpretación debe sostenerse con esa prudencia y no como una conclusión jurisprudencialmente confirmada. El Convenio de Montreal de 1999 regula en su artículo 19 una acción indemnizatoria basada en la responsabilidad del transportador salvo prueba de diligencia, sujeta a los límites cuantitativos de su artículo 22, institución distinta y compatible con el derecho de elección que aquí se propone.[5]

El derecho propuesto presupone que el retraso sea jurídicamente atribuible al transportador; no todo retraso resulta imputable a la aerolínea. La propia Decisión 619, en su artículo 3, define como Circunstancias Imprevistas las causas ajenas al normal desenvolvimiento de la actividad del transportista que impiden o retrasan el vuelo, tales como causas meteorológicas, fallas técnicas no correspondientes al mantenimiento programado o rutinario, fallas causadas por pasajeros o terceros, y fallas de los equipos de soporte en tierra, categoría que la propia Decisión utiliza para

[5] Comisión de la Comunidad Andina, Decisión 619, artículos 8 (compensación por retraso) y 11 (reembolso por causas imputables al transportista), texto: https://sice.oas.org/trade/JUNAC/Decisiones/DEC619s.asp

exonerar al transportista de las compensaciones que ella establece. La presente proposición no innova en materia de causales de exoneración ni las enumera en el articulado, remitiendo dicho análisis, caso por caso, a la calificación de imputabilidad ya existente en el ordenamiento. El pasajero solo debe acreditar la existencia y duración del retraso y comunicar la elección adoptada; si el transportador sostiene que el retraso obedece a una circunstancia no imputable, corresponde a este informarla y sustentarla objetivamente.

La medida persigue una finalidad constitucionalmente legítima: proteger al pasajero como consumidor frente a un incumplimiento imputable al transportador, conforme al artículo 65 de la Constitución. Es idónea, porque el derecho de elección de ejercicio inmediato ataca directamente la causa del problema identificado, que es la dependencia del pasajero de la vía sancionadora ex post ante Indecopi.

El punto que exige mayor sustento es el umbral de una hora, en la medida en que el derecho comparado mencionado en ocho ordenamientos (Unión Europea, Comunidad Andina, Chile, Colombia, México, Brasil, Argentina y Estados Unidos) reserva el derecho de elección pleno a retrasos de entre tres y ocho horas. El hecho de que Colombia y otros ordenamientos empleen igualmente el umbral de una hora no basta, por sí solo, para sostener la propuesta, pues en esos casos dicho umbral activa únicamente un nivel de asistencia básica y no el derecho de elección pleno que aquí se plantea; ese dato se menciona únicamente para mostrar que no se trata de un umbral sin ningún referente normativo, y no como argumento suficiente de proporcionalidad. La justificación sustantiva de asociar al umbral de una hora un nivel de protección superior al de los ordenamientos comparados descansa, más bien, en la menor sustituibilidad real del transporte aéreo en amplias zonas del territorio peruano, en particular la Amazonía y la sierra de difícil acceso, donde la ausencia de una alternativa terrestre razonable hace que la pérdida de la finalidad concreta del viaje se consume con mayor rapidez que en contextos con redes ferroviarias o de autobuses de larga distancia; en que la propuesta reconoce un derecho de elección y no una indemnización automática, lo que reduce la intensidad de la afectación a la libertad de empresa del transportador frente a los regímenes comparados que sí imponen compensaciones económicas tasadas; y en el deber de protección del consumidor del artículo 65 de la Constitución, que no exige adoptar el mismo umbral que otros ordenamientos si el legislador nacional identifica razones propias para un nivel de protección distinto.

Es necesaria, pues no existe en el ordenamiento vigente una vía alternativa igualmente eficaz que otorgue al pasajero un derecho de ejercicio inmediato sin acreditar daño patrimonial. Es proporcional en sentido estricto, en la medida en que la propuesta no impone una compensación económica automática, a diferencia de los regímenes comparados que sí la establecen a partir de sus respectivos umbrales, sino únicamente el derecho a decidir sobre la ejecución del contrato ya celebrado, lo que reduce el costo directo trasladable al transportador.

vpinan@congreso.gob.pe
941325228
jmsm
Jr. Junín 530, Cercado de Lima
Edificio Francisco de Luna Pizarro, Oficina 401

La propuesta reduce la litigiosidad administrativa ex post ante Indecopi, cuyo volumen ya verificado evidencia un costo de transacción considerable tanto para los consumidores como para el propio sistema administrativo. Se espera, asimismo, un efecto disuasivo sobre las aerolíneas respecto de la gestión operativa de retrasos, al reducirse el margen de discrecionalidad unilateral sobre la situación del pasajero afectado.

V. Antecedentes legislativos, investigaciones y fuentes utilizadas

La Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos del Congreso de la República viene tramitando el Proyecto de Ley N° 8805/2024-CR, "Ley que fortalece la protección de los usuarios del servicio de transportes en cualquier modalidad", presentado el 5 de septiembre de 2024 por la congresista María Elizabeth Taipe Coronado, del Grupo Parlamentario Perú Libre, cuyo dictamen se encuentra en cuarto intermedio desde el 2 de junio de 2026. Verificado su texto oficial, dicho proyecto modifica el numeral 66.7 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, Ley N° 29571, con alcance general a cualquier modalidad de transporte, y regula el endoso, la transferencia y la postergación de boletos, el aprovechamiento de tramos no utilizados en boletos de ida y vuelta o de destinos múltiples, y la implementación de un Libro de Reclamaciones físico o virtual. Su literal c) remite, para el supuesto de cancelación del viaje o sobreventa de pasajes, a las alternativas ya previstas en los artículos 125 y 126 de la Ley N° 27261, sin modificar dichos artículos ni regular en modo alguno el supuesto de retraso en el inicio del vuelo. En consecuencia, no existe duplicidad entre el Proyecto de Ley N° 8805/2024-CR y la presente proposición: aquel modifica la Ley N° 29571 para fortalecer derechos distintos (endoso, tramos no utilizados, libro de reclamaciones) aplicables a cualquier modalidad de transporte, mientras que la presente iniciativa modifica específicamente la Ley N° 27261 para reconocer un derecho de elección ante retrasos imputables al transportador aéreo, supuesto que el Proyecto de Ley N° 8805/2024-CR no aborda.

Distinto es el caso de los Proyectos de Ley N° 1874/2021-CR y N° 9509/2024-CR. El primero, presentado por la congresista Digna Calle Lobatón (Grupo Parlamentario Podemos Perú), propuso reconocer a los usuarios el derecho al reembolso del precio pagado cuando se produzca retraso del vuelo y el usuario desista de continuar con el servicio contratado. El segundo, presentado por el congresista Arturo Alegría García (Grupo Parlamentario Fuerza Popular), propuso modificar los artículos 122 y 125 de la Ley N° 27261 para fortalecer la protección del pasajero frente a retrasos y sobreventa de pasajes (overbooking). Ambos proyectos fueron acumulados en un dictamen de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos, aprobado por mayoría el 11 de marzo de 2025 e ingresado a Trámite Documentario el 17 de marzo de 2025, que contiene un texto sustitutorio destinado a modificar los artículos 122 y 125 de la Ley N° 27261. Dicho texto

sustitutorio, verificado en su contenido oficial, establece frente al retraso lo siguiente: cuando el retraso es mayor de dos e inferior a cuatro horas, refrigerio y comunicación gratuita; cuando es mayor de cuatro e inferior a seis horas, además, alimentación; y cuando es mayor de seis horas, además de las prestaciones anteriores, una compensación equivalente al 25% del valor total del pasaje o del tramo no ejecutado y, a elección del pasajero, hospedaje cuando sea necesario pernoctar, así como gastos de traslado o el reembolso, inmediato si no se encuentra en su lugar de residencia habitual, salvo que acepte voluntariamente prolongar la espera cuando sea previsible que el vuelo se efectúe dentro de un plazo razonable.

Entre este dictamen conjunto y la presente proposición existe una superposición material parcial: ambos regulan las consecuencias jurídicas del retraso del transporte aéreo y proyectan modificaciones sobre los artículos 122 y 125 de la Ley N° 27261. No existe, sin embargo, identidad normativa total, en la medida en que la presente iniciativa contiene un diseño regulatorio específico y diferenciado: propone reconocer, ante un retraso imputable al transportador superior a una hora, un derecho de elección del pasajero entre continuar el viaje, reprogramarlo o desistir con reembolso, sin establecer una compensación económica automática asociada al ejercicio de dicha elección, mientras que el dictamen conjunto estructura un régimen escalonado de asistencia, compensación y reembolso según la duración del retraso. Esta diferencia constituye una decisión de política legislativa diferenciada respecto de la ya adoptada en el dictamen conjunto, sin que ello implique que los proyectos acumulados hayan omitido regular los retrasos ni que la presente iniciativa sea la primera en abordar la materia.

Sobre la misma materia se identifica además el antecedente del dictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 00414/2021-CR, que estableció mecanismos de compensación a usuarios del transporte aéreo nacional e internacional.

Debe señalarse, asimismo, que la Ley N° 32325, publicada el 9 de mayo de 2025, incorporó los numerales 125.5 y 125.6 al artículo 125 de la Ley N° 27261, referidos a la potestad sancionadora de la autoridad aeronáutica y al derecho genérico del pasajero a accionar por daños y perjuicios. Ninguno de esos numerales reconoce el derecho de elección de ejercicio inmediato que propone la presente iniciativa, lo que confirma que no se trata de una reproducción de una reforma ya realizada.[6][7]

[6] Ley N.º 32325, publicación del Diario Oficial El Peruano de 9 de mayo de 2025: https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2397811-4

[7] Ley N.º 32325, artículo único, que incorpora los numerales 125.5 y 125.6 al artículo 125 de la Ley N.º 27261; Diario Oficial El Peruano, 9 de mayo de 2025: https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2397811-4

VI. Sectores comprendidos

La propuesta comprende a los siguientes sectores: pasajeros del transporte aéreo nacional e internacional; transportadores o aerolíneas; la Autoridad Aeronáutica Civil; el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi); los aeropuertos; y, de manera indirecta, el sector turismo y la conectividad regional, identificados conforme al análisis costo-beneficio desarrollado en el apartado III de la presente proposición.

VII. Normas que se modifican o derogan

La presente ley modifica el artículo 122 e incorpora el numeral 125.7 a la Ley N° 27261. No deroga ni modifica el Código de Protección y Defensa del Consumidor, Ley N° 29571, el Convenio de Montreal de 1999 ratificado por el Perú, ni la Decisión 619 de la Comunidad Andina, con los cuales el nuevo numeral 125.7 opera de manera complementaria y diferenciada: el derecho de elección que se incorpora es de ejercicio inmediato y objetivo ante el retraso, mientras que la acción indemnizatoria del numeral 125.6, del Convenio de Montreal y del Código de Protección al Consumidor exige la acreditación del daño conforme a sus propias reglas. Fuentes del cuadro: Ley N.º 27261, publicación original del Congreso de la República; Ley N.º 32325, publicación oficial de 9 de mayo de 2025.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 122.- De la responsabilidad del transportador por retraso El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte aéreo de pasajeros, equipajes o carga.	Artículo 122.- De la responsabilidad del transportador por retraso 122.1 El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte aéreo de pasajeros, equipajes o carga. 122.2 Cuando el inicio del vuelo se retrase más de una (1) hora respecto de la hora programada por causa imputable al transportador, este debe informar de manera inmediata y por un medio accesible la causa del retraso, la nueva hora estimada de salida y las opciones establecidas en el numeral 125.7. El pasajero podrá continuar el viaje, solicitar su reprogramación sin penalidad ni diferencia tarifaria o desistir del servicio afectado y exigir el reembolso en los términos del numeral 125.7. La elección no afecta las asistencias y compensaciones que correspondan conforme a la Decisión 619 de la Comunidad Andina ni el

vpinan@congreso.gob.pe
941325228
jmsm

Jr. Junín 530, Cercado de Lima
Edificio Francisco de Luna Pizarro, Oficina 401

	derecho a accionar por daños y perjuicios conforme al numeral 125.6.
Artículo 125.- De la responsabilidad del transportador por inejecución total o parcial del transporte de pasajeros 125.1 En caso de cancelación del vuelo, el pasajero tiene derecho al reembolso inmediato del íntegro del precio del pasaje. 125.2 Si el transporte se interrumpe, el pasajero tiene derecho: a) Al reembolso inmediato de la parte proporcional del precio del pasaje por la ruta no realizada, o b) Al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamiento que sean necesarios mientras dure la interrupción. 125.3 Si el transporte se inicia antes de la hora programada, el pasajero que habiendo llegado en el horario previsto no puede embarcarse tendrá derecho: a) Al reembolso inmediato integral o proporcional del precio del pasaje, según corresponda, o b) Al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos necesarios, cuando opte por realizar el transporte en el primer vuelo disponible por cuenta del transportador responsable, incluso por otro transportador. 125.4 Si el transportador ha realizado un número de reservas o venta de pasajes para un vuelo que excede la capacidad de plazas de la aeronave (overbooking), negándose el embarque al pasajero que tenía reserva previamente confirmada, éste tendrá los derechos establecidos en el numeral 125.3 125.5 En caso de que el transportador se niegue u omita endosar el contrato de transporte aéreo cuando así lo solicite el titular, en el plazo y condiciones establecidos en los	Artículo 125.- De la responsabilidad del transportador por inejecución total o parcial del transporte de pasajeros 125.1 En caso de cancelación del vuelo, el pasajero tiene derecho al reembolso inmediato del íntegro del precio del pasaje. 125.2 Si el transporte se interrumpe, el pasajero tiene derecho: a) Al reembolso inmediato de la parte proporcional del precio del pasaje por la ruta no realizada, o b) Al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamiento que sean necesarios mientras dure la interrupción. 125.3 Si el transporte se inicia antes de la hora programada, el pasajero que habiendo llegado en el horario previsto no puede embarcarse tendrá derecho: a) Al reembolso inmediato integral o proporcional del precio del pasaje, según corresponda, o b) Al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos necesarios, cuando opte por realizar el transporte en el primer vuelo disponible por cuenta del transportador responsable, incluso por otro transportador. 125.4 Si el transportador ha realizado un número de reservas o venta de pasajes para un vuelo que excede la capacidad de plazas de la aeronave (overbooking), negándose el embarque al pasajero que tenía reserva previamente confirmada, éste tendrá los derechos establecidos en el numeral 125.3 125.5 En caso de que el transportador se niegue u omita endosar el contrato de transporte aéreo cuando así lo solicite el titular, en el plazo y condiciones establecidos en los

vpinan@congreso.gob.pe
941325228
jmsm

Jr. Junín 530, Cercado de Lima
Edificio Francisco de Luna Pizarro, Oficina 401

numerales 101.4 y 101.5 de la presente ley, o en los supuestos previstos en los numerales 125.1, 125.2, 125.3 y 125.4, salvo caso fortuito o fuerza mayor, la autoridad aeronáutica civil procederá a aplicar la sanción correspondiente, de acuerdo con la infracción señalada en el reglamento, o la penalidad establecida en la tabla de multas aprobada conforme a las facultades indicadas en el artículo 158 de la presente ley. 125.6 En todos los casos, el pasajero tendrá derecho a accionar por los daños y perjuicios.	numerales 101.4 y 101.5 de la presente ley, o en los supuestos previstos en los numerales 125.1, 125.2, 125.3 y 125.4, salvo caso fortuito o fuerza mayor, la autoridad aeronáutica civil procederá a aplicar la sanción correspondiente, de acuerdo con la infracción señalada en el reglamento, o la penalidad establecida en la tabla de multas aprobada conforme a las facultades indicadas en el artículo 158 de la presente ley. 125.6 En todos los casos, el pasajero tendrá derecho a accionar por los daños y perjuicios. 125.7 Ante un retraso en el inicio del vuelo superior a una (1) hora, imputable al transportador, el pasajero tiene derecho a elegir entre: a) Continuar el transporte contratado, sin renunciar a las asistencias y compensaciones legalmente exigibles. b) Reprogramar, a su elección, el tramo afectado en otro vuelo del transportador con disponibilidad, sin penalidad, diferencia tarifaria ni cobros administrativos. El transportador debe informar las alternativas efectivamente disponibles y confirmar la elegida por un medio que deje constancia. c) Desistir del tramo afectado y recibir el reembolso del importe pagado por el servicio no utilizado. Si el retraso priva de finalidad al itinerario contratado en una misma reserva, el pasajero puede solicitar también el reembolso de los tramos no utilizados que dependan del afectado; si el viaje iniciado pierde su finalidad, se aplica el derecho de reembolso total y retorno al primer punto de partida previsto en el artículo 11 de la Decisión 619, cuando corresponda. El reembolso se realiza por el medio de pago original, salvo elección expresa del pasajero de otro medio, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al hecho, conforme al artículo 11 de la

	Decisión 619; no se pueden imponer vales, millas, penalidades ni cargos de gestión como sustitutos del dinero sin aceptación expresa. El transportador debe habilitar un canal gratuito y accesible para comunicar la elección y entregar constancia de su recepción. Si el transportador alega caso fortuito, fuerza mayor u otra circunstancia no imputable, debe comunicar y sustentar objetivamente dicha causa; la excepción al derecho especial de elección no elimina los derechos que resulten aplicables por otras disposiciones. El incumplimiento de las obligaciones de este numeral queda sujeto a fiscalización y a las consecuencias administrativas previstas en el ordenamiento vigente, sin perjuicio de la restitución y de la acción de daños y perjuicios del numeral 125.6. La autoridad competente aplica las sanciones conforme a las infracciones legal y reglamentariamente previstas, sin duplicidad sancionadora.

VIII. Análisis costo-beneficio

Actores y grupos de interés | Pasajeros del transporte aéreo nacional e internacional, aerolíneas tradicionales y de bajo costo, la Autoridad Aeronáutica Civil, Indecopi, los aeropuertos y, de manera indirecta, el sector turismo y la conectividad regional.

Efectos no monetarios | Se fortalece la posición del pasajero como consumidor y se reduce su dependencia de la vía sancionadora administrativa ex post, cuyo volumen ya verificado (2072 sanciones firmes entre 2022 y 2025 en el sector) evidencia un costo de transacción considerable.

Efectos monetarios | La propuesta no requiere la creación de nuevas entidades públicas ni contempla directamente la asignación de recursos adicionales con cargo al Tesoro Público. Para las aerolíneas, el costo se limita a la eventual reprogramación o reembolso ante retrasos imputables, sin imponer la compensación económica automática que sí contemplan los regímenes comparados de la Unión Europea, Chile o los Estados Unidos. No se dispone de datos operativos del sector (número de vuelos con retraso superior a una hora, tarifa promedio) que permitan monetizar con precisión este efecto.

Impacto económico general | El diseño de la propuesta, al no imponer una indemnización económica automática, reduce el riesgo de traslado del costo a las

tarifas frente a los modelos comparados que sí la establecen. El umbral de una hora, al aparecer ya en el derecho comparado para otros niveles de protección, no introduce una carga regulatoria sin precedente para el sector.

La propuesta no crea una entidad pública ni autoriza directamente una partida presupuestal. Sí implica costos privados por reprogramación, restitución y atención de solicitudes; su magnitud exige datos sectoriales no disponibles en los documentos examinados. La supervisión se ejerce dentro de las competencias existentes, sin presumir que su costo operativo sea nulo.

IX. Impacto ambiental

No se identifica un impacto ambiental directo atribuible a la modificación contractual propuesta. La eventual reprogramación puede tener efectos operativos indirectos que no se cuantifican por falta de datos.

vpinan@congreso.gob.pe
941325228
jmsm
Jr. Junín 530, Cercado de Lima
Edificio Francisco de Luna Pizarro, Oficina 401