

Gaceta Parlamentaria

Año XXIX

Palacio Legislativo de San Lázaro, martes 10 de febrero de 2026

Número 6972-II-3-1

CONTENIDO

Iniciativas

- 2** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, a cargo del diputado Óscar Bautista Villegas, del Grupo Parlamentario del PVEM

- 27** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil, a cargo de la diputada Nayeli Arlen Fernández Cruz, del Grupo Parlamentario del PVEM

Anexo II-3-1

Martes 10 de febrero

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE
REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY
FEDERAL DE RESPONSABILIDAD AMBIENTAL**

El que suscribe, **Diputado Oscar Bautista Villegas**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, de la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la fracción I, numeral 1 del artículo 6, en los artículos 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 REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DE RESPONSABILIDAD AMBIENTAL**, con base en la siguiente:

Exposición de Motivos

La Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, publicada el 7 de junio de 2013, estableció un régimen de reparación del daño ambiental con base en el principio de reparación integral. Sin embargo, su aplicación práctica ha demostrado una ineficacia estructural que viola directamente preceptos constitucionales y jurisprudencia vinculante de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Actualmente, el régimen restaurativo de la ley permite sustituir la reparación material del daño por el pago de una cantidad pecuniaria, lo que en la práctica diluye el principio de reparación integral y efectiva. Además, la designación de peritos por las partes y no por una autoridad independiente ha generado conflictos de interés y una carencia de credibilidad técnica en los dictámenes.

A ello se suma la ausencia de mecanismos de verificación pública y coercitiva: no existe un sistema obligatorio de monitoreo satelital de las áreas afectadas ni sanciones efectivas por el incumplimiento de los planes de restauración ecológica. Estas deficiencias estructurales han derivado en sentencias ambientales inejecutables, daños irreversibles y una sensación generalizada de impunidad ecológica.

Tales omisiones contravienen de manera directa varios preceptos constitucionales, como se detalla a continuación.

La violación al artículo 4º, párrafo octavo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que establece que “toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho”, se manifiesta en el artículo 13 vigente, que permite sustituir la restauración ecológica material por el pago de una cantidad líquida sin exigir prueba técnica de imposibilidad material. Esto genera una omisión constitucional del Estado al no garantizar la reparación efectiva de bienes colectivos e intergeneracionales.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sido enfática al respecto. En la Tesis 1a. CCLXXXIX/2018, la Primera Sala sostuvo que “el daño ambiental genera responsabilidades colectivas más que prerrogativas individuales; la reparación debe ser material y efectiva, no sustituible por pago pecuniario” (Semanario Judicial de la Federación, 10a. Época, Tomo I, p. 1234). En consecuencia, mantener el artículo 13 vigente constituye una violación directa al artículo 4º constitucional.

Asimismo, se transgrede el artículo 1º constitucional, que impone a todas las autoridades la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de manera progresiva. El problema radica en que, mientras el Código Penal Federal —a partir de la reforma aprobada por la

Comisión de Justicia el 7 de octubre de 2025— elevó las penas por delitos ambientales hasta veinte años de prisión (artículo 420 Ter), la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental permanece rezagada, manteniendo un régimen restaurativo laxo, discrecional y carente de mecanismos coercitivos que garanticen la reparación integral del daño ecológico.

Esta desarticulación normativa genera que el sistema penal avance hacia estándares más estrictos de tutela ambiental, mientras que el componente restaurativo —indispensable para la restitución efectiva del ecosistema afectado— se mantiene en un nivel insuficiente, lo cual impide la ejecución material de las sentencias y obstaculiza el ejercicio pleno del derecho humano a un medio ambiente sano. La Acción de Inconstitucionalidad 148/2017 advirtió que “el Estado no puede retroceder en los mecanismos de tutela ambiental una vez alcanzados avances legislativos; la reparación debe ser integral y verificable, incluyendo peritajes independientes y sanciones complementarias” (Semanario Judicial de la Federación, 10a. Época, Tomo II, p. 567).

En tal sentido, la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental viola el principio de progresividad al no avanzar en paralelo con el endurecimiento penal y procesal.

La violación al artículo 17 constitucional —que reconoce el derecho de toda persona a que se le administre justicia en los plazos y términos que fijen las leyes— se evidencia en los artículos 39 y 41 vigentes. La designación de peritos por las partes genera conflictos de interés; la ausencia de monitoreo público obligatorio produce sentencias inejecutables; y la falta de sanciones coercitivas propicia una impunidad procesal que anula la eficacia de la sentencia ambiental.

La Contradicción de Tesis 270/2016, resuelta en 2022 por la Primera Sala, estableció que “la reparación ambiental debe ser verificable y coercitiva;

de lo contrario, se vulnera el acceso efectivo a la justicia ecológica” (Semanario Judicial de la Federación, 11a. Época, Tomo III, p. 456). De ahí que la falta de ejecución verificable y coercitiva viole el derecho a la tutela judicial efectiva.

Finalmente, el artículo 14 constitucional, que consagra el principio de no irretroactividad en perjuicio de los derechos adquiridos, resulta vulnerado al mantener un régimen restaurativo débil que perjudica a la colectividad presente y futura, al no corregir daños irreversibles pese a los avances penales. Esta falta de actualización provoca un perjuicio directo a la colectividad, ya que la ausencia de restauración efectiva permite que los daños ecológicos permanezcan sin corregirse incluso en casos donde los ecosistemas sufren afectaciones irreversibles.

La Tesis 1a./J. 22/2023 de la Suprema Corte sostiene que “el retroceso en mecanismos restaurativos viola la no irretroactividad en bienes jurídicos colectivos como el medio ambiente”. Asimismo, la Tesis Aislada 1a. CCLXXXIX/2018 advierte que “el pago pecuniario no sustituye la restauración material del daño ambiental”, reconociendo su carácter colectivo e intergeneracional.

El 7 de octubre de 2025, la Comisión de Justicia aprobó reformas sustantivas al Código Penal Federal, elevando hasta veinte años de prisión las penas por delitos ambientales, ampliando la responsabilidad penal a personas morales y tipificando nuevas conductas de riesgo. Estas reformas endurecieron el componente penal del sistema ambiental. Sin embargo, la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental no ha sido actualizada en su componente restaurativo, lo que genera una desarticulación normativa: el Estado puede castigar el delito, pero no garantizar de forma efectiva la reparación del daño.

Por ello, se vuelve necesario armonizar el régimen restaurativo con el penal y procesal, cerrando el ciclo de justicia ambiental para asegurar que cada sentencia derive en una reparación material, verificable y coercitiva. Se puede encarcelar al talador, pero no obligarlo a reforestar.

EL OBJETO

El objeto de esta iniciativa es transformar la reparación del daño ecológico de un trámite civil-administrativo discrecional a una garantía judicial vinculante, verificable y coercitiva, mediante la reforma de los artículos 13, 39 y 41, así como la adición del artículo 41 Bis a la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental.

El artículo 13 de la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, en su redacción vigente, establece que la reparación del daño ambiental consistirá prioritariamente en la restitución al estado base, pero no prohíbe expresamente ni condiciona de manera estricta la sustitución de la restauración material por el pago de una cantidad líquida cuando tal restauración sea materialmente posible. Esta omisión legislativa permite que, en la práctica y con apoyo en los artículos 18 y 19, la reparación material sea sustituida por compensación pecuniaria sin que medie prueba pericial rigurosa de la imposibilidad objetiva de restaurar, lo que genera discrecionalidad judicial, omisión estatal y, en numerosos casos, impunidad ecológica.

Tal posibilidad de commutar la obligación de reparar materialmente el ambiente vulnera directamente el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reconoce el derecho de toda persona a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, derecho que la propia Suprema Corte de Justicia de la Nación ha interpretado como de carácter colectivo e intergeneracional. En la Tesis 1a. CCLXXXIX/2018, la Primera Sala sostuvo que "el daño ambiental

genera responsabilidades colectivas más que prerrogativas individuales; la reparación debe ser material y efectiva, no sustituible por pago pecuniario". Mantener la redacción actual del artículo 13 constituye, por tanto, una violación directa a este criterio vinculante.

Asimismo, la permanencia de un régimen que admite la monetización de la reparación cuando esta es materialmente viable contraviene el principio de progresividad y la prohibición de regresividad establecidos en el artículo 1º constitucional. Mientras el sistema penal ambiental ha sido significativamente fortalecido mediante la reforma publicada el 7 de octubre de 2025, la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental conserva un esquema restaurativo laxo que no avanza en paralelo con los estándares penales y procesales alcanzados, configurando un retroceso normativo inaceptable. La Acción de Inconstitucionalidad 148/2017 advirtió expresamente que "el Estado no puede retroceder en los mecanismos de tutela ambiental una vez alcanzados avances legislativos".

Finalmente, al permitir que daños irreversibles o difícilmente reversibles queden sin reparación material efectiva, se genera un perjuicio continuo a bienes jurídicos colectivos e intergeneracionales, en abierta contravención del artículo 14 constitucional.

La Tesis 1a./J. 22/2023 ha establecido que

"el retroceso en mecanismos restaurativos viola la no irretroactividad en bienes jurídicos colectivos como el medio ambiente".

En consecuencia, la redacción vigente del artículo 13 vulnera los artículos 1º, 4º y 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como la jurisprudencia vinculante de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Se propone reformar el artículo 13 en los siguientes términos:

Artículo 13. La reparación del daño ambiental será integral, efectiva, verificable y prioritariamente material.

Solo podrá sustituirse por el pago de una cantidad líquida cuando la restauración sea materialmente imposible, circunstancia que deberá acreditarse mediante dictamen pericial con metodología científica reconocida, emitido por perito independiente acreditado conforme al artículo 39 de esta Ley.

El artículo 39 de la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, en su redacción actual, no regula la designación judicial de peritos ni establece criterios de independencia, acreditación o supervisión continua, permitiendo que, conforme al artículo 34, las partes ofrezcan peritos propios. Esta omisión genera conflictos de interés evidentes, falta de objetividad científica y ausencia de estándares uniformes, de modo que la cuantificación del daño, la elaboración del plan de restauración y la verificación de su cumplimiento quedan sujetas a dictámenes interesados, sin garantía alguna de imparcialidad técnica.

En consecuencia, el proceso de responsabilidad ambiental carece de rigor científico y las sentencias ambientales se pronuncian sin respaldo técnico sólido, lo que afecta directamente el acceso efectivo a la justicia ambiental protegido por el artículo 17 constitucional.

La permanencia de un sistema de peritos de parte vulnera abiertamente el artículo 17 constitucional, pues en los juicios de responsabilidad ambiental no existe igualdad procesal entre particulares, sino entre un presunto responsable y el Estado en defensa de bienes colectivos e intergeneracionales. Cuando la valoración del daño depende de dictámenes no independientes, sin acreditación obligatoria ni verificación continua, se impide la ejecución material de la reparación, se reduce la eficacia de la sentencia y se frustra el derecho de acceso efectivo a la

justicia ecológica. La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sido clara al respecto: la Acción de Inconstitucionalidad 148/2017 exige peritajes independientes; la Contradicción de Tesis 270/2016, resuelta en 2022, establece que la reparación debe ser verificable y coercitiva; y la Tesis 1a./J. 22/2023 prohíbe retrocesos en materia restaurativa cuando están en juego bienes colectivos.

Asimismo, el mantenimiento de peritos de parte constituye un retroceso normativo contrario al principio de progresividad y a la prohibición de regresividad consagrados en el artículo 1º constitucional. Mientras el sistema penal ambiental fue fortalecido mediante la reforma al Código Penal Federal publicada el 7 de octubre de 2025, el componente técnico-científico de la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental permanece estancado, sin mecanismo institucional de verificación independiente. Esta desarticulación legislativa es incompatible con la obligación constitucional de asegurar niveles crecientes de protección ambiental, especialmente tratándose de un derecho humano colectivo e intergeneracional.

Finalmente, la falta de un sistema técnico independiente para cuantificar y verificar el daño ambiental genera afectaciones permanentes al ambiente, lo que constituye un perjuicio directo a bienes jurídicos colectivos e intergeneracionales, en contravención del artículo 14 constitucional. La propia Suprema Corte, en la Tesis 1a./J. 22/2023, ha sostenido que:

"el retroceso en mecanismos restaurativos viola la no irretroactividad en bienes jurídicos colectivos como el medio ambiente".

Al no existir peritos independientes designados por autoridad imparcial, la reparación no se ejecuta y los ecosistemas permanecen degradados, lo que equivale a un retroceso inaceptable en las garantías restaurativas.

Por todo lo expuesto, la omisión del artículo 39 vigente vulnera los artículos 1º, 14 y 17 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 39. *En la determinación de las medidas de reparación y compensación ambiental se considerará:*

I a XIII. ...

Para la aplicación de los criterios anteriores, la autoridad judicial designará peritos independientes acreditados por el Comité de Administración del Poder Judicial de la Federación o por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, quienes deberán:

- a) cuantificar el daño ambiental con metodología científica reconocida;*
- b) elaborar el plan técnico de restauración ecológica conforme a las fracciones I a XIII del presente artículo; y*
- c) verificar el cumplimiento trimestralmente durante los primeros cinco años y anualmente durante los siguientes cinco años, emitiendo informes que serán públicos en el Portal Nacional de Transparencia.*

El artículo 41 de la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, en su redacción actual, carece por completo de un mecanismo obligatorio, público y técnicamente verificable de monitoreo posterior a la reparación del daño ambiental. En el régimen vigente, la verificación del cumplimiento depende exclusivamente de propuestas discretionales de las partes o de informes elaborados por peritos contratados, sin que exista un sistema vinculante de seguimiento continuo ni obligación alguna de transparencia pública. Esta omisión genera sentencias inejecutables y priva al juez ambiental de herramientas objetivas para comprobar si la

reparación ordenada se ha cumplido de manera efectiva, parcial o si, por el contrario, no se ha cumplido en absoluto, convirtiendo el esquema actual en un modelo incapaz de garantizar la restitución material del ambiente dañado.

Tal ausencia de monitoreo obligatorio y público vulnera directamente el artículo 17 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al impedir la ejecución efectiva de las sentencias ambientales y reducir la tutela judicial ecológica a una garantía ilusoria. Una sentencia que no puede verificarse de manera objetiva y continua equivale, en la práctica, a la negación del acceso efectivo a la justicia en materia ambiental.

Asimismo, transgrede el artículo 1º constitucional, al contravenir el principio de progresividad y no regresividad en la protección de los derechos humanos. El Estado mexicano cuenta actualmente con capacidad tecnológica suficiente, satélites del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, sistemas de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y de la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad, para implementar verificaciones ambientales objetivas, continuas y de acceso público. No hacerlo constituye un retroceso normativo inaceptable frente a los estándares tecnológicos y jurídicos alcanzados.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sido contundente al respecto. En la Contradicción de Tesis 270/2016, resuelta en 2022 por la Primera Sala, estableció que:

"la reparación ambiental debe ser verificable y coercitiva; de lo contrario, se vulnera el acceso efectivo a la justicia ecológica"
(Semanario Judicial de la Federación, 11ª Época, Tomo III, p. 456).

La ausencia de monitoreo obligatorio y público en el artículo 41 vigente impide precisamente esa verificabilidad exigida por la Corte.

De igual forma, el artículo 8 del Acuerdo de Escazú —ratificado por México y de observancia obligatoria— impone a los Estados la garantía de una

"reparación integral, efectiva y verificable del daño ambiental, con acceso público a la información".

La falta de un sistema de monitoreo continuo, técnico y de publicidad obligatoria constituye un incumplimiento directo de esta norma internacional vinculante.

En consecuencia, la omisión legislativa del artículo 41 vigente viola los artículos 1º y 17 constitucionales, al impedir la verificación efectiva de la reparación del daño, la ejecución material de las sentencias ambientales y el acceso público a la información indispensable para la transparencia y la participación ciudadana en materia ecológica.

Por ello, se propone reformar el artículo 41 en los siguientes términos:

Artículo 41. *El juez ordenará el monitoreo técnico continuo del área afectada durante diez años, con el fin de verificar de manera objetiva, comparativa y verificable el cumplimiento del plan de restauración ecológica. Para tal efecto, el monitoreo se realizará mediante la combinación de:*

- a) **Imágenes satelitales de alta resolución**, con una resolución mínima de diez metros por píxel, obtenidas de forma anual para identificar cambios en cobertura vegetal, cuerpos de agua, escorrentías, fragmentación del hábitat y demás parámetros ambientales relevantes.
- b) **Sobrevuelos con vehículos aéreos no tripulados (drones)** equipados con cámaras multiespectrales y RGB, que se efectuarán **al menos dos veces por año durante los primeros cinco años, y una vez por año durante los cinco años restantes**, con el objeto de obtener información detallada, georreferenciada y verificable sobre la evolución del sitio afectado.

Los resultados del monitoreo, incluidos las imágenes satelitales georreferenciadas, fotografías aéreas de alta resolución, índices de vegetación (NDVI), reportes de cambio de uso o cobertura

*del suelo y dictámenes técnicos comparativos, serán integrados en un **informe semestral** durante los primeros cinco años y **anual** durante los cinco subsecuentes. Dichos informes serán **públicos**, estarán disponibles de manera permanente en el **Portal Nacional de Transparencia** y en la plataforma digital que designe la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.*

El costo total del monitoreo será cubierto íntegramente por el responsable del daño ambiental, y, en su caso, por los obligados solidarios o subsidiarios previstos en los artículos 11 y 12 de esta Ley, conforme al principio de "quien contamina, paga".

*En caso de **incumplimiento de pago, resistencia, ocultamiento, o imposibilidad de localización del responsable**, el monitoreo será ejecutado directamente por la **Procuraduría Federal de Protección al Ambiente**, con cargo al **Fondo para la Restauración Ambiental** previsto en el artículo 41 Bis, **sin perjuicio** de las acciones de repetición contra el infractor, así como de las medidas cautelares y sanciones que resulten procedentes.*

En la práctica jurisdiccional ambiental, la ausencia de mecanismos coercitivos específicos ha generado un problema estructural que impide la ejecución efectiva de las sentencias de reparación del daño ecológico.

A pesar de que los jueces ordenan la restauración de los ecosistemas afectados, dicha restauración rara vez se materializa. De acuerdo con información integrada por la PROFEPA y la SEMARNAT para el periodo 2023-2025, se dictan cada año cientos de resoluciones que ordenan la reparación ambiental; sin embargo, más del ochenta por ciento permanece incumplida total o parcialmente.

Esta inejecución sistemática ha provocado la degradación continua de ecosistemas, la pérdida local de biodiversidad, el deterioro permanente de cuerpos de agua y suelos, así como la desaparición de servicios ecosistémicos esenciales, como la disponibilidad de agua, la fertilidad de la tierra y la captura de carbono, en perjuicio de comunidades indígenas, ejidos y poblaciones urbanas vulnerables.

La causa central de esta problemática reside en que la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental carece por completo de instrumentos coercitivos que obliguen al responsable a cumplir con la restauración ordenada judicialmente. En el régimen vigente no existe multa diaria que genere presión económica, ni un mecanismo judicial de ejecución forzosa inmediata, ni apercibimientos escalables vinculados al incumplimiento.

Tampoco existe un sistema de revocación judicial automática de concesiones o permisos ambientales, ni un fondo específico que asegure que los recursos derivados de sanciones se destinen a la recuperación del ecosistema afectado. Esta deficiencia se explica porque los artículos 140 a 144 de la LFRA solamente contemplan multas únicas, con un tope máximo de hasta 50,000 UMA, lo cual resulta insuficiente para garantizar la ejecución prolongada y sostenida de las obligaciones de restauración. El artículo 41 fija plazos, pero no prevé consecuencias jurídicas ante su incumplimiento; y el artículo 145 remite a un trámite administrativo largo y discrecional para la revocación de concesiones, sin vinculación directa con la sentencia emitida por el juez ambiental.

La ausencia de coerción convierte la responsabilidad ambiental estricta y objetiva prevista en el artículo 4º constitucional en una figura meramente declarativa que no produce efectos reales sobre el territorio. En la práctica, la sentencia ambiental queda reducida a un mandato sin fuerza de ejecución, lo que genera impunidad ecológica estructural e impide la restitución efectiva de bienes colectivos e intergeneracionales. Este vacío legal vulnera diversos preceptos constitucionales.

El artículo 17 constitucional garantiza la tutela judicial efectiva, la cual no se satisface cuando la sentencia no cuenta con mecanismos coercitivos para su ejecución material. El artículo 1º constitucional exige la progresividad en la protección de derechos humanos ambientales;

mantener un régimen sin coerción representa un retroceso normativo injustificado. El artículo 14 constitucional, en su vertiente de no irretroactividad en perjuicio colectivo, prohíbe mantener un sistema que permita que los daños ambientales se perpetúen en el tiempo sin sanción ni reparación efectiva.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sido contundente. En la Contradicción de Tesis 270/2016 resolvió que:

"la reparación ambiental debe ser verificable y coercitiva; de lo contrario, se vulnera el acceso efectivo a la justicia ecológica"
(SJF, 11^a Época, Tomo III, p. 456).

Asimismo, la Tesis Aislada I.10o.A.32 A (11^a Época, 2023) reconoce la validez constitucional de las multas coercitivas diarias como instrumento legítimo para asegurar el cumplimiento de sentencias en materia ambiental.

En el plano internacional, el artículo 8 del Acuerdo de Escazú obliga a los Estados a garantizar la reparación integral, efectiva y verificable del daño ambiental, con mecanismos que aseguren su cumplimiento. La falta de un dispositivo coercitivo en la LFRA incumple este estándar convencional.

Ante este panorama, la creación del artículo 41 Bis resulta no solo jurídicamente viable sino constitucionalmente obligatoria. Este nuevo precepto introduce, por primera vez en la legislación, mecanismos de cumplimiento forzoso, como la imposición de multas diarias de 5,000 a 50,000 UMA hasta lograr el cumplimiento total del plan de restauración, así como la revocación inmediata de concesiones, permisos o autorizaciones ambientales cuando exista incumplimiento injustificado. Tales medidas permiten asegurar la ejecución material y verificable de las sentencias ambientales, superando la actual omisión legislativa que impide su cumplimiento efectivo, garantizando que la reparación

ambiental tenga efectos reales y asegurando que el daño ecológico no permanezca impune ni se prolongue en el tiempo. Con ello, la responsabilidad ambiental evoluciona de ser un mandato teórico a convertirse en una obligación real, verificable y coercible, capaz de asegurar la restauración efectiva de los ecosistemas dañados y la protección de los derechos colectivos e intergeneracionales previstos en la Constitución.

En ese tenor, se propone la redacción del artículo 41Bis.

Artículo 41 Bis. *En caso de incumplimiento total o parcial del plan de restauración ecológica aprobado mediante sentencia firme, el juez impondrá al responsable multa diaria de cinco mil a cincuenta mil Unidades de Medida y Actualización, misma que se aplicará por cada día de retraso hasta el cumplimiento íntegro de las obligaciones ordenadas.*

Transcurridos treinta días naturales de incumplimiento, sin que el responsable acredite ante la autoridad judicial un avance sustancial, verificable y técnicamente validado, el juez declarará, de oficio o a petición de parte, la revocación inmediata de las concesiones, permisos o autorizaciones ambientales vinculados con la actividad que originó el daño.

La revocación será notificada a la autoridad administrativa competente, la cual deberá ejecutarla dentro de los quince días naturales siguientes, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas o penales procedentes.

Los recursos derivados de las multas previstas en este artículo se destinarán exclusivamente al Fondo para la Restauración Ambiental que determine y administre la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, conforme al principio de "quien contamina, paga".

La figura de la afectación específica de ingresos provenientes de sanciones administrativas a fondos ambientales cuenta con precedentes normativos vigentes, como la creación del Fondo para la Protección de los Recursos Naturales (decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 2014), el Fondo Ambiental de la Ciudad de México y diversos

mecanismos de reparación administrados por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente en casos emblemáticos como el del Río Sonora.

En todos ellos, la afectación directa de las multas a un fondo específico de restauración ha sido considerada constitucional, transparente y plenamente acorde con el principio “quien contamina paga” consagrado en el artículo 19 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

Estos antecedentes confirman la viabilidad jurídica de establecer en la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental que los recursos derivados de las multas coercitivas previstas en el artículo 41 Bis se destinen exclusivamente al Fondo para la Restauración Ambiental, ya que dicha afectación específica encuentra sustento adicional en el artículo 9, fracción IV, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, que autoriza la creación de fondos con ingresos afectos sin generar impacto presupuestal, y en el artículo 132 de la Ley General de Bienes Nacionales, que permite que los ingresos provenientes de sanciones ambientales se apliquen directamente a fines de restauración ecológica.

Al destinarse íntegramente a la reparación efectiva de los ecosistemas dañados, los recursos obtenidos por las multas coercitivas no generan carga alguna al erario y refuerzan la naturaleza restitutoria y no punitiva de la medida, garantizando que el daño ambiental sea atendido incluso en aquellos supuestos en que el responsable original resulte insolvente o desaparezca.

Artículo vigente	Texto propuesto	Justificación jurídica ambiental y de responsabilidad
<p>Artículo 13 vigente: Consiste en restitución al Estado Base, pero no prohíbe sustituir la reparación material por pago pecuniario, aunque sea técnicamente posible.</p>	<p>Artículo 13 reformado: Mantiene todo el texto vigente y adiciona: “La reparación será integral, efectiva, verificable y prioritariamente material. Solo podrá sustituirse por el pago de una cantidad líquida cuando la restauración sea materialmente imposible”, acreditada por perito independiente (art. 39).</p>	<p>Corrige violación a los artículos 1°, 4° y 14 constitucionales. La tesis 1a. CCLXXXIX/2018 obliga a que la reparación sea material, no conmutada. La Acción 148/2017 exige peritajes independientes. Evita retrocesos restaurativos prohibidos por la tesis 1a./J. 22/2023. Garantiza reparación efectiva y protege bienes colectivos e intergeneracionales.</p>
<p>Artículo 39 vigente: Lista criterios I-XIII, pero no prevé peritos independientes, ni designación judicial, ni acreditación técnica. Permite peritos de parte (art. 34).</p>	<p>Artículo 39 reformado: Mantiene las fracciones I-XIII, pero añade mandato expreso para que el juez designe peritos independientes acreditados por el comité de administración del poder judicial de la federación o SEMARNAT, quienes deberán: a) cuantificar el daño con metodología científica reconocida; b) elaborar el plan de restauración con base en las fracciones I-XIII; y c) verificar el cumplimiento trimestralmente los primeros</p>	<p>Da cumplimiento al artículo 17 constitucional: tutela judicial efectiva. Elimina conflicto de interés técnico. La Contradicción 270/2016 exige verificabilidad y coerción. La Acción 148/2017 obliga a peritajes independientes. La tesis 1a./J. 22/2023 prohíbe retroceso restaurativo. Garantiza rigor científico y transparencia.</p>

Artículo vigente	Texto propuesto	Justificación jurídica ambiental y de responsabilidad
	cinco años y anualmente los siguientes cinco, con informes públicos.	
Artículo 41 vigente: Solo fija plazos; no establece monitoreo técnico, no prevé informes públicos, ni verificación continua, ni mecanismos de ejecución subsidiaria.	Artículo 41 reformado: El juez ordenará monitoreo técnico continuo por 10 años mediante: (a) imágenes satelitales de ≥ 10 m/píxel; (b) sobrevuelos con drones multiespectrales y RGB; con informes semestrales (primeros 5 años) y anuales (siguientes 5), publicados en el Portal Nacional de Transparencia. El costo será cubierto por el responsable; en caso de incumplimiento, PROFEPA ejecutará con cargo al Fondo del 41 Bis.	Atiende violación a los artículos 1º y 17 CPEUM . La Contradicción 270/2016 exige verificabilidad y ejecución coercitiva. El Acuerdo de Escazú (art. 8) exige reparación verificable y acceso público a la información. Establece un mecanismo técnico objetivo, continuo y transparente. Asegura ejecución material de la sentencia y fortalece la responsabilidad ambiental estricta.
No existe artículo equivalente.	Artículo 41 Bis (nuevo): Multa diaria obligatoria de 5,000 a 50,000 UMA por cada día de incumplimiento; revocación inmediata de concesiones y permisos tras 30 días sin avance sustancial. Recursos dirigidos exclusivamente al Fondo para la Restauración Ambiental , conforme al	Cierra vacío legal estructural: sin coerción no hay cumplimiento. Fundamentado en art. 17 CPEUM: reparación debe ser coercitiva (Contradicción 270/2016). La tesis I.10o.A.32 A (2023) valida multas coercitivas diarias. La revocación es compatible con art. 27 CPEUM. Destino a Fondo se justifica

Artículo vigente	Texto propuesto	Justificación jurídica ambiental y de responsabilidad
	principio “quien contamina, paga”.	con LGEPA art. 19-VI, LFPRH art. 9-IV, LGBN art. 132 , todos ya explicados en la exposición de motivos.

Con ello, la creación del Fondo no solo resulta jurídicamente viable, sino necesaria para cerrar el círculo de la responsabilidad ambiental estricta y cumplir cabalmente con los artículos 1º, 4º y 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

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

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DE RESPONSABILIDAD AMBIENTAL

ARTÍCULO ÚNICO. Se reforma y adiciona el artículo 13; se adiciona un último párrafo con los incisos a), b) y c) al artículo 39; se reforma el artículo 41; y se adiciona un artículo 41 Bis, todos de la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, para quedar como sigue:

Artículo 13. La reparación de los daños ocasionados al ambiente consistirá en restituir a su Estado Base los hábitats, los ecosistemas, los elementos y recursos naturales, sus condiciones químicas, físicas o biológicas y las relaciones de interacción que se dan entre estos, así como los servicios ambientales que proporcionan, mediante la restauración, restablecimiento, tratamiento, recuperación o remediación. **La**

reparación será integral, efectiva, verificable y prioritariamente material.

Solo podrá sustituirse por el pago de una cantidad líquida cuando la restauración sea materialmente imposible, lo que deberá acreditarse mediante dictamen pericial con metodología científica reconocida, emitido por perito independiente designado conforme al artículo 39 de esta ley.

La reparación deberá llevarse a cabo en el lugar en el que fue producido el daño.

...

...

Artículo 39. En la determinación de las medidas de reparación y compensación ambiental se considerará:

I. a XIII. ...

Para la aplicación de los criterios anteriores, la autoridad judicial designará peritos independientes acreditados por el Comité de Administración del Poder Judicial de la Federación o por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, quienes deberán:

- a) Cuantificar el daño ambiental con metodología científica reconocida;**
- b) Elaborar el plan técnico de restauración ecológica conforme a las fracciones I a XIII del presente artículo; y**
- c) Verificar el cumplimiento trimestralmente durante los primeros cinco años y anualmente durante los siguientes cinco**

años, emitiendo informes que serán públicos en el Portal Nacional de Transparencia.

Artículo 41. El juez ordenará el monitoreo técnico continuo del área afectada durante diez años, con el fin de verificar de manera objetiva, comparativa y verificable el cumplimiento del plan de restauración ecológica. Para tal efecto, el monitoreo se realizará mediante la combinación de:

a) Imágenes satelitales de alta resolución, con una resolución mínima de diez metros por píxel, obtenidas de forma anual para identificar cambios en cobertura vegetal, cuerpos de agua, escorrentimientos, fragmentación del hábitat y demás parámetros ambientales relevantes.

b) Sobrevuelos con vehículos aéreos no tripulados (drones) equipados con cámaras multiespectrales y Rojo, Verde y Azul, que se efectuarán al menos dos veces por año durante los primeros cinco años, y una vez por año durante los cinco años restantes, con el objeto de obtener información detallada, georreferenciada y verificable sobre la evolución del sitio afectado.

Los resultados del monitoreo, incluidos las imágenes satelitales georreferenciadas, fotografías aéreas de alta resolución, índice Normalizado de Diferencia de Vegetación, reportes de cambio de uso o cobertura del suelo y dictámenes técnicos comparativos, serán integrados en un informe semestral durante los primeros cinco años y anual durante los cinco subsecuentes. Dichos informes serán públicos, estarán disponibles de manera permanente en el Portal Nacional de Transparencia y en la

plataforma digital que designe la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

El costo total del monitoreo será cubierto íntegramente por el responsable del daño ambiental, y, en su caso, por los obligados solidarios o subsidiarios previstos en los artículos 11 y 12 de esta Ley, conforme al principio de quien contamina, paga.

En caso de incumplimiento de pago, resistencia, ocultamiento, o imposibilidad de localización del responsable, el monitoreo será ejecutado directamente por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, con cargo al Fondo para la Restauración Ambiental previsto en el artículo 41 Bis, sin perjuicio de las acciones de repetición contra el infractor, así como de las medidas cautelares y sanciones que resulten procedentes.

Artículo 41 Bis. En caso de incumplimiento total o parcial del plan de restauración ecológica aprobado por sentencia firme, el juez impondrá al responsable multa diaria de cinco mil a cincuenta mil Unidades de Medida y Actualización, misma que se aplicará por cada día de retraso hasta el cumplimiento íntegro de las obligaciones ordenadas.

Transcurridos treinta días naturales de incumplimiento sin que se acrede avance sustancial de la restauración, el juez declarará, de oficio o a petición de parte, la revocación inmediata de las concesiones, permisos o autorizaciones ambientales relacionadas con la actividad que causó el daño. Dicha revocación será notificada a la autoridad administrativa competente para su ejecución dentro de los quince días naturales siguientes.

Los recursos obtenidos por las multas previstas en el presente artículo se destinarán exclusivamente al Fondo para la

Restauración Ambiental que, con ese carácter y finalidad específica, creará y administrará la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales con los ingresos afectos derivados de dichas sanciones, conforme a los artículos 19 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y 9 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

TRANSITORIOS

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

Segundo. Los procedimientos de responsabilidad ambiental iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente decreto se seguirán tramitando hasta su total conclusión conforme a las disposiciones vigentes al momento de su inicio.

Tercero. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales contará con un plazo de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para emitir los lineamientos técnicos y administrativos necesarios para la operación del Fondo para la Restauración Ambiental previsto en el artículo 41 Bis.

Cuarto. El Comité de Administración del Poder Judicial de la Federación y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en el ámbito de sus respectivas atribuciones conforme a la reforma al artículo 100 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, deberán establecer, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales, los mecanismos de acreditación de peritos independientes a que se refiere el artículo 39 reformado, incluyendo el registro nacional de peritos en materia ambiental.

Dado en el Palacio Legislativo, a 10 de febrero de 2026.

SUSCRIBE

Dip. Oscar Bautista Villegas

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

Quien suscribe, **Diputada Nayeli Arlen Cruz Fernández**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta Asamblea la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente propuesta legislativa responde a dos problemas centrales del transporte aéreo comercial en México: la práctica de **sobreventa de boletos (overbooking)** y la falta de transparencia tarifaria. En la actualidad, la **Ley de Aviación Civil (LAC)** regula el sobrecupo y la denegación de embarque, pero no prohíbe expresamente la sobreventa deliberada; sólo establece reembolsos e indemnizaciones cuando esto ocurre.

Asimismo, la LAC ya exige información tarifaria permanente y veraz; en el artículo 42 Bis dispone que los concesionarios deben poner “**la información relativa a las tarifas... permanentemente a disposición de los pasajeros**” y que ésta debe cumplir requisitos de claridad y veracidad. Sin embargo, en la práctica los usuarios siguen enfrentando engaños promocionales y cobros ocultos.¹

Por ello, la iniciativa propone reformar la LAC para: i) prohibir expresamente la sobreventa deliberada de boletos, ii) reforzar la disponibilidad y claridad de la información tarifaria, y iii) evitar recargos indebidos por asientos contiguos de

¹ Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO). *Ley de Aviación Civil* (PDF). Consultado 7 oct 2025. <https://www.profeco.gob.mx/politicaviacion/pdf/LAC.pdf>

acompañantes vulnerables (menores o personas con discapacidad). Estas medidas se fundamentan en datos y experiencias recientes: por ejemplo, en 2017 las aerolíneas mexicanas acumularon 18,911 quejas por sobreventa de boletos (más de 50 diarias)

Se estima que la sobreventa se practica calculando estadísticamente cuántos pasajeros no abordan un vuelo, y luego vendiendo esos lugares “extras”. Cuando las predicciones fallan y todos los pasajeros se presentan, las aerolíneas recurren a voluntarios o reembolsos parciales, pero el pasajero afectado queda en una situación de desventaja. Bajo el esquema actual, las aerolíneas obtienen doble ganancia: conservan el pago de quienes no viajan y aún cobran por quienes sí abordan, sin asumir consecuencias más allá de la indemnización mínima del 25 % del boleto.

Marco legal vigente

Sobreventa de boletos: El artículo 52 de la LAC prevé que “cuando se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave” el concesionario debe reembolsar o reubicar pasajeros. Su complemento, el artículo 52 Bis, exige buscar voluntarios y compensarlos con viaje posterior o indemnización.

Sin embargo, ninguna disposición vigente prohíbe explícitamente la sobreventa; al contrario, permite este “fraude institucional” y sólo penaliza la renuncia forzada al embarque.

Quejas por Sobreventa: En 2017, México registró 18,911 quejas formales por sobreventa de boletos, lo que corresponde a más de 50 reclamaciones diarias ante PROFECO y otras instancias.²

En años recientes, el volumen de quejas relacionadas sigue siendo significativo, aunque para 2024 las aerolíneas mexicanas concentraron 699 denuncias por diversos motivos, con la sobreventa como uno de los principales factores de inconformidad.

²Concierge Magazine. “Top de las aerolíneas con más quejas ante la Profeco.” Concierge Magazine, 20 ene. 2025. Consultado 7 oct 2025. <https://conciergemagazine.com.mx/top-de-las-aerolineas-con-mas-quejas-ante-la-profeco/>

Aeroméxico, VivaAerobus y Volaris suelen encabezar la lista de aerolíneas con más denuncias por esta causa, lo que ha detonado presión regulatoria y propuestas legislativas para proteger mejor al consumidor.

México es uno de los líderes en recaudación por infraestructura aeroportuaria a nivel Latinoamérica, sosteniendo aproximadamente el 24% del total recaudado por servicios aeroportuarios internacionales, sólo superado por Brasil en volumen operativo.³

El sector aéreo aporta \$88,300 millones de dólares al PIB mexicano y mantiene 1.8 millones de empleos directos e indirectos, siendo fundamental en el dinamismo económico nacional.⁴

Indicadores de conectividad aérea para México

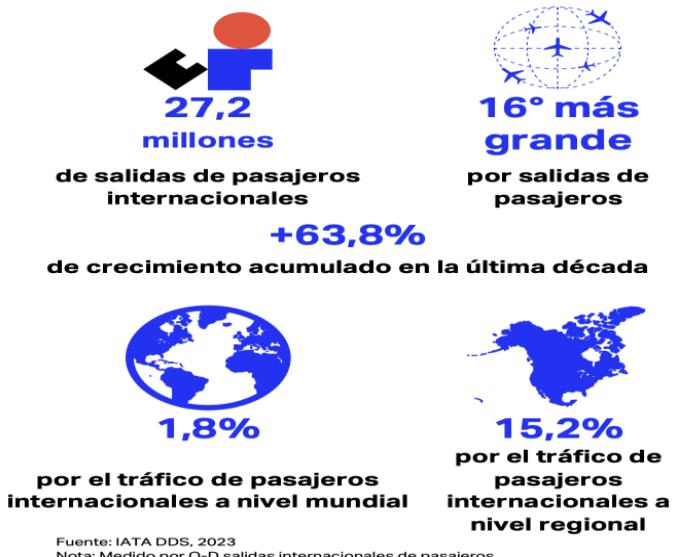
57	124	34	534	79	65
Aeropuertos con vuelos comerciales regulares	Aeropuertos internacionales conectados directamente	Países conectados por vuelos directos	Vuelos internacionales de salida al día	Nuevas rutas internacionales en los últimos 5 años	Compañías aéreas operadoras ¹⁰

Fuente: OAG, 2023

De este monto, \$33,300 millones provienen directamente de aviación, \$19,500 millones del turismo sustentado por vuelos comerciales, y el resto de las actividades conexas. México movilizó más de 82 millones de pasajeros en el ciclo de enero-agosto 2025, consolidándose como potencia turística y logística regional.

³ A21. “¿Qué país lidera el desarrollo de infraestructura aeroportuaria en Latinoamérica?” A21, 7 jul. 2025. Consultado 7 oct 2025. <https://a21.com.mx/opinion/2025/07/07/que-pais-lidera-el-desarrollo-de-infraestructura-aeroportuaria-en-latinoamerica/>

⁴ International Air Transport Association (IATA). *El valor del transporte aéreo para México* (PDF). Consultado 7 oct 2025. <https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/voa-translations/el-valor-del-transporte-aereo-para-mexico--sp.pdf>



Transparencia tarifaria: El artículo 42 Bis de la LAC (adicionado en 2001) ordena que los concesionarios informen y respeten las tarifas y restricciones. En particular establece que la información sobre tarifas sea pública permanentemente y cumpla dos requisitos: i) apegarse a los términos de la concesión/permiso e incluir explícitamente las condiciones, restricciones y vigencia de la oferta, y ii) ser exacta, veraz, comprobable y clara, sin inducir a error o confusión por presentaciones falsas o engañosas.

Esto equivale a exigir transparencias análogas a las previstas en la Ley Federal de Protección al Consumidor (por ejemplo, exhibir claramente el precio total). No obstante, en la práctica, aerolíneas y agencias suelen omitir cargos, promociones parciales o textos poco claros que confunden al pasajero.

Acompañantes vulnerables: La normativa actual no contempla expresamente la situación de los acompañantes de menores o personas con discapacidad. Sin embargo, la tendencia internacional apunta a garantizarles asiento junto al viajero sin cobros extra.

Por ejemplo, recientemente el Parlamento Europeo acordó que los menores de 12 años vuelen junto con su acompañante gratuitamente y que el acompañante de una persona con movilidad reducida tenga un asiento contiguo sin costo adicional.

En México, iniciativas recientes han reconocido este principio: una propuesta parlamentaria del Diputado Raúl Bolaños, del GPPVEM, indica que “los pasajeros con discapacidad pueden, sin pago de ninguna tarifa, con derecho a asiento contiguo... ser acompañados de un familiar... por lo que el concesionario está obligado a expedir sin costo” el boleto correspondiente. Ello refuerza el argumento de que ningún pasajero (ni menor ni discapacitado) debe pagar un sobrecargo por llevar un acompañante necesario.



Fuente: [Asuntos legales](#)

Análisis económico

La sobreventa en el sector aéreo es una práctica comercial diseñada para maximizar la ocupación de los vuelos y mitigar el efecto económico de los “no-shows” (pasajeros que no se presentan). En México, las aerolíneas suelen sobrevenir hasta en un 5% de los asientos; esa práctica contribuye a mantener tarifas más accesibles al permitir una gestión más eficiente del inventario de plazas disponibles.

Si la sobreventa se eliminara o se restringiera de forma absoluta, las aerolíneas tendrían un mayor riesgo de operar con asientos vacíos, lo que aumentaría sus costos operativos y, en consecuencia, podría trasladarse a un alza en el precio promedio de los boletos. Este efecto tensionaría la competitividad del mercado aéreo, una preocupación recurrente en los análisis del sector.

El negocio aéreo es altamente intensivo en capital y opera con márgenes muy ajustados: en la región, los márgenes promedio se sitúan entre 2% y 5%, y en ciertos periodos pueden ser aún menores —por ejemplo, en 2019 se estimó un margen equivalente a apenas 0.4 dólares por pasajero en algunas aerolíneas—. Esa fragilidad financiera hace que decisiones regulatorias que incrementen riesgos operativos (sumadas a choques de costos como el combustible para aviación) puedan tener un impacto directo sobre la oferta y los precios.

No obstante, lo anterior no equivale a una defensa irrestricta de la sobreventa. La iniciativa no plantea una prohibición absoluta que ponga en riesgo la viabilidad del sector; por el contrario, busca una regulación matizada: prohibir la sobreventa deliberada sin transparencia, permitir excepciones justificadas y documentadas, y exigir mecanismos de información y protección al pasajero (identificación previa del riesgo de sobreventa, compensaciones y supervisión regulatoria). De este modo, se intenta equilibrar la protección del consumidor con la necesidad de preservar la viabilidad operativa y la competitividad del mercado aéreo.⁵⁶⁷

Situación internacional sobre la sobreventa y compensación

Estados Unidos de América: En este país la sobreventa está permitida, pero sometida a una estricta regulación federal. De acuerdo con el Departamento de Transporte (DOT), las aerolíneas deben primero buscar voluntarios que acepten ceder sus asientos a cambio de incentivos.

Si no hay voluntarios suficientes, los pasajeros "bumped" (denegados de embarque de manera involuntaria) tienen derecho a una compensación que puede llegar hasta

⁵ Cervantes, Antonio. "Crítica a las iniciativas de Ley para restringir la sobreventa de vuelos en México." CEG Legal (blog), 26 abr. 2024. Consultado 7 oct 2025. <https://ceglegal.mx/critica-a-las-iniciativas-de-ley-para-restringir-la-sobreventa-de-vuelos-en-mexico/>

⁶ Munguía, Aldo. "Mexicana de Aviación: ¿Es rentable una aerolínea del Estado?" *El Financiero*, 6 jun. 2023. Consultado 7 oct 2025. <https://www.thefinanciero.com.mx/empresas/2023/06/06/mexicana-de-aviacion-es-rentable-una-aerolinea-del-estado/>

⁷ HR Ratings. *Sectorial Aerolíneas 2022* (PDF). Consultado 7 oct 2025. https://www.hrratings.com/pdf/Sectorial_Aerolineas_2022.pdf

el 400% del valor del trayecto simple, con un límite máximo de \$1,550 USD en casos de grandes retrasos.⁸

Asimismo, además de la compensación, la aerolínea debe reubicar al pasajero en el siguiente vuelo disponible sin costo, y está obligada a informar clara e inmediatamente sobre los derechos del pasajero. Estos estándares aplican a cualquier persona, independientemente de nacionalidad o tipo de boleto.

Unión Europea: El Reglamento (CE) 261/2004 regula la sobreventa y el "denied boarding". La compensación monetaria oscila entre 250 y 600 euros según la distancia, más alimentación, comunicaciones y alojamiento si es necesario. Es requerido que las aerolíneas siempre provean información clara y por escrito sobre derechos y compensaciones disponibles al pasajero afectado.⁹

El Reglamento (CE) 1107/2006 refuerza la prohibición de cargos extra por asientos contiguos a acompañantes de menores o personas con movilidad reducida, y garantiza derecho a la accesibilidad y a la asistencia en igualdad de condiciones.¹⁰

Argentina: La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) exige asistencias similares a las europeas: en caso de sobreventa, el transportista debe ofrecer, además de la reubicación o reembolso, servicios de alimentación, hospedaje y medios de transporte alternativos. Hay obligación de asistencia material gratuita y compensaciones económicas en línea con los estándares internacionales.¹¹

Brasil: La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC-Brasil) regula también la sobreventa y determina que, en caso de denegación de embarque, el pasajero debe recibir compensación inmediata más derecho a asistencia (alimentación,

⁸ AirHelp. "Derechos para pasajeros aéreos en EE. UU. — Conoce tus compensaciones." AirHelp (web). Consultado 7 oct 2025. <https://www.airhelp.com/es/derechos-pasajeros-aereos-eeuu/>

⁹ <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-Z-2024-70054>

¹⁰ European Union / EUR-Lex. "Rights of people with reduced mobility — Air travel." EUR-Lex (resumen legal). Consultado 7 oct 2025. <https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/rights-of-people-with-reduced-mobility-air-travel.html>

¹¹ Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), Argentina. "Guía para pasajeros de avión y derechos del pasajero." ANAC (web). Consultado 7 oct 2025. <https://www.argentina.gob.ar/anac/pasajeros/guia-para-pasajeros-de-avion-y-derechos-del-pasajero>

comunicación y, si aplica, alojamiento). Las sanciones administrativas por incumplimiento son severas y la normativa prohíbe cualquier práctica discriminatoria, en especial contra personas con discapacidad o movilidad reducida.¹²

En todos los casos, ante la sobreventa, el énfasis es garantizar respeto a la dignidad, la igualdad y la accesibilidad del usuario aéreo, detonando estándares que superan los mínimos legales en México.

Propuesta de reforma

El proyecto propone adicionar y modificar disposiciones de la Ley de Aviación Civil con tres objetivos centrales: prohibir la sobreventa deliberada (overbooking), reforzar la transparencia tarifaria y evitar cobros indebidos relacionados con equipaje y asientos contiguos para acompañantes vulnerables (menores o personas con discapacidad). La iniciativa se presenta como una respuesta a quejas recurrentes de usuarios y a la percepción de que la normativa vigente solo regula las consecuencias de la sobreventa pero no la prohíbe expresamente.

En materia de transparencia tarifaria se adiciona una fracción III al artículo 42 Bis para prohibir cobros por equipaje extra, exceso de equipaje o cargos análogos que no hayan sido informados de manera clara, previa y desagregada al momento de la contratación. El texto exige que todo cargo por equipaje (a) quede claramente indicado antes de la confirmación de compra, (b) describa la naturaleza del servicio (peso, dimensiones, número permitido) y el monto aplicable, y (c) se ofrezca como opción expresa y no como un cargo oculto posterior. La violación se considera infracción particularmente grave y su sanción correspondería a la PROFECO conforme a la Ley Federal de Protección al Consumidor.

Respecto a la sobreventa de boletos, la reforma al artículo 52 plantea que la sobreventa deliberada queda prohibida. Se admite la expedición de boletos en número superior a la capacidad únicamente cuando existan causas justificadas —

¹² Aena Brasil. “Derechos del pasajero de avión.” Aena Brasil (página de aeropuerto — Campina Grande). Consultado 7 oct 2025. <https://www.aenabrasil.com.br/es/aeropuertos/aeropuerto-de-campina-grande-presidente-joao-suassuna/Derechos-del-pasajero.html>

operativas o comerciales— debidamente documentadas y supervisadas por la autoridad y en esos casos el boleto debe identificarse claramente como sujeto a sobreventa desde la oferta y hacerlo constar en el documento de transporte o medio electrónico equivalente. Con ello se busca que el pasajero sepa de antemano el riesgo de ser afectado y que las excepciones sean trazables y fiscalizables.

En la práctica, la iniciativa busca acercar los estándares mexicanos a las garantías internacionales (por ejemplo, requisitos de información y compensación que existen en regiones como la Unión Europea o Estados Unidos), al mismo tiempo, se plantea un trade-off: limitar la sobreventa puede reducir el riesgo de “bumped passengers” y mejorar la protección al consumidor, pero también puede implicar ajustes comerciales para las aerolíneas (mayor exposición al fenómeno de “no-shows”, posible impacto en precios y en la gestión de inventario). Por eso, el éxito de la medida dependerá tanto de la suficiencia de la regulación técnica secundaria como de la capacidad de supervisión y sanción de las autoridades competentes.

Por todo lo aquí expuesto, someto a la consideración de esta honorable asamblea el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

ÚNICO. Se reforman las fracciones I y II del artículo 42 Bis y se adiciona a éste una fracción III, se adiciona un artículo 51 Bis y se reforma el primer párrafo del artículo 52 de la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 42 Bis. Para el servicio al público de transporte aéreo de pasajeros, el concesionario o permisionario, o sus representantes, tienen la obligación de informar y respetar las tarifas y restricciones. Asimismo, es responsable de que la información relativa a las tarifas esté permanentemente a disposición de los pasajeros **por medios físicos, electrónicos o digitales**, y de que cumpla los siguientes requisitos:

- I. Debe apegarse a los términos derivados de la concesión o permiso y contener explícitamente las reglas de aplicación, o condiciones y restricciones que comprende la oferta, así como la vigencia de las mismas;
- II. La información y publicidad relacionada con las tarifas deberán ser exactas, veraces, comprobables y claras, que no induzca al error o confusión al pasajero por la forma falsa, exagerada, parcial, artificiosa o tendenciosa en que se presenten, y
- III. **Queda expresamente prohibido cobrar sobrecostos por concepto de equipaje extra, exceso de equipaje o cargos análogos que no hubiesen sido informados de manera clara, previa, expresa y desagregada al pasajero en el momento de la contratación.**

Todo cargo por equipaje deberá:

- a) Estar claramente indicado antes de que el pasajero confirme la compra;
- b) Describir de manera precisa la naturaleza del servicio, señalando peso, dimensiones, número permitido y monto aplicable, y
- c) Ofrecerse como opción expresa y no como cargo oculto, implícito o agregado en etapas posteriores del proceso de compra.

...

...

Artículo 51 Bis. Queda prohibida la sobreventa deliberada de boletos por parte de los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo.

Excepcionalmente, podrá admitirse la expedición de boletos en número superior a la capacidad disponible de la aeronave únicamente cuando concurran causas justificadas de carácter operativo o comercial, de naturaleza

extraordinaria, no previsible y debidamente acreditada, conforme a los lineamientos que emita la autoridad aeronáutica competente.

En dichos supuestos, el concesionario o permisionario deberá informar de manera previa, clara y verificable al pasajero, desde el momento de la oferta y adquisición del boleto, que se trata de un boleto sujeto a sobreventa, haciendo constar dicha circunstancia en el propio documento de transporte o medio electrónico equivalente.

Los concesionarios o permisionarios deberán conservar la documentación que acredite las causas justificadas de sobreventa y reportarlas trimestralmente a la autoridad aeronáutica competente.

La falta de documentación, de reporte o de veracidad en la información proporcionada se considerará infracción grave, en términos de la legislación aplicable.

La autoridad podrá emitir disposiciones reglamentarias que definan las causas justificadas y los procedimientos de supervisión y control aplicables.

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

...
...
...
...

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Las aerolíneas y demás proveedores de servicios de transporte aéreo contarán con un plazo de 30 días naturales, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar las modificaciones necesarias en sus políticas comerciales y operativas, con el fin de cumplir con las disposiciones aquí establecidas.

TERCERO. Se instruye a la Agencia Federal de Aviación Civil a elaborar, en un plazo no mayor a 60 días posteriores a la publicación del presente Decreto, las normativas necesarias que aseguren la implementación efectiva de las reformas dispuestas en este documento.

CUARTO. Las disposiciones del presente Decreto se interpretarán de manera armónica y complementaria con la Ley Federal de Protección al Consumidor, privilegiando en todo momento la protección más amplia a los derechos de las personas pasajeras.

**Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 10 días del mes de febrero
del 2026.**

SUSCRIBE

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Nayeli A.R.", enclosed within a light green oval border.

DIP. NAYELI ARLEN FERNÁNDEZ CRUZ

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Irais Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>