

## **INICIATIVA QUE REFORMA LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR, PRESENTADA POR LA DIPUTADA FABIOLA LOYA HERNÁNDEZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO**

La que suscribe, Diputada Fabiola Loya Hernández del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de la LXIV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 78, párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y los artículos 116 y 122, numeral 1, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como el artículo 55 fracción II del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de la Comisión Permanente, la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la Ley Federal de Protección al Consumidor, bajo la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

I. En un primer momento, es necesario definir doctrinalmente dos conceptos fundamentales: compensación e indemnización.

Por su parte, por indemnización puede entenderse lo que plantea Felipe Osterling, teórico del Derecho. Osterling define a la indemnización como “poner a una persona, en cuanto sea posible, en la misma situación en que se encontraría si no se hubiese producido el acontecimiento que obliga a la indemnización.” Dicho de otro modo por indemnización se puede entender como el buscar que una persona regrese, en lo posible, al estado en el que se encontraba antes de la afectación recibida. (Osterling)

Por su parte Hervada, contempla a la compensación de la siguiente manera:

“La compensación justa consiste en entregar al que ha sufrido la injusticia por un valor igual o semejante al de los bienes perdidos. (...) La compensación justa requiere la equiparabilidad o equivalencia entre los bienes lesionados y los que se entregan en compensación.” (Hervada, 1981)

Dicho de otro modo, la compensación puede concebirse como el entregar algo de similar valor a cambio de la afectación recibida o de los bienes perdidos.

Ahora bien, es necesario notar que el Licenciado Juan Andrés Bonilla Sánchez señala en su texto *Los límites de la responsabilidad contractual en la relación entre pasajeros y aerolíneas dentro del Derecho Aeronáutico* la existencia del principio de justicia correctiva. Bonilla también menciona que este principio hace referencia al “intento de equiparar posiciones mediante el régimen objetivo”, esto en virtud de que la aerolínea se encuentra en una ventaja económica y estratégica frente al pasajero. Textualmente señala lo siguiente:

“Este principio exige rectificar las interacciones injustas; para ello, impone a los agentes dañadores el deber de compensar los daños que causan, y se reconoce a las víctimas un correlativo derecho a ser indemnizadas.” (Bonilla, 2013)

Asimismo, Bonilla menciona en el citado texto que el sistema objetivo trae como consecuencia un mayor cuidado en las diligencias brindadas en el servicio prestado a fin de evitar pérdidas económicas para las propias empresas. A la letra señala lo siguiente:

**“El sistema objetivo podría además causar el aumento del nivel de diligencia en el servicio dado, ya que las propias aerolíneas en vista de las potenciales pérdidas por accidentes evitan estos a toda costa, sin querer decir con ello que el riesgo desaparece en su totalidad.”** (Bonilla, 2013)

Asimismo, es importante apreciar que la *Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional y Protocolo Internacional*, instrumento internacional firmado y ratificado por los Estados Unidos Mexicanos, señala en su artículo 22 lo siguiente:

## “ARTÍCULO 22

1).—En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador hacia cada viajero se limitará a la cantidad de ciento veinticinco mil francos. En caso de que según la ley del tribunal competente, la indemnización pueda fijarse en forma de renta, el capital de la renta no podrá pasar este límite. Sin embargo, por un convenio especial con el transportador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2).—En el transporte de equipajes registrados y de mercancías, la responsabilidad del transportador se limitará a la cantidad de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial del caso hecha por el remitente en el momento de entregar los bultos al transportador y mediante el pago de una cuota adicional eventual. En ese caso, el transportador tendrá obligación de pagar hasta el total de la suma declarada, a menos que pruebe que ese valor es superior al valor real de la mercancía en el momento en que el remitente hace la entrega de ella al transportador.

3).—En lo que respecta a los objetos que el viajero conserve a su cuidado, la responsabilidad del transportador se limitará a cinco mil francos por cada viajero.

4).—Las cantidades arriba indicadas se considerarán refiriéndose al franco francés de sesenta y cinco y medio miligramos de oro de novecientos milésimos de ley. Podrán ser convertidos en cada una de las monedas nacionales en números cerrados.”

De igual forma, el artículo 23 de la *Convención y Protocolo Adicional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional* protege al pasajero con la nulidad de las cláusulas que busquen exonerar la responsabilidad de la aerolínea o, en su caso, que busquen fijar un monto inferior al estipulado en la citada convención. De igual forma, la convención protege al pasajero en la hipótesis de que se quiera alegar la nulidad del contrato como consecuencia de la nulidad de una cláusula. Literalmente la convención establece lo siguiente:

## “ARTÍCULO 23

*Toda cláusula que tienda a exonerar al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido por la presente Convención, es nula de toda nulidad, pero la nulidad de esta cláusula no trae como consecuencia la nulidad del contrato que queda sujeto a las disposiciones de la presente Convención.”*

Por su parte, la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación señala que las indemnizaciones y compensaciones como consecuencia de retrasos y cancelaciones contempladas en la Ley de Aviación Civil son en principio compatibles con lo establecido en el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional. Dicho de otro modo, las indemnizaciones y compensaciones contempladas en nuestra legislación, van de acuerdo al Derecho Internacional.

Tesis: 2a./J. 26/2019 (10a.)	Gaceta del Semanario Judicial de la Federación	Décima Época	2019284 1 de 2
Segunda Sala	Libro 63, Febrero de 2019, Tomo I	Pag. 846	Jurisprudencia (Constitucional, Administrativa, Administrativa)

**TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. LAS INDEMNIZACIONES Y COMPENSACIONES POR RETRASOS Y CANCELACIONES CONTENIDAS EN LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL SON, EN PRINCIPIO, COMPATIBLES CON EL SISTEMA DE LÍMITES DE RESPONSABILIDAD PREVISTO EN EL CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, SALVO PRUEBA EN CONTRARIO.**

El artículo 22 del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, establece que la responsabilidad del prestador por retraso en el servicio de transporte aéreo internacional de personas se limita a 4150 derechos especiales de giro por pasajero, concepto que en términos del diverso artículo 23 de ese

pacto internacional corresponde al valor que fije para ese efecto el Fondo Monetario Nacional –tratándose de un Estado Parte miembro– o al valor calculado por el Estado que no forme parte de dicho Fondo. Por otro lado, las compensaciones e indemnizaciones fijadas por el legislador en el artículo 47 Bis, fracción V, de la Ley de Aviación Civil para los casos de demoras de vuelos, señala sólo un mínimo porcentual que deberán pagar las aerolíneas a razón del costo del boleto pagado por el pasajero. Por tanto, no es posible calificar con antelación y en abstracto si la indemnización nacional es distinta de la prevista en el convenio internacional indicado, sino que será hasta que deba efectuarse el pago respectivo cuando podrá decidirse si el mínimo porcentual excede o no los 4150 derechos especiales de giro a que se refiere el convenio internacional, aunado a que el artículo 25 de éste establece que el transportista podrá estipular que el contrato de transporte estará sujeto a límites de responsabilidad más elevados que los contenidos en esa normativa o, incluso, que no estará sujeto a ningún límite de responsabilidad, de lo que se advierte que los Estados contratantes sólo autorizaron a los transportistas a incrementar los límites de responsabilidad, o bien, a eliminarlos, pero no los autorizó a deslindarse de la responsabilidad, ni a desvincularse de la obligación del pago indemnizatorio.

II. Ahora bien, es necesario revisar la legislación actual en materia de indemnizaciones o compensaciones a pasajeros de aerolíneas que sufren retrasos o cancelaciones.

El artículo 65 Ter de la Ley Federal de Protección al Consumidor señala lo siguiente con respecto a la publicidad de las razones de la demora o cancelación de los vuelos:

***“ARTÍCULO 65 TER.- Sin perjuicio de los derechos de los pasajeros establecidos en la Ley de Aviación Civil y en el contrato de transporte de pasajeros a que se refiere dicha ley, los permisionarios o concesionarios en su calidad de proveedores, deberán publicar a través de medios electrónicos o físicos, en el área de abordaje y en los módulos de atención al pasajero las causas o razones por las que los vuelos se vean demorados y poner a disposición de los consumidores toda la información relativa para la presentación de quejas o denuncias, en cada una de las terminales en donde operen, de conformidad con los lineamientos que establezca la Procuraduría.***

Por su parte, el artículo 65 Ter-1 menciona la obligación de las aerolíneas de publicar de manera constante los derechos de los pasajeros. A la letra dicho artículo señala lo siguiente:

***ARTÍCULO 65 Ter 1.- Las disposiciones relativas a derechos de los pasajeros contenidas en la Ley de Aviación Civil, son de obligatorio cumplimiento por parte de los concesionarios o permisionarios, así como de su personal y de las agencias de viaje a cargo de las ventas de pasajes, reservas y chequeo en mostradores. Los permisionarios y concesionarios, en su calidad de proveedores, deberán informar a los consumidores, al momento de la compra del boleto y en los módulos de atención al pasajero, acerca de los términos y condiciones del servicio contratado, las políticas de compensación, así como el listado de los derechos de los pasajeros contenidos en la Ley de Aviación Civil, debiendo tener dicho listado en los puntos de atención, en los mostradores, en las centrales de reserva; así como también, a bordo de las aeronaves un ejemplar en el bolsillo de cada una de las sillas de pasajeros, o en su defecto incluir información suficiente sobre sus derechos en medios impresos con que cuenten abordo.***

***De la misma manera, el concesionario o permisionario deberá publicar los derechos de los pasajeros de forma constante en la página de Internet del concesionario o permisionario, y la agencia de viajes, a través de un vínculo, enlace o ventana especial principal.***

Asimismo, en este ordenamiento también se señalan las sanciones a diversas infracciones cometidas con una multa que va de \$783.95 a \$3'066,155.98 pesos.

***ARTÍCULO 128.- Las infracciones a lo dispuesto por los artículos 7, 8, 10, 10 BIS, 12, 44, 63, 63 Bis, 63 Ter, 63 Quintus, 65, 65 Bis, 65 Bis 1, 65 Bis 2, 65 Bis 3, 65 Bis 4, 65 Bis 5, 65 Bis 6, 65 Bis 7, 66, 73, 73 Bis, 73 Ter, 73 Quáter, 73 Quintus, 74, 76 Bis, 80, 86 Bis, 87, 87 Ter, 92, 92 Ter, 98 Bis, y 121 serán sancionadas con multa de \$783.95 a \$3'066,155.98. “***

De igual forma, es necesario apreciar lo que señala el artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil. En este artículo se contemplan las indemnizaciones o compensaciones que a las que tiene derecho el pasajero en caso de que exista

algún retraso o demora de su vuelo. Asimismo, se mencionan los plazos en que las indemnizaciones o compensaciones deben de brindarse. Textualmente este artículo señala lo siguiente:

**“Artículo 47 Bis.** *El concesionario o permisionario está obligado a proporcionar un servicio de calidad y eficiente a todos sus pasajeros. Para garantizar lo anterior, deberá respetar y cumplir con cuando menos los siguientes derechos del pasajero:*

*I. Los pasajeros con alguna discapacidad tienen derecho a ser transportados por los concesionarios o permisionarios. Los concesionarios o permisionarios deberán establecer mecanismos para garantizar el transporte de personas con discapacidad, conforme a las medidas de seguridad operacional. Los pasajeros con discapacidad que requieran transportar instrumentos inherentes a su condición, podrán hacerlo de acuerdo a lo establecido por el artículo 47 Bis I de la presente Ley. No se podrán establecer condiciones o aplicar cargos adicionales para permitir el abordaje de personas con discapacidad.*

*II. El pasajero mayor de edad puede, sin pago de ninguna tarifa, llevar a un infante menor de dos años a su cuidado sin derecho a asiento y sin derecho a franquicia de equipaje, por lo que el concesionario o permisionario está obligado a expedir sin costo alguno a favor del infante el boleto y pase de abordar correspondiente. Únicamente en este caso, el pasajero podrá transportar sin cargo adicional una carriola para el infante.*

*III. El pasajero tiene derecho a un trato digno y a contar con un alto nivel de información, que le permita conocer sus opciones y tomar alternativas en caso de requerirlas. Por ello, los concesionarios o permisionarios están obligados a informar de manera rápida y expedita al pasajero en caso de que se produzcan cambios en su itinerario o cualquier otra circunstancia que pudiera afectar el servicio contratado. Lo deberán hacer a través de llamadas telefónicas, correos electrónicos, mensajes de texto o cualquier otro medio electrónico, con al menos veinticuatro horas de anticipación a la salida programada.*

*De la misma forma, si los cambios se produjeran dentro de las veinticuatro horas previas a la salida programada, el concesionario o permisionario deberá informar al pasajero tan pronto tenga la certeza de que dichos cambios son inevitables, sin que esto exima al concesionario o permisionario de su responsabilidad frente al pasajero. La Secretaría supervisará que los concesionarios o permisionarios informen de manera oportuna a los pasajeros de posibles cambios, retrasos o cancelaciones en su itinerario.*

*IV. En el caso de que el pasajero haya adquirido boletos de ida y vuelta o con conexión, podrá disponer de ellos para cada segmento particular, es decir, el concesionario o permisionario no podrá negarle el embarque a un vuelo por no haber utilizado alguno de los segmentos del trayecto total. Para garantizar el cumplimiento de esto, el pasajero deberá informar al concesionario o permisionario, en el lapso de veinticuatro horas contadas a partir de la hora programada del segmento no utilizado, que hará uso de los segmentos subsecuentes, a través de los medios que el concesionario o permisionario para ello disponga.*

*V. En caso de que exista retraso en relación con la hora de salida estipulada en el boleto y la causa sea atribuible al concesionario o permisionario, el pasajero será indemnizado y/o compensado por el proveedor del servicio de acuerdo a los siguientes criterios:*

*a) Cuando la demora sea superior a una hora e inferior a cuatro, se compensará conforme las políticas de compensación de cada permisionario o concesionario.*

*Las políticas de compensación deberán incluir como mínimo, descuentos para vuelos en fecha posterior hacia el destino contratado y/o alimentos y bebidas, de acuerdo a lo establecido por los permisionarios y concesionarios y conforme al principio de competitividad.*

*Si la demora es mayor a dos horas pero menor a cuatro, los descuentos incluidos en las políticas de compensación no podrán ser menores al 7.5% del precio del boleto.*

*El permisionario o concesionario deberá presentar y registrar cada seis meses, ante la Secretaría y la Procuraduría, las políticas de compensación, las cuales serán públicas.*

*b) Si la demora es mayor a cuatro horas, el pasajero será compensado conforme a este artículo, además accederá a las opciones y, en el caso, a la indemnización establecida por esta Ley para la cancelación del vuelo, cuya responsabilidad sea atribuible al concesionario o permisionario. En todos los casos, el proveedor del servicio deberá poner a disposición de los pasajeros en espera acceso a llamadas telefónicas y envío de correos electrónicos.*

**VI. En caso de producirse la cancelación del vuelo por responsabilidad atribuible al concesionario o permisionario, éste, a elección del pasajero, deberá:**

a) **Reintegrarle el precio del boleto o billete de pasaje** o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje.

b) **Ofrecerle, con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, acceso a llamadas telefónicas y envío de correos electrónicos; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiera pernocta y, en este último caso, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto.**

c) **Transportarle en la fecha posterior que convenga al mismo pasajero hacia el destino respecto del cual haya sido cancelado el vuelo.**

**En los casos de los incisos a) y c) anteriores, el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al veinticinco por ciento del precio del boleto o de la parte no realizada del viaje.**

VII. Si por caso fortuito o fuerza mayor, la aeronave debe realizar un aterrizaje en un lugar distinto al de destino, el concesionario o permisionario deberá trasladar al pasajero por los medios de transporte más rápidos disponibles hasta el lugar de destino.

VIII. El pasajero podrá solicitar la devolución de su boleto en caso de que decida no efectuar el viaje, siempre y cuando lo comunique al permisionario o concesionario en el lapso de veinticuatro horas contadas a partir de la hora de la compra del boleto. Pasado este plazo el concesionario o permisionario determinará las condiciones de la cancelación.

IX. Para vuelos nacionales e internacionales, el pasajero podrá transportar como mínimo y sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte pasajeros o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones del concesionario o permisionario en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen. El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al pasajero un pago adicional.

El concesionario o permisionario proporcionará al pasajero, un talón de equipaje por cada pieza, maleta o bulto de equipaje que se entregue para su transporte. El talón debe contener la información indicada en las normas oficiales mexicanas correspondientes y debe constar de dos partes, una para el pasajero y otra que se adhiere al equipaje. Además, el pasajero podrá llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano. Las dimensiones de cada una serán de hasta 55 centímetros de largo por 40 centímetros de ancho por 25 centímetros de alto, y el peso de ambas no deberá exceder los diez kilogramos, siempre y cuando por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros. El permisionario o concesionario podrá solicitar al pasajero un pago por peso y dimensiones adicionales del equipaje de mano, pero no podrá realizar cobros por pesos y dimensiones menores a los establecidos en este párrafo. Para los servicios de transporte aéreo internacional, el transporte de equipaje se sujetará a lo dispuesto en los Tratados.

X. El pasajero tiene derecho a conocer los términos del contrato, así como los derechos de los que goza. Los permisionarios y concesionarios deberán informar al pasajero, al momento de la compra del boleto, acerca de los términos y condiciones del servicio contratado, las políticas de compensación, así como los derechos de los pasajeros.

**El concesionario o permisionario estará obligado a pagar las indemnizaciones previstas en la presente Ley dentro de un periodo máximo de diez días naturales posteriores a su reclamación por parte del pasajero, salvo las compensaciones de alimentos y hospedaje que deberán ser cubiertos al momento de que el retraso del vuelo se actualice.**

Toda cláusula o disposición que pretenda exonerar al concesionario o permisionario de su responsabilidad, evitar el pago de las indemnizaciones o compensaciones mencionadas o a fijar un límite inferior al establecido en la presente Ley será nula de pleno derecho y no tendrá efecto alguno. En ningún caso, será posible el perdón, condonación o cualquier figura que implique el no pago de las indemnizaciones, compensaciones o sanciones

establecidas en la presente Ley.

En caso de que el pasajero decida viajar sin equipaje, el concesionario o permisionario podrá ofertar una tarifa preferencial en beneficio del pasajero.”

III. De acuerdo con la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO) del 1 de enero del 2019 al 20 de julio de 2019 se habían recibido 1,677 quejas y se habían aplicado sanciones por la cantidad de \$7,580,272.00 pesos a diversas aerolíneas. (El Economista, 2019)

Desafortunadamente el número de quejas contra las aerolíneas no ha disminuido pese a las últimas modificaciones a la Ley de Aviación Civil. De hecho, el número de quejas aumentó considerablemente en el año 2018. De acuerdo a cifras de la Profeco hubo un incremento del 139.6% en el 2018 con respecto al 2017. (Datos abiertos de la Subprocuraduría de Servicios).

Asimismo, cabe agregar que de las mil 210 quejas contra aerolíneas comerciales registradas por Profeco en 2018, el 19.1% fueron motivadas por *negativa a cambio o devolución*. Al respecto, ante el retraso o ausencia de pago denunciado por diversos pasajeros a la hora de recibir la compensación o indemnización correspondiente, es necesario fortalecer la Ley Federal de Protección al Consumidor en función de crear un mecanismo a fin de establecer sanciones en aquellos casos en que las aerolíneas no compensen o indemnicen conforme a los plazos establecidos en la Ley de Aviación Civil, toda vez que es necesario hacer válido y funcional el principio de justicia correctiva en pro de los afectados, para lo cual se proponen las siguientes adecuaciones:

LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR	
VIGENTE	PROPUESTA
<b>NO CORRELATIVO</b> <b>ARTÍCULO 128.-</b> Las infracciones a lo dispuesto por los artículos 7, 8, 10, 10 BIS, 12, 44, 63, 63 Bis, 63 Ter, 63 Quintus, 65, 65 Bis, 65 Bis 1, 65 Bis 2, 65 Bis 3, 65 Bis 4, 65 Bis 5, 65 Bis 6, 65 Bis 7, 66, 73, 73 Bis, 73 Ter, 73 Quáter, 73 Quintus, 74, 76 Bis, 80, 86 Bis, 87, 87 Ter, 92, 92 Ter, 98 Bis, y 121 serán sancionadas con multa de \$783.95 a \$3'066,155.98.	<b>Artículo 65 Quater.-</b> En caso de que los concesionarios o permisionarios no indemnicen o compensen al pasajero por retrasos o cancelaciones dentro de los plazos señalados en la Ley de Aviación Civil, estos serán acreedores a las sanciones establecidas en el artículo 128 de esta Ley. <b>ARTÍCULO 128.-</b> Las infracciones a lo dispuesto por los artículos 7, 8, 10, 10 BIS, 12, 44, 63, 63 Bis, 63 Ter, 63 Quintus, 65, 65 Bis, 65 Bis 1, 65 Bis 2, 65 Bis 3, 65 Bis 4, 65 Bis 5, 65 Bis 6, 65 Bis 7, <b>65 Quater</b> , 66, 73, 73 Bis, 73 Ter, 73 Quáter, 73 Quintus, 74, 76 Bis, 80, 86 Bis, 87, 87 Ter, 92, 92 Ter, 98 Bis, y 121 serán sancionadas con multa de \$783.95 a \$3'066,155.98.

Por lo anteriormente expuesto se somete a consideración la siguiente iniciativa con proyecto de

## DECRETO

### QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 65 QUATER Y QUE REFORMA EL ARTÍCULO 128 DE LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR

**Artículo Único** Se adiciona el artículo 65 Quater y se reforma el artículo 128 de la Ley Federal de Protección al Consumidor para quedar como sigue:

**ARTÍCULO 65 QUATER.-** En caso de que los concesionarios o permisionarios no indemnicen o compensen

al pasajero por retrasos o cancelaciones dentro de los plazos señalados en la Ley de Aviación Civil, estos serán acreedores a las sanciones establecidas en el artículo 128 de esta Ley.

**ARTÍCULO 128.-** Las infracciones a lo dispuesto por los artículos 7, 8, 10, 10 BIS, 12, 44, 63, 63 Bis, 63 Ter, 63 Quintus, 65, 65 Bis, 65 Bis 1, 65 Bis 2, 65 Bis 3, 65 Bis 4, 65 Bis 5, 65 Bis 6, 65 Bis 7, **65 Quater**, 66, 73, 73 Bis, 73 Ter, 73 Quáter, 73 Quintus, 74, 76 Bis, 80, 86 Bis, 87, 87 Ter, 92, 92 Ter, 98 Bis, y 121 serán sancionadas con multa de \$783.95 a \$3'066,155.98.

### Transitorios

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

**Artículo Segundo.** Se derogan todas las disposiciones que contravengan lo establecido en el presente decreto.

### ATENTAMENTE

**DIPUTADA FEDERAL FABIOLA RAQUEL GUADALUPE LOYA HERNÁNDEZ**

**Dado en el salón de sesiones de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, a 14 de Agosto de 2019.**

### BIBLIOGRAFÍA

1. Bonilla, Juan. (2013). *Los límites de la responsabilidad contractual en la relación entre pasajeros y aerolíneas dentro del Derecho Aeronáutico*. Universidad de San Francisco de Quito. Colegio de Jurisprudencia. Recuperado de: <http://192.188.53.14/bitstream/23000/2736/1/109166.pdf>
2. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1995). *Ley de Aviación Civil*. H. Congreso de la Unión. Recuperado de: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/25\\_180618.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/25_180618.pdf)
3. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1992). *Ley Federal de Protección al Consumidor*. H. Congreso de la Unión. Recuperado de: [https://www.profeco.gob.mx/juridico/pdf/1\\_lfpc\\_ultimo\\_CamDip.pdf](https://www.profeco.gob.mx/juridico/pdf/1_lfpc_ultimo_CamDip.pdf)
4. Estañol, Adrián. (2018). *Las quejas contra las aerolíneas en México suben más de 60% en un año*. Expansión CNN. Recuperado de: <https://expansion.mx/empresas/2018/07/05/las-quejas-contra-las-aerolineas-en-mexico-suben-mas-de-60-en-un-ano>
5. Hervada, Javier. (1981) *Introducción crítica al Derecho Natural*. Ediciones Universidad de Navarra S.A. Pamplona. Recuperado de: <https://dadun.unav.edu/bitstream/10171/56681/1/02Introducci%C3%B3n%20cr%C3%ADtica%20al%20derecho%20natural.pdf>
6. La Razón Online. (2019). *Suman 5 mil 470 afectados por cancelaciones y retrasos de Interjet*. La Razón de México. Recuperado de: <https://www.razon.com.mx/mexico/suman-cinco-mil-afectados-retrasos-cancelaciones-interjet-vuelos-delay-flight-profeco-procuraduria-federal-consumidor/>
7. Notimex. (2019). *Profeco multa a 5 aerolíneas con 7.6 millones de pesos por cobros indebidos y demoras*. El Economista. Recuperado de: <https://www.economista.com.mx/empresas/Profeco-multa-a-5-aerolineas-con-7.6-millones-de-pesos-por-cobros-indebidos-y-demoras-20190720-0016.html>
8. Osterlig, Felipe. (s.f.) *La indemnización de daños y perjuicios*. Osterling Firm. Recuperado de: <http://www.osterlingfirm.com/Documentos/articulos/La%20indemnizacion%20de%20da%C3%B1os.pdf>
9. Procuraduría Federal del Consumidor. (2018). *Datos abiertos de la Subprocuraduría de Servicios*. Recuperado de: <https://datos.profeco.gob.mx/#herramientas>