

Época: Décima Época  
Registro: 2019285  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 24/2019 (10a.)

**TRANSPORTE AÉREO. LA NATURALEZA DE LA INDEMNIZACIÓN QUE EL LEGISLADOR ESTIMÓ PROCEDENTE EN LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL PARA SALVAGUARDAR LOS DERECHOS DE LOS PASAJEROS USUARIOS DE AQUEL SERVICIO, ES DISTINTA DE LAS SANCIONES POR INFRACCIÓN A ESA NORMATIVA.**

En términos generales, una sanción legislativa es una medida adoptada por el legislador para reprochar o castigar la conducta a cargo de una persona que puede ser particular o autoridad, mientras que una indemnización constituye una forma de resarcir un daño o perjuicio. Por tanto, cuando el legislador dispuso en la Ley de Aviación Civil que el incumplimiento de algunas obligaciones a cargo de los permisionarios o concesionarios del servicio de transporte aéreo puede dar lugar al pago de una indemnización, no tuvo como finalidad castigar las infracciones a la normativa de la materia, sino la de resarcir a los pasajeros o contratantes del servicio de transporte aéreo, por los daños y perjuicios causados con motivo del incumplimiento de las obligaciones de las aerolíneas, en tanto prestadoras de un servicio derivado de la celebración de un contrato denominado de transporte aéreo y, en su caso, evitar que el concesionario o permisionario siga incurriendo en prácticas que afecten los derechos de los pasajeros. De naturaleza distinta son las sanciones que el legislador autorizó imponer a la Procuraduría Federal del Consumidor, que acorde con la ley proceden únicamente cuando las aerolíneas violen una obligación legal a su cargo y esa conducta se considere infracción administrativa por la Ley de Aviación Civil.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
 Registro: 2019284  
 Instancia: Segunda Sala  
 Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
 Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
 Materia(s): (Constitucional, Administrativa)  
 Tesis: 2a./J. 26/2019 (10a.)

**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.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019283  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Administrativa, Constitucional)  
Tesis: 2a./J. 18/2019 (10a.)

**TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. LA POLÍTICA DE EQUIPAJE TRATÁNDOSE DE VUELOS INTERNACIONALES ESTÁ SUJETA, EN PRINCIPIO, A LO DISPUESTO EN LOS TRATADOS INTERNACIONALES.**

De la interpretación del artículo 47 Bis, fracción IX, de la Ley de Aviación Civil, se advierte que el legislador distinguió con claridad entre los dos tipos de equipaje que puede llevar un pasajero sin cargo alguno: el documentado y el de mano o en cabina; sin embargo, de acuerdo con el último párrafo de esa fracción, para los servicios de transporte aéreo internacional, el transporte de equipaje se sujetará a lo dispuesto por los tratados internacionales, disposición que encuentra sustento no sólo en el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, conforme al que los tratados internacionales suscritos por el Presidente y ratificados por el Senado constituyen Ley Suprema de toda la Unión, sino también en que tratándose del espacio aéreo, es la propia Constitución la que reconoce que su dominio está sujeto a los términos y modalidades que señale el derecho internacional, sin que ello implique que ante la falta de regulación internacional específicamente aplicable, pueda dejar de atenderse lo dispuesto por la legislación nacional. Así, para decidir el criterio que debe prevalecer tratándose del transporte de equipaje en vuelos internacionales, el operador jurídico debe resolver los casos sometidos a su conocimiento verificando, entre otros aspectos, si existe o no regulación internacional especial sobre la política de equipaje y, en caso de no existir, entonces es aplicable la legislación nacional y, de existir, deberá atender a las reglas especiales, verificando en todo caso si la cuestión sometida a su conocimiento efectivamente plantea un conflicto de normas o antinomia.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019282  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Constitucional, Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 25/2019 (10a.)

## **TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. LA OBLIGACIÓN DE PAGO DE INDEMNIZACIONES POR CAUSAS IMPUTABLES A LAS AEROLÍNEAS NO VIOLA LA SUPREMACÍA CONSTITUCIONAL, PORQUE ENCUENTRA SUSTENTO EN LA NORMATIVA INTERNACIONAL QUE RIGE EN LA MATERIA.**

De la interpretación de los artículos 19 y 20 del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, inmersos en el capítulo relativo a la responsabilidad del transportista y la medida de la indemnización del daño, se advierte que en el ámbito internacional también existe una obligación de pago de indemnizaciones por causas imputables a las aerolíneas, previendo que no deberán pagarlas cuando el responsable del daño hubiera adoptado las medidas necesarias para evitarlo o, en su caso, que fue imposible adoptarlas, lo que evidencia que no existe violación a la supremacía constitucional, pues la normativa nacional que vincula a las aerolíneas al pago de una indemnización por causas exclusivamente atribuibles a los concesionarios o permisionarios, es compatible con dicho compromiso internacional suscrito por el Estado mexicano.

### SEGUNDA SALA

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019281  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 7/2019 (10a.)

### **TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. INTERPRETACIÓN DE SU REGULACIÓN CUANDO COEXISTA NORMATIVA NACIONAL E INTERNACIONAL.**

Para definir la interpretación y aplicación de las normas que correspondan en materia de transportación aérea internacional, el operador jurídico debe tener a la vista tanto la regulación que al respecto establezca la Ley de Aviación Civil, como lo dispuesto por los tratados internacionales que resulten aplicables, en el entendido de que para decidir lo conducente atenderá, entre otras cuestiones y según demande el caso particular, a lo siguiente: a) si sobre alguna cuestión en específico existe o no regulación internacional; b) si respecto a ese aspecto existe simultáneamente regulación nacional e internacional; c) de ser así, si esa "doble" regulación tiene iguales ámbitos temporal, espacial, personal y material de validez y, en su caso, si atribuyen consecuencias jurídicas distintas e incompatibles a una misma hipótesis que impida su aplicación simultánea; d) si en realidad existe tal incompatibilidad y si ésta no puede ser subsanable por la vía interpretativa; e) en caso de estimar que efectivamente existe incompatibilidad normativa, entonces atenderá a los criterios para solucionar los conflictos normativos o antinomias tomando en cuenta que en materia de transporte aéreo internacional la norma especial será siempre la del tratado internacional celebrado en términos del artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y f) por el contrario, ante la ausencia de norma especial, deberá atender a la Ley de Aviación Civil o a alguna de las fuentes jurídicas previstas por el propio legislador en el artículo 4 de ésta.

#### **SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019280  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Constitucional, Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 6/2019 (10a.)

**TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. EL LEGISLADOR FEDERAL TIENE COMPETENCIA PARA REGULARLO POR TRATARSE DE UN SERVICIO PRESTADO SOBRE UNA VÍA GENERAL DE COMUNICACIÓN QUE CONSTITUYE TERRITORIO NACIONAL.**

De la interpretación sistemática del artículo 73, fracción XVII, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de los diversos 27, párrafo cuarto, y 42, fracción VI, del mismo ordenamiento, se concluye que el legislador federal tiene competencia constitucional para regular cuestiones relativas al espacio aéreo como vía general de comunicación, con inclusión de la prestación del servicio de transporte aéreo internacional, en el entendido de que la normativa respectiva, al formar parte del sistema jurídico positivo mexicano, debe ser compatible con el resto de disposiciones que también resulten obligatorias en la materia, concretamente las que al respecto señalen los tratados internacionales celebrados conforme al artículo 133 constitucional.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019279  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Constitucional, Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 8/2019 (10a.)

**TRANSPORTE AÉREO. EL PRINCIPIO DE LIBERTAD TARIFARIA QUE LO RIGE NO IMPIDE QUE EL LEGISLADOR SUJETE A LOS CONCESIONARIOS O PERMISIONARIOS DE AQUEL SERVICIO AL RESPETO DE DETERMINADOS LÍMITES O CONDICIONES AL FIJAR LAS TARIFAS QUE CORRESPONDAN POR SUS SERVICIOS.**

De la interpretación de los artículos 42, 42 Bis y 43 de la Ley de Aviación Civil, en relación con el 48 de su Reglamento, se advierte que en materia de aviación rige el principio de libertad tarifaria, que implica que los concesionarios y/o permisionarios del servicio de transporte aéreo fijen libremente la contraprestación que debe pagar el usuario por la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros o de carga, que incluye las reglas de aplicación o condiciones y restricciones aplicables según las características del servicio contratado. Sin embargo, de acuerdo con la propia normativa, esa libertad no es absoluta, ya que para garantizar que el servicio se preste en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio, el legislador también impuso a los sujetos beneficiados por una concesión o permiso la obligación de cumplir determinadas condiciones o limitaciones al momento de fijar las tarifas que correspondan por sus servicios, dentro de las cuales destacan las relativas a que: a) sean competitivas; b) permitan la libre competencia económica y concurrencia en el mercado; c) se mantengan vigentes por el tiempo y condiciones ofrecidas; d) no sean discriminatorias; y e) la información a través de las que se hagan del conocimiento del público sea veraz, comprobable, clara y que no induzca al error; lo que evidencia que si bien tuteló cuestiones económicas y de mercado, lo cierto es que puso énfasis en la protección de los derechos de los consumidores o pasajeros que se erigen como usuarios de dicho servicio.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
 Registro: 2019276  
 Instancia: Segunda Sala  
 Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
 Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
 Materia(s): (Común, Constitucional)  
 Tesis: 2a./J. 10/2019 (10a.)

**TEST DE PROPORCIONALIDAD. AL IGUAL QUE LA INTERPRETACIÓN CONFORME Y EL ESCRUTINIO JUDICIAL, CONSTITUYE TAN SÓLO UNA HERRAMIENTA INTERPRETATIVA Y ARGUMENTATIVA MÁS QUE EL JUZGADOR PUEDE EMPLEAR PARA VERIFICAR LA EXISTENCIA DE LIMITACIONES, RESTRICCIONES O VIOLACIONES A UN DERECHO FUNDAMENTAL.**

Para verificar si algún derecho humano reconocido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos o por los tratados internacionales de los que el Estado mexicano es parte se ha transgredido, el juzgador puede emplear diversos métodos o herramientas argumentativas que lo ayuden a constatar si existe o no la violación alegada, estando facultado para decidir cuál es, en su opinión, el más adecuado para resolver el asunto sometido a su conocimiento a partir de la valoración de los siguientes factores, entre otros: a) el derecho o principio constitucional que se alegue violado; b) si la norma de que se trata constituye una limitación gradual en el ejercicio del derecho, o si es una verdadera restricción o impedimento en su disfrute; c) el tipo de intereses que se encuentran en juego; d) la intensidad de la violación alegada; y e) la naturaleza jurídica y regulatoria de la norma jurídica impugnada. Entre los métodos más comunes para solucionar esas problemáticas se encuentra el test de proporcionalidad que, junto con la interpretación conforme, el escrutinio judicial y otros métodos interpretativos, constituyen herramientas igualmente útiles para dirimir la violación a derechos. En este sentido, esos métodos no constituyen, por sí mismos, un derecho fundamental, sino la vía para que los Jueces cumplan la obligación que tienen a su cargo, que se constriñe a decidir, en cada caso particular, si ha existido o no la violación alegada. Sobre esas bases, los Jueces no están obligados a verificar la violación a un derecho humano a la luz de un método en particular, ni siquiera porque así se lo hubieran propuesto en la demanda o en el recurso, máxime que no existe exigencia constitucional, ni siquiera jurisprudencial, para emprender el test de proporcionalidad o alguno de los otros métodos cuando se alegue violación a un derecho humano.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.



Época: Décima Época  
 Registro: 2019273  
 Instancia: Plenos de Circuito  
 Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
 Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
 Materia(s): (Común)  
 Tesis: PC.III.A. J/68 A (10a.)

**SUSPENSIÓN EN EL JUICIO DE AMPARO. PROCEDE CONCEDERLA AL FEDATARIO PÚBLICO SANCIONADO CON LA SUSPENSIÓN TEMPORAL DEL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES POR INFRACCIÓN A LA LEY DEL NOTARIADO DEL ESTADO DE JALISCO, AUN CUANDO LA MEDIDA SE ESTÉ EJECUTANDO.**

Cuando al tenor de los artículos 149 a 154 de la Ley del Notariado del Estado de Jalisco se sanciona al fedatario público con la suspensión temporal en el ejercicio de sus funciones, por haber incurrido en conductas que no constituyen una infracción de evidente gravedad que amerite la revocación del nombramiento, no existe impedimento material o jurídico para que, de conformidad con el artículo 128 de la Ley de Amparo, se conceda la suspensión solicitada en relación con la sanción citada, aun cuando la medida se esté ejecutando para el efecto de restablecer las cosas al estado en que se encontraban previo al dictado de la resolución reclamada, lo cual se traduce en que el Director de Archivo de Instrumentos Públicos del Estado de Jalisco, devuelva al notario los objetos recolectados para que pueda desarrollar su función en los términos que venía haciéndolo, porque en ese caso, no se sigue perjuicio al interés social ni se contravienen disposiciones de orden público, pues una vez ejecutada la sanción, se reincorporará a sus actividades en las mismas condiciones en las que venía prestando el servicio y respecto de lo cual ya no podría restituirsele, al tratarse de actos irreparablemente consumados.

**PLENO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL TERCER CIRCUITO.**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019272  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 12/2019 (10a.)

**SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO. LA OBLIGACIÓN A CARGO DE LOS PERMISIONARIOS O CONCESIONARIOS DE TRANSPORTAR A LOS PASAJEROS CON DISCAPACIDAD JUNTO CON LOS INSTRUMENTOS INHERENTES A SU CONDICIÓN, NO IMPLICA EL DESCONOCIMIENTO DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES.**

De la interpretación de los artículos 47 Bis, fracción I, y 47 Bis 1 de la Ley de Aviación Civil, se advierte que, en relación con los derechos de los pasajeros con discapacidad, el legislador vinculó a los concesionarios o permisionarios al cumplimiento de diversas obligaciones, entre las que destacan la de prever mecanismos para garantizar su transporte junto con los instrumentos inherentes a su condición, siempre que éstos sean utilizados de manera personal y se encuentren directamente asociados con la discapacidad de que se trate, mecanismos que deberán implementarse conforme a las medidas de seguridad operacional que han de informarse en forma clara y precisa a los pasajeros como parte de los términos y condiciones del contrato. La simple lectura de esas normas evidencia que el legislador reconoció que el servicio de transporte aéreo debe prestarse con las máximas condiciones de seguridad, tanto en su operación como para los pasajeros, tan es así que vinculó a las aerolíneas a establecer en las políticas de contratación las medidas de seguridad operacional que han de respetarse para transportar los instrumentos que requiera este tipo de pasajeros.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019271  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 23/2019 (10a.)

**SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO. EL PASAJERO INCONFORME CON LA RESOLUCIÓN DE LA AEROLÍNEA QUE NIEGUE EL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN QUE ESTIME LE CORRESPONDE, PUEDE HACER VALER SUS DERECHOS ANTE LA PROCURADURÍA FEDERAL DEL CONSUMIDOR.**

De la interpretación sistemática de los artículos 47 Bis 2 y 47 Bis 3, de la Ley de Aviación Civil, en relación con el diverso 99 de la Ley Federal de Protección al Consumidor, se advierte que el pasajero inconforme con la resolución de la aerolínea que niegue el pago de la indemnización que estime le corresponde, puede optar –entre otras vías y si así conviene a su interés legal– por hacer valer sus derechos como consumidor del servicio de transportación aérea instaurando el procedimiento de queja o reclamación a que se refiere la Ley Federal de Protección al Consumidor, de aplicación supletoria a los contratos de transporte aéreo, el cual se sigue ante la Procuraduría Federal del Consumidor que recibirá las quejas o reclamaciones y desahogará a su vez, un procedimiento conciliatorio que, en caso de no concluir con un convenio entre las partes en conflicto, puede convertirse en uno arbitral si así lo convienen los interesados, procedimiento en el que tanto el pasajero, como el concesionario o permisionario tienen la posibilidad de hacer efectivos sus derechos de audiencia y al debido proceso ofreciendo pruebas y alegando lo que a su derecho convenga para acreditar, cada uno, los extremos de sus pretensiones.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
 Registro: 2019270  
 Instancia: Plenos de Circuito  
 Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
 Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
 Materia(s): (Administrativa)  
 Tesis: PC.III.A. J/67 A (10a.)

**REVISIÓN FISCAL. EL APODERADO GENERAL JUDICIAL PARA PLEITOS Y COBRANZAS DEL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL CARECE DE LEGITIMACIÓN PROCESAL PARA INTERPONER ESE RECURSO EN REPRESENTACIÓN DE LAS JEFATURAS DELEGACIONALES DE SERVICIOS JURÍDICOS.**

De la interpretación sistemática del artículo 63 de la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, en relación con los diversos 3o., fracción II, inciso e), 75, fracciones XII y XXII, último párrafo, 78, fracción VI y 145 del Reglamento Interior del Instituto Mexicano del Seguro Social, se colige que el apoderado general judicial para pleitos y cobranzas de dicho Instituto carece de legitimación para interponer el recurso de revisión fiscal, en representación de las Jefaturas Delegacionales de Servicios Jurídicos, pues no tiene facultad alguna para hacerse cargo de su defensa jurídica, porque al tenor de los preceptos legales citados, las resoluciones emitidas por las Salas Regionales del Tribunal Federal de Justicia Administrativa que decreten o nieguen sobreseimientos y las sentencias definitivas podrán ser impugnadas por la autoridad demandada a través de la unidad administrativa encargada de su defensa jurídica; además, las propias normas prevén las facultades de la Dirección Jurídica y de la Coordinación de Asuntos Contenciosos, especialmente la de velar por la defensa contenciosa en los asuntos que puedan afectar sus intereses, al disponer expresamente que el titular de la Jefatura Delegacional de Servicios Jurídicos tendrá la representación del Consejo Consultivo Delegacional, del Delegado, del Subdelegado, de las Oficinas para Cobro del Instituto y de las demás autoridades delegacionales demandadas de su circunscripción territorial, como unidad administrativa encargada de su defensa jurídica, ante el Tribunal mencionado y podrá interponer, ante el Tribunal Colegiado de Circuito, el recurso de revisión contra sentencias y resoluciones del propio Tribunal Federal de Justicia Administrativa.

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
 Registro: 2019263  
 Instancia: Plenos de Circuito  
 Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
 Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
 Materia(s): (Constitucional)  
 Tesis: PC.I.A. J/135 A (10a.)

**POLICÍA AUXILIAR DE LA CIUDAD DE MÉXICO. AÚN QUE SUS MIEMBROS PERTENECEN CONSTITUCIONALMENTE A UN RÉGIMEN ESPECIAL DONDE NO PUEDE RECLAMARSE LA POSIBLE AFECTACIÓN A DERECHOS LABORALES, LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS LES RECONOCE EL DERECHO FUNDAMENTAL A LA SEGURIDAD SOCIAL.**

De acuerdo con el artículo 123, apartado B, fracciones XI y XIII, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los miembros de las instituciones de seguridad pública se rigen por sus propias leyes; no obstante, en ese mismo precepto se les reconoce el derecho a la seguridad social, como una prerrogativa fundamental, igualmente reconocida para toda persona como un derecho humano en los instrumentos internacionales de los que el Estado Mexicano es parte, particularmente en los artículos 22 y 25 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, XVI de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, 9 y 11 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales y 9 del Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos "Protocolo de San Salvador". De acuerdo con esas disposiciones, el derecho a la seguridad social de todo trabajador aplica igualmente a los miembros de los cuerpos policiales e incluye el derecho a la jubilación o pensión de retiro, invalidez o muerte, ya que la pensión de retiro o jubilación garantiza un ingreso adecuado para una vida digna y decorosa del trabajador, después de su vida activa. Por tanto, los elementos de la Policía Auxiliar de la Ciudad de México, que prestan sus servicios al Estado, aun cuando tienen una relación de naturaleza administrativa, gozan en esos términos del derecho a la pensión de retiro o jubilación.

PLENO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019262  
Instancia: Plenos de Circuito  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Constitucional, Administrativa)  
Tesis: PC.I.A. J/137 A (10a.)

**POLICÍA AUXILIAR DE LA CIUDAD DE MÉXICO. SU CAJA DE PREVISIÓN SOCIAL ESTÁ FACULTADA PARA COBRAR A LOS MIEMBROS DE ESA CORPORACIÓN LAS CUOTAS NO APORTADAS, AUNQUE ESTÉN JUBILADOS, MIENTRAS NO SE EXTINGAN POR PRESCRIPCIÓN Y EN LOS PORCENTAJES APLICABLES POR ANALOGÍA.**

De manera ordinaria las aportaciones al fondo de seguridad social de la Caja de Previsión de la Policía Auxiliar deben cubrirse durante el transcurso del servicio activo por los sujetos obligados, entre ellos, los elementos policiales, y si no se cubren se genera un adeudo a su cargo, exigible aun cuando se hayan separado por jubilación mientras no se extingan por prescripción; sin embargo, de acuerdo con las Reglas de Operación del Plan de Previsión Social no se fija el porcentaje aplicable a las deducciones para cobrar ese adeudo a los elementos que han causado baja por jubilación para hacer operativo el sistema y, por tanto, deben atenderse por analogía, las reglas previstas para el cobro de esas aportaciones cuando el policía se encuentra en activo, es decir, conforme a los artículos 12 y 17 de las reglas mencionadas, para aplicar deducciones a fin de cobrar el adeudo de las aportaciones que no se hayan extinguido por prescripción y a partir del 8% y hasta el 27%, pero sobre el monto de la pensión asignada. Lo anterior en el entendido de que, en atención a las peculiaridades del caso y a las circunstancias personales de los pensionados, si la deducción se fija en un porcentaje superior al mínimo( 8%), la autoridad deberá razonar de manera fundada y motivada su determinación. Lo anterior resulta congruente con los principios de equidad y mínimo vital, pues permitirá a la autoridad atender las necesidades básicas del pensionado y garantizar la percepción para la subsistencia digna del policía auxiliar retirado.

PLENO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019261  
Instancia: Plenos de Circuito  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Constitucional, Administrativa)  
Tesis: PC.I.A. J/136 A (10a.)

**POLICÍA AUXILIAR DE LA CIUDAD DE MÉXICO. LA PENSIÓN DE RETIRO DE SUS MIEMBROS DEBE DETERMINARSE CON EL SUELDO BASE Y SEGÚN LA ANTIGÜEDAD GENERADA EN TÉRMINOS DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PLAN DE PREVISIÓN SOCIAL.**

El otorgamiento de una pensión de retiro a los cuerpos de seguridad, de los cuales forman parte los miembros de la Policía Auxiliar de la Ciudad de México, se rige por disposiciones especiales, entre ellas, los artículos 35 y 36 de las Reglas de Operación del Plan de Previsión Social que prevén el derecho a una pensión de retiro, calculada con el equivalente al sueldo base, que conforme a su numeral 11, se integra con sueldo o haber más riesgo, despensa y las compensaciones que corresponden por el servicio; y, conforme a sus artículos 12 y 13, el fondo para cubrir esa pensión se genera con la aportación del 8% del sueldo básico de cotización por parte del elemento policial y del 17.75% a cargo de la Corporación, quien los debe calcular, retener y enterar a la Caja de Previsión Social. Ahora bien, la falta de cobro de dichas cuotas motivó la emisión del "Acuerdo que autoriza las Reformas a los Artículos Primero, Segundo, Tercero y Sexto Transitorios y Adición del Artículo Octavo Transitorio de las Reglas de Operación del Plan de Previsión Social de los Miembros de la Policía Auxiliar del Distrito Federal, de la Caja de Previsión de la Policía Auxiliar del Distrito Federal", publicado en la Gaceta Oficial de la entidad el 17 de mayo de 2010, donde se estableció que las pensiones se otorgarían en el equivalente a 1.2 veces el salario mínimo general vigente en la Ciudad de México, reformado mediante Acuerdo 2-4-ORD/2010, emitido el 13 de diciembre de 2010, en donde se fijó el monto de 1.3 a 1.66 veces el salario referido. No obstante, el derecho humano a la pensión de retiro de los miembros de la Policía Auxiliar no puede ser suprimido ni reducido, y se rige por el principio de progresividad en su vertiente de no regresividad, lo cual implica no emitir normas que puedan afectar los beneficios otorgados en disposiciones anteriores. En consecuencia, no es factible aplicar el acuerdo mencionado, ni siquiera por la omisión de cubrir las aportaciones respectivas, pues esa circunstancia no es un motivo válido, al derivar del incumplimiento de las obligaciones que las Reglas citadas disponen para ese efecto, a cargo de la Corporación policial citada, y no puede repercutir negativamente en el elemento policial. Consecuentemente, la pensión de retiro de los miembros de la Policía Auxiliar de la Ciudad de México, debe determinarse con el sueldo base y según la antigüedad generada en términos de las Reglas de Operación del Plan de Previsión Social.

**PLENO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019258  
Instancia: Plenos de Circuito  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Laboral)  
Tesis: PC.III.L. J/31 L (10a.)

**MULTAIMPUESTAPOR EL TRIBUNAL DE ARBITRAJE Y ESCALAFÓN DEL ESTADO DE JALISCO A LOS AYUNTAMIENTOS DEMANDADOS EN LOS JUICIOS LABORALES. DEBE CUBRIRSE CON RECURSOS ECONÓMICOS DE SU PRESUPUESTO Y NO CON EL PECULIO DE SUS INTEGRANTES.**

Conforme a los artículos 140 a 143 de la Ley para los Servidores Públicos del Estado de Jalisco y sus Municipios, la autoridad respectiva en el juicio laboral burocrático en el Estado de Jalisco, debe dictar las medidas necesarias para lograr la ejecución del laudo, entre las que se prevé la imposición de una multa ante la actitud contumaz al cumplimiento del fallo. Asimismo, de la exposición de motivos de la reforma al artículo 143 de la legislación burocrática local, publicada en el Periódico Oficial de la entidad el 17 de noviembre de 2001, se advierte que fue intención del legislador definir al responsable de cubrir el pago de la multa impuesta con motivo del incumplimiento al laudo, el que necesariamente debe recaer en la entidad pública demandada, a través del presupuesto asignado, por ser la obligada a responder de los resultados del juicio, sin que para ello sea necesario efectuar alguna interpretación de esa disposición legal para determinar la forma en que deba ser pagada la multa. Por tanto, la sanción económica impuesta por el Tribunal de Arbitraje y Escalafón del Estado de Jalisco a los Ayuntamientos demandados en los juicios laborales, no obstante que se imponga en lo personal a los integrantes o representantes del Ayuntamiento, debe cubrirse con el presupuesto del ente público, al ser el directamente obligado al cumplimiento del laudo y no los funcionarios de dicha entidad en lo personal, por ser aquél quien puede incumplir con esa resolución, al no reinstalar en el puesto o indemnizar al servidor público cesado.

**PLENO EN MATERIA DE TRABAJO DEL TERCER CIRCUITO.**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.



Época: Décima Época  
Registro: 2019257  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Constitucional, Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 9/2019 (10a.)

## **LIBERTAD TARIFARIA. EL LEGISLADOR PUEDE SUJETAR AL CUMPLIMIENTO DE DETERMINADAS CONDICIONES LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS QUE SE PRESTEN UTILIZANDO BIENES NACIONALES.**

El principio de libertad tarifaria implica que los concesionarios o permisionarios que cuenten con autorización legal para explotar algún bien del dominio de la Nación, podrán fijar libremente las tarifas por los servicios que presten según convenga a sus intereses y economía; sin embargo, la sola existencia de ese principio no impide que el legislador los sujete al cumplimiento de determinadas condiciones o limitaciones en virtud de que su actividad económica se basa en la explotación de un bien de la Nación, cuyo uso corresponde originariamente a todos los habitantes del territorio nacional. Por tanto, para garantizar una adecuada competencia y prestación del servicio en un bien que constituye parte del territorio nacional y del dominio público de la Nación, el Estado no sólo puede, sino que debe fijar límites y condiciones que garanticen que el servicio se preste en favor de los usuarios respectivos en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio.

### SEGUNDA SALA

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
 Registro: 2019243  
 Instancia: Segunda Sala  
 Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
 Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
 Materia(s): (Administrativa)  
 Tesis: 2a./J. 4/2019 (10a.)

## **DESISTIMIENTO DEL JUICIO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. PARA QUE SURTA EFECTOS ES NECESARIA SU RATIFICACIÓN, AUN CUANDO LA LEY QUE LO REGULA NO LA PREVEA.**

Conforme a las razones que informan el criterio sustentado por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la jurisprudencia 2a./J. 119/2006, el desistimiento del juicio contencioso administrativo precisa ser ratificado por el actor —o por quien se encuentre legalmente facultado para ello— para que surta sus efectos, aunque esa condición no esté prevista en la ley que lo regula, habida cuenta que ello es acorde con el deber impuesto a los órganos jurisdiccionales de garantizar y proteger el derecho a una adecuada defensa, pues atento a la trascendencia de los efectos que produce el desistimiento, su ratificación se traduce en una formalidad esencial del procedimiento, al tener como fin corroborar que es voluntad del actor abdicar en su pretensión para evitar los perjuicios que pueda ocasionarle la resolución correspondiente, ya que, una vez aceptado, genera la conclusión del juicio y, en consecuencia, la posibilidad de que la autoridad demandada pueda ejecutar el acto o la resolución materia de impugnación.

### SEGUNDA SALA

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019236  
Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Común)  
Tesis: I.14o.T. J/1 (10a.)

**CESACIÓN DE EFECTOS DEL ACTO RECLAMADO DERIVADO DE LA CONCESIÓN DEL AMPARO POR UN ASPECTO DE FONDO EN UN ASUNTO RELACIONADO. ES INNECESARIO DAR VISTA AL QUEJOSO CONFORME AL SEGUNDO PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 64 DE LA LEY DE LA MATERIA.**

Cuando se actualice la causa de improcedencia prevista en el artículo 61, fracción XXI, de la Ley de Amparo, derivado de la concesión del amparo por un aspecto de fondo en un asunto relacionado, es innecesario dar vista al quejoso con dicha causal, conforme al segundo párrafo del artículo 64 de la ley citada, para que manifieste lo que a su derecho convenga, ya que el efecto de esa concesión implica que la responsable deberá dejar insubsistente la resolución reclamada y dictar otra; por tanto, la argumentación que pudiera plantear el quejoso, no podría variar el sentido de lo resuelto y, en cambio, con esa vista, se provocaría un retardo en la impartición de justicia, contraviniendo el artículo 17 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

**DÉCIMO CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019235  
Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Común)  
Tesis: I.5o.P. J/3 (10a.)

**CAUSALES DE IMPROCEDENCIA EL TRIBUNAL COLEGIADO ESTÁ OBLIGADO A CONTESTAR LA MANIFESTACIÓN QUE EXPRESE EL QUEJOSO AL DESAHOGAR LA VISTA QUE SE LE DIO EN TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 64, PÁRRAFO SEGUNDO, DE LA LEY DE AMPARO.**

Si de los autos del recurso de revisión analizado, se observa que la presidencia del tribunal constitucional, con fundamento en el artículo 64, párrafo segundo, de la Ley de Amparo, ordenó dar vista al quejoso recurrente con una causa de improcedencia no alegada por ninguna de las partes, ni analizada por el órgano jurisdiccional inferior, ya sea porque se hubiese detectado durante la tramitación del recurso de revisión, o bien, porque el Magistrado ponente así lo hubiese advertido una vez que le fue turnado el asunto para la elaboración del proyecto, el órgano colegiado está obligado a dar contestación a las manifestaciones que haga valer el recurrente, dado que de esa manera se privilegia al solicitante de amparo el acceso a la justicia, pues la norma referida pretende que el peticionario de la protección constitucional esté en aptitud de desvirtuar la causa de improcedencia advertida de oficio.

**QUINTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA PENAL DEL PRIMER CIRCUITO.**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
 Registro: 2019230  
 Instancia: Segunda Sala  
 Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
 Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
 Materia(s): (Común)  
 Tesis: 2a./J. 2/2019 (10a.)

**COMISIÓN FEDERAL DE ELECTRICIDAD. LA EXISTENCIA DE JURISPRUDENCIA QUE DEFINA LA NATURALEZA DE SUS ACTOS, CONSTITUYE UNA CAUSA MANIFIESTA E INDUDABLE DE IMPROCEDENCIA, PARA DESECHAR LA DEMANDA DE AMPARO INDIRECTO PROMOVIDA EN CONTRA DE AQUÉLLOS.**

La Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha determinado que el Juez de Distrito debe desechar la demanda de amparo indirecto sólo cuando de ésta se advierta, sin lugar a dudas, un motivo manifiesto de improcedencia. Entonces, es factible el desechamiento de la demanda como causa notoria y manifiesta cuando se impugnen actos de la Comisión Federal de Electricidad cuya naturaleza ha sido definida mediante jurisprudencia por el Máximo Tribunal, pues dichos criterios son de observancia obligatoria en términos del artículo 217, párrafo primero, de la Ley de Amparo, para todos los órganos de menor jerarquía, vedando así cualquier posibilidad de que el obstáculo declarado por la Suprema Corte de Justicia de la Nación para entrar al estudio del fondo del asunto sea superado. Sostener lo contrario, implicaría admitir que un órgano de menor jerarquía puede revisar un criterio obligatorio que derivó de un ejercicio hermenéutico del contenido de una norma, lo que sería tanto como permitir distorsionar la certeza y la seguridad jurídica que genera la definición del tema vía jurisprudencia del máximo intérprete constitucional.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019229  
Instancia: Plenos de Circuito  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Administrativa)  
Tesis: PC.I.A. J/139 A (10a.)

**CAJAS DE AHORRO. LA EXENCIÓN DEL PAGO DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA PREVISTA EN EL ARTÍCULO 109, FRACCIÓN VIII, DE LA LEY DE LA MATERIA VIGENTE HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013, SÓLO EXIGE QUE LOS INGRESOS PROVENGAN DE UNA FUENTE DE ESE TIPO, POR LO QUE LOS TRABAJADORES PUEDEN ACCEDER A ESE BENEFICIO AUN CUANDO SEAN JUBILADOS.**

Las cajas de ahorro a que se refieren los artículos 110, fracción IV y 132, fracción XXIII, en relación con el 97, todos de la Ley Federal del Trabajo, que adquieran su personalidad jurídica como asociaciones civiles, se rigen por los artículos 2680, 2682 y 2685 del Código Civil Federal, de cuya intelección sistemática se advierte que no contemplan a la jubilación de los trabajadores como medio de separación o causa de extinción de las asociaciones civiles, ya que puede pactarse que sus miembros, afiliados o asociados sean trabajadores en activo o jubilados, quienes adquieren el derecho de obtener todos los beneficios extralegales que pacten para gozar de los rendimientos obtenidos por sus aportaciones. Por su parte, el artículo 109, fracción VIII, de la Ley del Impuesto sobre la Renta vigente hasta el 31 de diciembre de 2013, textualmente expresa que no se pagará el impuesto sobre la renta por la obtención de los ingresos provenientes de cajas de ahorro de trabajadores, motivo por el cual, acorde con los artículos 14, cuarto párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 5o. del Código Fiscal de la Federación, y de su interpretación literal y estricta, se obtiene que las personas físicas (sujeto), no pagarán (exención) el impuesto sobre la renta (contribución), respecto de los ingresos provenientes de cajas de ahorro de los trabajadores (fuente de riqueza de la cual deben provenir los ingresos), sin excluir a los jubilados. En ese sentido, si el legislador, en el ámbito de la libre configuración del sistema de tributación aplicable a las personas físicas, no estableció ninguna condición respecto de los contribuyentes susceptibles de acceder al beneficio fiscal en cita, únicamente debe atenderse a su texto, así como al contexto normativo laboral y de seguridad social de las cajas de ahorro de los trabajadores, cuyo fin primordial es fomentar el ahorro de los recursos de sus miembros, administrarlos lícitamente y distribuir sus rendimientos entre sus asociados, debiendo excluirse el método de interpretación de autonomía calificadora del derecho fiscal que desnaturalizaría el origen y finalidad de la solidaridad de las cajas de ahorro sobre cuya base se justificaría la exención del tributo indicado.

**PLENO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019228  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Administrativa, Constitucional)  
Tesis: 2a./J. 5/2019 (10a.)

**BIENES DEL DOMINIO PÚBLICO DE LA FEDERACIÓN DE USO COMÚN. EL LEGISLADOR PUEDE SUJETAR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS QUE LOS UTILICEN, A LAS MODALIDADES QUE BUSQUEN PROTEGER EL INTERÉS PÚBLICO Y GARANTIZAR EL USO GENERAL DE LOS RECURSOS PRODUCTIVOS.**

De la interpretación sistemática de los artículos 25, 27, 42 y 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 7 y 8 de la Ley General de Bienes Nacionales, se concluye que las islas, los cayos, los arrecifes, la plataforma continental y el espacio aéreo, entre otros elementos, que constituyen el territorio nacional, son también bienes del dominio público de la Federación considerados de uso común, lo que significa que pueden utilizarlos todos los habitantes de la República sin más restricciones que las previstas por las leyes y los reglamentos administrativos; además, que para aprovechamientos especiales requieren de concesión, autorización o permiso otorgados con las condiciones y requisitos que establezcan las leyes que, en materia constitucional exigen, entre otras cuestiones, que el Estado garantice como parte del desarrollo económico nacional que los agentes económicos de cualquier sector (público, privado o social) concurren con responsabilidad social, destacando que para conseguir esos fines, podrá sujetarse a los sectores económicos privados y sociales a las modalidades necesarias para proteger el interés público y procurar el beneficio general en el uso de los recursos productivos. Por tanto, en las normativas respectivas, el legislador está facultado para sujetar la prestación de servicios que requieran su explotación, al cumplimiento de diversos términos o condiciones, siempre que las modalidades busquen proteger el interés público y garantizar que dichos servicios se presten en condiciones equitativas y de calidad en beneficio de quienes los requieran.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
 Registro: 2019227  
 Instancia: Segunda Sala  
 Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
 Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
 Materia(s): (Administrativa, Constitucional)  
 Tesis: 2a./J. 14/2019 (10a.)

## **AVIACIÓN CIVIL. LA MOTIVACIÓN LEGISLATIVA EN LA EXPEDICIÓN DE LAS NORMAS QUE REGULAN LOS DERECHOS DE LOS PASAJEROS NO DEBE SER REFORZADA.**

En la jurisprudencia P./J. 120/2009, de rubro: "MOTIVACIÓN LEGISLATIVA. CLASES, CONCEPTO Y CARACTERÍSTICAS.", el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación consideró que la motivación legislativa puede ser reforzada u ordinaria según se trate del valor que se encuentre en juego y del derecho que se estime violado, aceptándose que la primera se exige cuando se detecta alguna "categoría sospechosa", es decir, algún acto legislativo en el que se ven involucrados determinados valores constitucionales que eventualmente pueden ponerse en peligro con la implementación de la reforma o adición de que se trate, mientras que la segunda tiene lugar cuando no existe peligro y, por tanto, no debe valorar de una manera específica las circunstancias concretas del caso, pues no subyace algún tipo de riesgo de merma en un derecho fundamental, o bien, constitucionalmente análogo, sino que se da en campos como el económico, el de la organización administrativa del Estado y, en general, en donde no existe la posibilidad de disminuir o excluir algún derecho fundamental. En esa medida, las normas de la Ley de Aviación Civil que regulan las compensaciones e indemnizaciones que deben pagar las aerolíneas en beneficio de los pasajeros y otros derechos, no requiere una motivación reforzada en cuanto al tipo de afectaciones económicas que pudieran ocasionarse a las aerolíneas, sino que basta que el legislador expusiera las razones que lo condujeron a considerar necesario establecerles sanciones, circunstancia que sí aconteció, pues en el procedimiento legislativo respectivo se explicó la realidad del transporte aéreo en el país, se evidenciaron las prácticas irregulares de las aerolíneas, incluso violatorias de la libre competencia, y se expusieron incluso estadísticas y valores demostrativos de las afectaciones causadas a los consumidores o pasajeros.

### SEGUNDA SALA

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.



Época: Décima Época  
Registro: 2019226  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 11/2019 (10a.)

**AVIACIÓN CIVIL. LA LEY RELATIVA OBLIGA A LAS AEROLÍNEAS A CUBRIR EN FAVOR DE LOS PASAJEROS LAS COMPENSACIONES O INDEMNIZACIONES POR EL INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE CON INCLUSIÓN DE LOS IMPUESTOS PAGADOS POR AQUÉLLOS.**

Conforme al artículo 2, fracción IV Bis, de la Ley de Aviación Civil, para el cálculo de compensaciones, indemnizaciones u otras referencias que haga esa legislación al concepto "boleto", se considerará el monto total incluyendo tarifas, impuestos, comisiones y cualquier otro tipo de cargo cubierto por el pasajero, obligación que encuentra sustento jurídico en que conforme al artículo 49, primer y cuarto párrafos, de la Ley de Aviación Civil, el contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero por virtud del cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio que debe presentarse desde el primer momento, incluyendo la totalidad de impuestos y cargos. De esta manera, si a cambio de recibir el servicio de transporte aéreo bajo determinadas condiciones, el pasajero se compromete a absorber un precio que debe cubrir no sólo el pago por el servicio, sino también los impuestos aplicables, es válido que el legislador obligue a las aerolíneas a cubrir en favor de los pasajeros las compensaciones o indemnizaciones por incumplimiento del contrato de transporte con inclusión de los impuestos relativos, pues ese concepto está incluido en el precio efectivamente pagado por el consumidor final a cambio de la prestación de un servicio en los términos y condiciones de su contratación.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
 Registro: 2019225  
 Instancia: Segunda Sala  
 Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
 Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
 Materia(s): (Constitucional, Administrativa)  
 Tesis: 2a./J. 22/2019 (10a.)

**AVIACIÓN CIVIL. EL ARTÍCULO 47 BIS, ANTEPENÚLTIMO PÁRRAFO, QUE OBLIGA AL CONCESIONARIO O PERMISIONARIO A PAGAR LAS INDEMNIZACIONES PREVISTAS EN DICHO ORDENAMIENTO DENTRO DE UN PERIODO MÁXIMO DE 10 DÍAS NATURALES POSTERIORES A SU RECLAMACIÓN, RESPETA LOS DERECHOS DE AUDIENCIA Y AL DEBIDO PROCESO.**

El precepto indicado obliga al concesionario o permisionario a pagar las indemnizaciones previstas en la Ley de Aviación Civil dentro de un periodo máximo de 10 días naturales posteriores a su reclamación, salvo las compensaciones de alimentos y hospedaje que deben cubrirse al momento del retraso; sin embargo, esa obligación está supeditada a que: 1) lo reclame el pasajero, 2) exista una demora de más de 4 horas o la cancelación del vuelo, y 3) esas irregularidades en la prestación del servicio hubieran obedecido a causas exclusivamente imputables a la aerolínea. Interpretado el artículo 47 Bis, antepenúltimo párrafo, en sentido contrario, se advierte que no existe obligación de pago de indemnización cuando la aerolínea no hubiera incurrido en demora de más de 4 horas o en cancelación del vuelo o, cuando habiendo incurrido en ellas, esa circunstancia hubiera obedecido a motivos o causas que no le sean atribuibles, supuestos en los que si bien no procederá el pago, el concesionario o permisionario habrá de notificar o hacer saber al pasajero que hubiera solicitado la indemnización respectiva que no procedió su reclamación, así como las razones de la negativa, ya que como el legislador sólo previó la obligación de pago siempre que se satisfagan los requisitos legales, entonces era innecesario que estableciera también el procedimiento a través del cual la aerolínea pueda demostrar que no se actualizaron las hipótesis que dan lugar a la indemnización, pues tendrá la oportunidad, en su caso, cuando el pasajero que habiendo solicitado la indemnización respectiva, se manifieste inconforme con la resolución que sobre tal aspecto se hubiere adoptado a través de las vías legales que a su interés legal convengan. En ese sentido, el precepto aludido respeta los derechos de audiencia y al debido proceso.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019224  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Constitucional, Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 19/2019 (10a.)

**AVIACIÓN CIVIL. EL ARTÍCULO 47 BIS, FRACCIONES V Y VI, DE LA LEY RELATIVA, QUE EQUIPARA LAS DEMORAS DE UN VUELO POR MÁS DE 4 HORAS A SU CANCELACIÓN SÓLO PARA EFECTOS DE DETERMINAR LA INDEMNIZACIÓN PROCEDENTE, RESPETA EL DERECHO DE IGUALDAD.**

El precepto citado prevé las compensaciones e indemnizaciones de que será acreedor un pasajero en caso de demoras y cancelaciones de vuelos, destacando que sólo procederán cuando los motivos de la alteración en el servicio de transporte se deban a causas exclusivamente atribuibles al concesionario o permisionario. Así, para el caso de demoras, el legislador distinguió las compensaciones según el tiempo de retraso, aclarando que cuando éste sea superior a 4 horas, los pasajeros tienen derecho de acceder a las opciones y, en su caso, a la indemnización establecida para la cancelación del vuelo por responsabilidad imputable a la aerolínea. Ahora, si bien existe una diferencia fáctica, entre la demora y la cancelación de un vuelo, porque en aquélla el vuelo originalmente contratado se llevará a cabo pero con diferencia en la hora de salida adquirida, mientras que en ésta el servicio contratado no se llevará a cabo, lo cierto es que son situaciones jurídicamente equiparables, en razón del perjuicio que genera su práctica a los aeropuertos, a los pasajeros y a la libre competencia económica en el mercado respectivo. Por tanto, es válido que el legislador otorgara el mismo tratamiento, a ambas irregularidades, en la prestación del servicio de transporte aéreo; de ahí que el precepto mencionado respeta el derecho de igualdad reconocido por el artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual no exige otorgar el mismo trato a situaciones iguales y diferente a situaciones distintas, sino que ante situaciones jurídicas o fácticas equivalentes se otorgue el mismo trato, salvo que existan razones suficientemente justificadas para fijar uno diferenciado.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019223  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Constitucional, Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 16/2019 (10a.)

**AVIACIÓN CIVIL. EL ARTÍCULO 47 BIS, FRACCIÓN VIII, DE LA LEY RELATIVA, QUE ESTABLECE EL DERECHO DEL PASAJERO A SOLICITAR LA DEVOLUCIÓN DE SU BOLETO EN CASO DE QUE DECIDA NO EFECTUAR EL VIAJE, NO VIOLA EL PRINCIPIO DE LIBERTAD TARIFARIA.**

El precepto citado, que permite que el pasajero solicite la devolución del costo total del boleto adquirido en caso de decidir no efectuar el viaje, no viola el principio de libertad tarifaria que rige en materia de transportación aérea, porque el ejercicio de ese derecho con esa prerrogativa está limitado a que la cancelación se efectúe dentro de las 24 horas siguientes a la adquisición, manteniendo la libertad de las aerolíneas de fijar sus políticas de cancelación y reembolso para los casos en que la cancelación de la compra ocurra con posterioridad a ese plazo. Además, porque la introducción de esa norma se debió a la necesidad de regular el derecho de los pasajeros de cancelar un viaje como consumidores o adquirentes de cualquier otro producto o servicio, pues la experiencia en los últimos años en materia de prestación del servicio de transporte aéreo evidenció la existencia de un alto porcentaje de quejas y denuncias con motivo de la negativa de las aerolíneas a las solicitudes de cancelación. Y, finalmente, porque de acuerdo con la teoría general de las obligaciones, es posible que las partes den por concluidos los convenios y tratándose del contrato de transporte aéreo, que se regula por el derecho público por el interés que reviste al prestarse explotando un bien del dominio público de uso común respecto del que, en principio, tienen derecho a disfrutar los habitantes de la República, resulta válido que el legislador otorgue a los pasajeros el derecho de cancelar la prestación del servicio siempre que se satisfagan ciertos requisitos, porque de esta manera cumple su obligación constitucional de garantizar el interés público y una adecuada, justa y eficiente prestación del servicio.

**SEGUNDA SALA**

2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019222  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 13/2019 (10a.)

**AVIACIÓN CIVIL. EL ARTÍCULO 47 BIS, FRACCIÓN V, INCISO A), DE LA LEY RELATIVA, SÓLO OBLIGA A LAS AEROLÍNEAS A FIJAR POLÍTICAS COMPENSATORIAS POR DEMORAS INJUSTIFICADAS EN LOS VUELOS POR MÁS DE 1 HORA PERO MENOS DE 4, PERO NO LAS CONSTRIÑE A IMPLEMENTAR TODAS LAS COMPENSACIONES AHÍ MENCIONADAS.**

El artículo 47 Bis, fracción V, la Ley de Aviación Civil establece a cargo de los concesionarios o permisionarios la obligación de pagar una compensación para los casos en que incumplan una de las condiciones del contrato de transporte aéreo con el pasajero: la relativa al horario, en el entendido de que esa obligación surge cuando el incumplimiento en la prestación del servicio obedezca exclusivamente a causas imputables a las aerolíneas. En el caso particular de las demoras por más de 1 hora, pero menos de 4, el legislador las obligó a incorporar como mínimo a sus políticas de compensación: descuentos para vuelos en fecha posterior hacia el destino contratado y/o alimentos y bebidas, conforme al principio de competitividad. De la redacción de esa norma se advierte que el legislador únicamente tuvo la intención de obligar a las aerolíneas a prever en sus políticas un mínimo compensatorio por ese tipo de demoras; sin embargo, al utilizar simultáneamente la conjunción copulativa "y" así como la disyuntiva "o", les dio la posibilidad de elegir el mínimo compensatorio a fijar con base en el principio de competitividad, pudiendo optar por: a) incluir simultáneamente descuentos para vuelos posteriores y alimentos y bebidas; b) dar únicamente descuentos para vuelos posteriores; o c) proporcionar sólo alimentos y bebidas.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019221  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Constitucional, Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 27/2019 (10a.)

**AVIACIÓN CIVIL. EL ARTÍCULO 47 BIS, FRACCIÓN IX, DE LA LEY RELATIVA, QUE ESTABLECE LA OBLIGACIÓN DEL CONCESIONARIO O PERMISIONARIO DE PERMITIR QUE LOS PASAJEROS LLEVEN CONSIGO DETERMINADO EQUIPAJE SIN CARGO ALGUNO, RESPETA EL DERECHO A LA SEGURIDAD JURÍDICA**

El precepto citado, al prever el derecho de los pasajeros de llevar consigo dos tipos de equipaje sin cargo alguno: el documentado y el de mano o en cabina, respeta el derecho a la seguridad jurídica, toda vez que el legislador distinguió con claridad la regulación que debe observarse para operar el transporte de equipaje en el servicio de transporte aéreo, según se trate de vuelos nacionales o internacionales, pues mientras para los vuelos nacionales dispuso que los pasajeros pueden documentar sin costo hasta 15 o 25 kilogramos de equipaje según la capacidad de la aeronave, y llevar en cabina también gratuitamente hasta dos piezas cuyo peso sumado no exceda 10 kilogramos, debiendo tener, cada una, una dimensión máxima de hasta 55 centímetros de largo por 40 centímetros de ancho y 25 centímetros de alto, para los vuelos internacionales dispuso que el equipaje estará sujeto, en principio, a lo dispuesto por los tratados internacionales, sin que ello implique que ante la falta de regulación internacional específicamente aplicable, pueda desatenderse lo previsto por la legislación nacional.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019220  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Administrativa, Constitucional)  
Tesis: 2a./J. 17/2019 (10a.)

**AVIACIÓN CIVIL. EL ARTÍCULO 47 BIS, FRACCIÓN IX, DE LA LEY RELATIVA, QUE ESTABLECE LA OBLIGACIÓN DE LAS AEROLÍNEAS DE PERMITIR QUE LOS PASAJEROS LLEVEN CONSIGO DETERMINADO EQUIPAJE SIN CARGO ALGUNO, NO VIOLA EL PRINCIPIO DE LIBERTAD TARIFARIA.**

El precepto citado, al establecer el derecho de los pasajeros de llevar consigo dos tipos de equipaje sin cargo alguno: el documentado y el de mano o en cabina, respeta el principio de libertad tarifaria que rige en materia de aviación, porque el legislador únicamente se refirió al mínimo de equipaje que las aerolíneas deben permitir llevar a los pasajeros, pero no las obligó a establecer una tarifa fija por la prestación del servicio incluyendo determinadas piezas de equipaje, ni impidió que el costo del boleto incluya los servicios de carga y transportación del equipaje, sino que únicamente dispuso que el costo respectivo debe incluir el derecho a documentar equipaje y a transportar equipaje de mano en los términos y con las características que la propia norma prevé. Además, porque tampoco obligó a los concesionarios o permisionarios a fijar las tarifas y condiciones por exceso de equipaje, sino que les dejó libertad para definir esos aspectos en sus políticas interiores; incluso, les dejó libertad para limitar tanto las dimensiones y volumen del equipaje respectivo, como la cantidad de piezas tratándose de equipaje documentado, aclarando que el derecho a transportar equipaje de mano está supeditado a que no se pongan en riesgo la seguridad y la comodidad de los pasajeros. Finalmente, porque dicha medida encuentra sustento en la naturaleza del servicio prestado que tiene por objeto trasladar al pasajero de un punto de origen a otro de destino, quien por lo regular requiere llevar consigo diversas pertenencias para emplearlas en éste.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019219  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Constitucional, Administrativa)  
Tesis: 2a./J. 15/2019 (10a.)

**AVIACIÓN CIVIL. EL ARTÍCULO 47 BIS, FRACCIÓN IV, DE LA LEY RELATIVA, QUE ESTABLECE LA OBLIGACIÓN DE LAS AEROLÍNEAS DE PERMITIR QUE EL PASAJERO DISPONGA DE LA TOTALIDAD DE LOS SEGMENTOS DE SU VIAJE, NO VIOLA EL PRINCIPIO DE LIBERTAD TARIFARIA.**

El precepto citado constriñe a las aerolíneas a permitir que los pasajeros dispongan de cada uno de la totalidad de los segmentos de su viaje de ida y vuelta o con conexión, siempre que éstos informen al concesionario o permisionario, en el lapso de 24 horas contadas a partir de la hora programada del segmento no utilizado, que harán uso de los segmentos subsecuentes, obligación que no transgrede el principio de libertad tarifaria en la medida en que encuentra sustento en el hecho de que cuando un pasajero adquiere un boleto de ida y vuelta o con conexión, adquiere también el derecho de viajar en la totalidad de los tramos pagados en la cantidad que hubiera correspondido al costo fijado libremente por la aerolínea. Por tanto, cuando por el motivo que sea, el pasajero deja de utilizar uno de los segmentos de ese viaje, es contractualmente lógico y válido que mantenga el derecho de continuar en el uso de los siguientes, simplemente porque cumplió la obligación de pago de la contraprestación que para ese efecto fijó la aerolínea con plena libertad, destacando que no es posible sostener que dicha circunstancia genera un perjuicio a la aerolínea, ni siquiera porque pueda existir la posibilidad de que quede un asiento libre que podría ocupar otro pasajero, primero, porque ya ha recibido la contraprestación o precio correspondiente del pasajero que no ha podido abordar en el trayecto respectivo, lo que significa que ese lugar ya ha sido pagado y, por ende, no se encontraba disponible ni a la venta con posterioridad al pago; de ahí que lo único que se pierde es la posibilidad de lucrar doblemente mediante una segunda venta de un lugar que, se reitera, ya no estaba disponible y, segundo, porque la posibilidad de que ese lugar lo ocupe otro pasajero se mantiene abierta, siempre que el pasajero original no haya facturado ni abordado.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.



Época: Décima Época  
 Registro: 2019218  
 Instancia: Segunda Sala  
 Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
 Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
 Materia(s): (Constitucional, Administrativa)  
 Tesis: 2a./J. 20/2019 (10a.)

**AVIACIÓN CIVIL. EL ARTÍCULO 42 BIS, PRIMER PÁRRAFO, DE LA LEY RELATIVA, QUE ESTABLECE LA OBLIGACIÓN DEL CONCESIONARIO O PERMISIONARIO, O SUS REPRESENTANTES, DE QUE LA INFORMACIÓN RELATIVA A LAS TARIFAS ESTÉ PERMANENTEMENTE A DISPOSICIÓN DE LOS PASAJEROS, RESPETA EL DERECHO A LA SEGURIDAD JURÍDICA Y EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD.**

La jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sido consistente en el sentido de que, tratándose de actos legislativos, el respeto al derecho a la seguridad jurídica y al principio de legalidad no llega al extremo de vincular al legislador a que defina todos y cada uno de los conceptos que contengan las normas, pues las legislaciones no constituyen catálogos de conceptos ni diccionarios que deban contener definiciones precisas y exactas por cada institución jurídica regulada, máxime que muchas de las instituciones se encuentran definidas en otros ordenamientos o que, incluso, sus conceptos son suficientemente claros en su lectura o en el contexto en que se encuentren. Sobre esa base, se concluye que el artículo 42 Bis, primer párrafo, de la Ley de Aviación Civil, al utilizar el vocablo "permanentemente" para calificar la temporalidad a que está sujeta la obligación del concesionario o permisionario, o sus representantes, de mantener a disposición de los pasajeros la información relativa a las tarifas, respeta el derecho a la seguridad jurídica y el principio de legalidad, pues es suficientemente claro tanto en la redacción de la norma como en el contexto del ordenamiento en que se encuentra inmersa, que a lo largo de diversos preceptos revela la intención legislativa de garantizar que desde el momento de la adquisición del boleto los pasajeros tengan a su disposición la información cierta, clara, específica y completa respecto de la tarifa y las condiciones de contratación del servicio.

SEGUNDA SALA

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
 Registro: 2019217  
 Instancia: Segunda Sala  
 Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
 Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
 Materia(s): (Administrativa)  
 Tesis: 2a./J. 21/2019 (10a.)

**AVIACIÓN CIVIL. EL CUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN PREVISTA EN EL ARTÍCULO 47 BIS 2, DE LA LEY RELATIVA, EN EL SENTIDO DE QUE LOS CONCESIONARIOS O PERMISIONARIOS DEBEN CONTAR CON MÓDULOS DE ATENCIÓN A PASAJEROS EN CADA UNA DE LAS TERMINALES EN DONDE OPEREN, NO ESTÁ CONDICIONADO A LA INSTALACIÓN DE MOBILIARIO CON CARACTERÍSTICAS DETERMINADAS.**

El precepto mencionado establece que para cumplir con las obligaciones previstas en el capítulo denominado "De los derechos y las obligaciones de los pasajeros" de la Ley de Aviación Civil, los concesionarios o permisionarios de servicio al público de transporte aéreo deberán contar con un módulo de atención al pasajero en cada una de las terminales en donde operen, obligación que resulta exigible antes, durante o una vez finalizado el viaje, precisamente, porque en muchas ocasiones, es en los momentos mediatos e inmediatos a la realización del vuelo, cuando pueden ocurrir diversas contingencias que deriven en el incumplimiento total o parcial del contrato de prestación de servicios, lo que demanda que el concesionario o permisionario cuente con vías que permitan atender al momento las dudas, solicitudes y reclamos de los pasajeros. Sin embargo, la lectura del artículo 47 Bis 2 del ordenamiento referido, evidencia que el legislador no impuso características ni requisitos mínimos para el módulo respectivo, sino que únicamente exigió que las aerolíneas cuenten con un espacio al que los pasajeros puedan acudir a solicitar información, plantear dudas, realizar solicitudes o incluso manifestar reclamos e inconformidades, lo que cobra sentido si se toma en cuenta que para operar el vuelo respectivo, los aeropuertos asignan a las aerolíneas alguna puerta o zona de embarque, así como algún módulo, stand o lugar de registro y documentación de pasajeros.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019208  
Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Laboral)  
Tesis: VII.2o.T. J/41 (10a.)

**ANTIGÜEDAD GENERAL DE EMPRESA AL TRATARSE DE UNA PRESTACIÓN LEGAL, CUANDO EXISTE CONTROVERSI A EN SU RECONOCIMIENTO, LA CARGA DE LA PRUEBA CORRESPONDE AL PATRÓN.**

Los trabajadores de planta, temporales, extraordinarios, eventuales o por obra determinada, gozan del derecho al reconocimiento de la antigüedad general de empresa respecto a los lapsos que hayan laborado con esa calidad, porque se trata de una prestación que se genera día a día por la sola existencia del vínculo laboral, el cual les asiste a los trabajadores, independientemente de su forma de contratación, de conformidad con el párrafo primero del artículo 158 de la Ley Federal del Trabajo. En esta tesitura, cuando se reclama el derecho a su reconocimiento, la Junta debe considerarla una prestación legal y, por tanto, corresponde al patrón la carga de acreditarla con pruebas idóneas, de conformidad con el artículo 784, fracción II, de la ley referida; consecuentemente, la Junta debe relevar al trabajador de esa carga probatoria.

**SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL SÉPTIMO CIRCUITO.**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.

Época: Décima Época  
Registro: 2019207  
Instancia: Segunda Sala  
Tipo de Tesis: Jurisprudencia  
Fuente: Semanario Judicial de la Federación  
Publicación: viernes 08 de febrero de 2019 10:10 h  
Materia(s): (Común)  
Tesis: 2a./J. 29/2019 (10a.)

**AMPARO DIRECTO EN REVISIÓN. ES IMPROCEDENTE SI LOS AGRAVIOS SE LIMITAN A IMPUGNAR LAS CONSIDERACIONES EN LAS QUE EL ÓRGANO COLEGIADO DA RESPUESTA A CUESTIONES DE MERA LEGALIDAD.**

Del artículo 107, fracción IX, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 81, fracción II, 88, párrafo segundo y 96 de la Ley de Amparo, deriva que el recurso de revisión en amparo directo tiene un carácter excepcional y se limita al estudio de cuestiones propiamente constitucionales. De ahí que dicho recurso es improcedente si los agravios se limitan a impugnar las consideraciones del órgano colegiado en las que se estudiaron los conceptos de violación relativos a cuestiones de mera legalidad, aun cuando se aduzca la violación a preceptos constitucionales y el órgano jurisdiccional de amparo los hubiese estudiado, pues si no realizó una interpretación de ellos, no podría considerarse que subsiste el tema de constitucionalidad; máxime que dichos argumentos –al ser de mera legalidad– resultarían inoperantes, pues su estudio obligaría a esta Suprema Corte de Justicia de la Nación a realizar un pronunciamiento que desvirtuaría la naturaleza del recurso.

**SEGUNDA SALA**

Esta tesis se publicó el viernes 08 de febrero de 2019 a las 10:10 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 11 de febrero de 2019, para los efectos previstos en el punto séptimo del Acuerdo General Plenario 19/2013.