



**Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica
Acuerdo No CFCE- 275-2014**

Mtro. T.P.A. Gilberto López Meyer
Director General de Aeronáutica Civil
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Presente

Hacemos mención a su oficio número 4.1-1239 del diecinueve de noviembre del presente año y recibido al día siguiente en la oficialía de partes de la Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, Comisión o Cofece), por medio del cual solicita opinión de la Cofece, respecto a:

- (i) *la posibilidad de que las aerolíneas mexicanas celebren alianzas estratégicas con aerolíneas extranjeras, y*
- (ii) *la existencia de algún mecanismo previsto en la Ley Federal de Competencia Económica (en adelante, LFCE) a través del cual dichas alianzas pudieran ser analizadas y, en su caso, aprobadas por la Comisión.*

Sobre el particular y con fundamento en los artículos 28, párrafo décimo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 12, fracción X, y 18 de la LFCE¹, 32 y 33 de las Disposiciones Regulatorias de la LFCE (en adelante, DR)²; 4, fracción I, 5, fracciones XXXVIII y XXXIX, y 12, fracción XXXIII, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, Estatuto)³, el Pleno de la Cofece emite el siguiente acuerdo, con base en las consideraciones y conclusiones que a continuación se señalan:

CONSIDERACIONES

I. Alianzas estratégicas.

La Cofece reconoce que a nivel internacional las alianzas han cobrado particular relevancia en la industria aérea y que, bajo circunstancias específicas, tienen el potencial de generar eficiencias en beneficio de los consumidores, en lo que se refiere a mejores condiciones para la prestación de los servicios aéreos (por ejemplo, mayor número de vuelos, mayor oferta de destinos, mejores precios y servicios de valor agregado). No obstante, los efectos podrían ser potencialmente nocivos al proceso de competencia y libre concurrencia, por ejemplo, si por virtud de la alianza se redujera la oferta o la variedad en ciertos tramos – que podrían ser servidos de forma independiente por los integrantes de la alianza – debido a la ausencia de presiones competitivas. En tal virtud, los efectos de la alianza dependen en cada caso del análisis de las condiciones de competencia prevalecientes en el mercado.

Cabe señalar que las alianzas entre aerolíneas pueden tomar múltiples formas e incluir diversos elementos. De acuerdo con un reporte del Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América (DOT, por sus siglas en inglés) y la Comisión Europea, las alianzas pueden ir desde arreglos

¹ Vigente a partir del siete de julio de dos mil catorce, de conformidad con el artículo Primero transitorio del "Decreto por el que se expide la Ley Federal de Competencia Económica y se reforman y adicionan diversos artículos del Código Penal Federal", publicado el veintitrés de mayo de dos mil catorce en el Diario Oficial de la Federación (en adelante, DOF).

² Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce.

³ Publicadas en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.



**Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica
Acuerdo No CFCE- 275-2014**

básicos hasta integraciones más profundas⁴. Otro reporte refiere que las alianzas generalmente se clasifican en: (i) *integración tipo concentración*, (ii) *cooperación extendida para desarrollar una red conjunta*, y (iii) *cooperación limitada en rutas específicas*⁵.

II. Definición de “concentración” en la LFCE.

De conformidad con el artículo 61 de la LFCE “[...] ***se entiende por concentración la fusión, adquisición del control o cualquier acto por virtud del cual se unan sociedades, asociaciones, acciones, partes sociales, fideicomisos o activos en general que se realice entre competidores, proveedores, clientes o cualesquiera otros agentes económicos***” [Énfasis añadido]. En este sentido, una alianza entre aerolíneas nacionales y extranjeras podría calificar como concentración si implica una unión o utilización conjunta de activos o recursos en términos de la definición referida.

a. Antecedentes.

La extinta Comisión Federal de Competencia (en adelante, CFC) analizó como concentraciones tres alianzas estratégicas entre aerolíneas, a saber, la alianza “*Sky Team*” (expediente CNT-011-2009)⁶; la alianza “*Star Alliance*” (expediente CNT-064-2009)⁷; y la alianza “*OneWorld*” (expediente CNT-001-2011)⁸. Las primeras dos concentraciones consistieron en convenios internacionales entre competidores en rutas trasatlánticas. La tercera concentración consistió en un acuerdo de conjunción de negocios (*joint business agreement*), por el cual las partes establecieron un esquema de colaboración que incluía la operación de un comité conjunto de administración, coordinación de sus esfuerzos de venta y mercadotecnia y reparto de ingresos. En los tres casos, la CFC autorizó las concentraciones por mayoría de votos.

b. Resultado del procedimiento de notificación de concentración.

El artículo 86 de la LFCE establece que aquellas concentraciones que superen ciertos umbrales deben ser autorizadas por la Cofece para que se lleven a cabo. Conforme al mismo precepto, los Agentes Económicos involucrados que no se encuentren en los supuestos establecidos podrán notificar voluntariamente la concentración a la Cofece.

Las resoluciones sobre concentraciones pueden autorizar, no autorizar o sujetar la autorización de la concentración al cumplimiento de condiciones.

- Se autorizará la concentración cuando no tenga por objeto o efecto disminuir, dañar o impedir la libre competencia y la competencia económica.

⁴ Transatlantic Airline Alliances: Competitive Issues and Regulatory Approaches. A report by the European Commission and the United States Department of Transportation, 16 de noviembre de 2010.

Disponible en: http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/joint_alliance_report.pdf.

⁵ International Civil Aviation Organization, Working Paper, Worldwide Air Transport Conference, Sixth Meeting, Montreal, 18 to 22 March 2013.

⁶ Participantes en la concentración: Delta Airlines, Northwest Airlines, Societé Air France y KLM Royal Dutch Airlines. Resuelta el veinticinco de septiembre de dos mil nueve.

⁷ Participantes en la concentración: Continental Airlines Inc, United Airlines Inc, Air Canada y Deutsche Lufthansa AG. Resuelta el diez de diciembre de dos mil nueve.

⁸ Participantes en la concentración: British Airways PLC, Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. y American Airlines, Inc. Resuelta el veinticuatro de febrero de dos mil once. Esta operación tiene como antecedente la fusión entre British Airways PLC e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. autorizada el veintiséis de septiembre de dos mil diez por la CFC (CNT-034-2010).



**Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica
Acuerdo No CFCE- 275-2014**

- A *contrario sensu*, no se autorizará la concentración cuando tenga por objeto o efecto disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia y la competencia económica.
- Se sujetará la autorización de la concentración al cumplimiento de condiciones para prevenir los posibles efectos contrarios a la libre concurrencia y al proceso de competencia. En términos de lo establecido en el artículo 91 de la LFCE, la Cofece sólo puede imponer o aceptar condiciones que estén directamente vinculadas con la corrección de los efectos de la concentración y deberán guardar proporción con la corrección que se pretenda. Las condiciones pueden consistir en:
 - Llevar a cabo una determinada conducta o abstenerse de realizarla;
 - Enajenar a terceros determinados activos, derechos, partes sociales o acciones;
 - Modificar o eliminar términos o condiciones de los actos que pretendan celebrar;
 - Fomentar la participación de los competidores en el mercado, así como dar acceso o vender bienes o servicios a éstos; y
 - Otras que tengan por objeto evitar que la concentración pueda disminuir, dañar o impedir la competencia y libre concurrencia.

A este respecto, las DR establecen en su artículo 14 que “*se considera que una concentración logrará una mayor eficiencia e incidirá favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia, cuando el Agente Económico demuestre que las ganancias en eficiencia del mercado que se derivarán específicamente de la concentración superarán de forma continuada sus posibles efectos anticompetitivos en dicho mercado y resultarán en una mejora al bienestar del consumidor.*” Como ganancia en eficiencia se puede considerar todo aquello que haga aportaciones netas al bienestar del consumidor, lo cual se debe comprobar con análisis, estudios económicos, peritajes, u otra documentación. Estas ganancias en eficiencia podrán ser analizadas independientemente de que se superen o no los umbrales establecidos en el artículo 86 de la LFCE.

En este sentido, en caso de que una alianza entre aerolíneas llegara a ser revisada por la Cofece, la resolución respectiva dependerá del análisis que se realice caso por caso, alianza por alianza.

CONCLUSIONES

En virtud de lo anterior, considerando el contexto bajo el cual se plantea la solicitud⁹, el Pleno de la Cofece arriba a las siguientes conclusiones:

- a) Una alianza entre aerolíneas – en función de su naturaleza y características particulares – es una concentración si actualiza los supuestos previstos en el artículo 61 de la LFCE;
- b) La concentración debe ser notificada ante la Comisión con independencia de si supera los umbrales a que se refieren las fracciones I a III del artículo 86 de la LFCE; y
- c) La concentración notificada podría ser autorizada, no autorizada o condicionada, dependiendo de los riesgos que presente, según cada caso, al proceso de competencia y libre concurrencia.

⁹ Entre otras cosas, se hace referencia al proceso de renegociación del Convenio Bilateral sobre Transporte Aéreo celebrado entre México y los Estados Unidos de América el 15 de agosto de 1960.



**Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica
Acuerdo No CFCE- 275-2014**

Notifíquese.- Así lo acordó, por unanimidad de votos, el Pleno de esta Comisión en sesión ordinaria del veintisiete de noviembre de dos mil catorce, con fundamento en los artículos citados a lo largo del presente acuerdo, y ante la fe del Secretario Técnico, con fundamento en los artículos 4, fracción IV, 18, 19, 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI, del Estatuto.- Conste.

**Alejandra Palacios Prieto
Presidenta**

**Jesús Ignacio Navarro Zermeño
Comisionado**

**Martín Moguel Gloria
Comisionado**

**Benjamín Contreras Astiazarán
Comisionado**

**Alejandro Ildelfonso Castañeda Sabido
Comisionado**

**Francisco Javier Nuñez Melgoza
Comisionado**

**Eduardo Martínez Chombo
Comisionado**

**Roberto I. Villarreal Gonda
Secretario Técnico**

C.c.p. **Mtro. Gerardo Ruiz Esparza.** Secretario de Comunicaciones y Transportes. Presente.
Lic. Yuriria Mascott Pérez. Subsecretaría de Transporte. Presente.