



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Unidad Administrativa que clasifica:
Secretaría Técnica

Número de acta y fecha en la que se aprobó por el Comité:
COT-010-2020 – 11 de marzo de 2020

Descripción del documento:

Versión pública de la resolución emitida por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica el veintisiete de febrero de dos mil veinte en el expediente IEBC-001-2015.

Tipo de información clasificada y fundamento legal:

La información testada con: “B” es **confidencial** conforme a lo siguiente:

ID	Fundamentación	Tipo de información
B	Información que comprende hechos (y actos) de carácter (económico, contable, jurídico o administrativo) relativos a una persona y su difusión puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular.	Artículos 113, fracción III, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública (en adelante, “LFTAIP”), 116, último párrafo, de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública (en adelante, “LGTAIP”), así como Cuadragésimo de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la Elaboración de Versiones Públicas (en adelante, “LINEAMIENTOS”), en relación con los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

Páginas que contienen información clasificada:

2, 10, 11 y 12.


Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico


Myrna Mustieles García
Directora General de Asuntos Jurídicos

Ciudad de México, a veintisiete de febrero de dos mil veinte.- Vistas las constancias que integran el expediente al rubro citado, el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, “COFECE” o “COMISIÓN”), en sesión celebrada el veintisiete de febrero de dos mil veinte, con fundamento en los artículos 28, párrafos décimo cuarto, vigésimo, fracciones I y VI y vigésimo primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 3, 4, 12, fracciones I, II y XXX, 18, antepenúltimo párrafo, 58, 59, 60, 94, primer párrafo, fracción VII, segundo párrafo y último párrafo, y 95 de la Ley Federal de Competencia Económica (en adelante, “LFCE”);¹ 1, 2, 6 y 12 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (en adelante, “DRs” o “DISPOSICIONES REGULATORIAS”);² y 1, 4, fracción I, 5, fracciones I, II, VI y XXXIX, 6, 7 y 8 del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, “ESTATUTO”),³ resolvió de acuerdo con los antecedentes, consideraciones de Derecho y resolutivos que a continuación se expresan:

GLOSARIO

Para facilitar la lectura de este documento, se utilizarán los siguientes términos:

ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO	El administrador aeroportuario designado por el AICM para administrar el AEROPUERTO.
AEROPUERTO O AICM	Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México o Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
AI O AUTORIDAD INVESTIGADORA	Autoridad Investigadora de la COFECE.
BASES GENERALES	Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación, publicadas en el DOF el veintinueve de septiembre de dos mil diecisiete.
CFPC	Código Federal de Procedimientos Civiles, ordenamiento de aplicación supletoria a la normativa de competencia económica en términos del artículo 121 de la LFCE.
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
CRITERIO DE PRIORIDAD	La asignación de temporada que se realiza otorgando prioridad a los TRANSPORTISTAS que habiendo tenido un horario de aterrizaje y/o despegue asignado en la temporada equivalente anterior, lo hubieren ocupado.
COH	Comité de Operación y Horarios del AEROPUERTO, conformado de acuerdo con lo establecido en el artículo 61 de la LA.
COMANDANCIA	Comandancia General del AEROPUERTO, quien es representante de la SCT en el AEROPUERTO en su carácter de autoridad

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (en adelante, “DOF”) el veintitrés de mayo de dos mil catorce, vigente al inicio de este procedimiento y aplicable al mismo.

² Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, modificadas mediante acuerdo publicado en el DOF el cinco de febrero de dos mil dieciséis.

³ Publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce, modificado mediante acuerdo publicado en el DOF el veintisiete de octubre de dos mil diecisiete.



39898

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

	aeroportuaria y autoridad aeronáutica, de conformidad con el artículo 7 de la LA, así como los artículos 6 y 7 de la LAC.
COMISIÓN O COFECE	Comisión Federal de Competencia Económica.
DECRETO DE REFORMA AL RLA O RLA VIGENTE	Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, publicado en el DOF el veintinueve de septiembre de dos mil diecisiete.
DELTA	Delta Air Lines, Inc.
DIRECTRICES O DIRECTRICES IATA	"Directrices Mundiales de Slots 2015" de la IATA.
DP O DICTAMEN	Dictamen Preliminar emitido el diecinueve de febrero de dos mil dieciséis por la AI dentro del EXPEDIENTE.
EJECUTORIA	Sentencia de amparo emitida en sesión del [REDACTED] B por el TRIBUNAL ESPECIALIZADO en el expediente [REDACTED] B
ESCRITO DE ACLARACIONES	Escrito con anexos presentado por AICM el nueve de febrero de dos mil diecisiete que contiene información y manifestaciones relacionadas con la propuesta de medidas presentada por AICM el veintiséis de enero de dos mil diecisiete, así como las aclaraciones solicitadas mediante acuerdo de treinta de enero de dos mil diecisiete. Dicho escrito incluyó como anexo el documento denominado "Nuevo Proyecto de Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en condiciones de saturación".
ESCRITO DE MEDIDAS	Escrito con anexos presentado por AICM el veintiséis de enero de dos mil diecisiete que contiene una propuesta de medidas que dicho agente económico considera idóneas y económicamente viables para dar respuesta a las recomendaciones señaladas en el DP. Dicho escrito incluyó como anexos los documentos denominados "Proyecto de reforma al Reglamento de la Ley de Aeropuertos" y "Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación".
EXPEDIENTE	Los autos del expediente IEBC-001-2015. En lo sucesivo, las referencias a folios que se hagan en esta resolución deberán entenderse realizadas respecto del EXPEDIENTE, salvo que expresamente se indique lo contrario.
GAM O GRUPO AEROMÉXICO	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., y sus subsidiarias y filiales.
IATA	Asociación de Transporte Aéreo Internacional (<i>International Air Transport Association</i>).
INSUMO ESENCIAL	La pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO.

Eliminado: ocho palabras

JUZGADO ESPECIALIZADO	Juzgado Primero de Distrito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y jurisdicción en toda la República.
LA	Ley de Aeropuertos.
LAC	Ley de Aviación Civil.
LINEAMIENTOS	Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL establecidos en la resolución del PLENO emitida dentro del EXPEDIENTE el veintiséis de junio de dos mil diecisiete.
MEDIDA M1	Medida M1: Acceso a la información y transparencia, prevista en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.
MEDIDA M2	Medida M2: Criterios de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, prevista en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.
MEDIDA M3	Medida M3: Criterios de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, prevista en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.
MEDIDA M4	Medida M4: Subasta de horarios de aterrizaje y despegue, prevista en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.
MEDIDA M5	Medida M5: Asignación de horarios de aterrizaje y despegue adicionales o diferentes, prevista en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.
MEDIDA M6	Medida M6: Devolución y cancelación de horarios de aterrizaje y despegue, prevista en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.
MEDIDA M7	Medida M7: Causas no imputables a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, prevista en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.
MEDIDA M8	Medida M8: Solicitudes de horarios de aterrizaje y despegue, prevista en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.
MEDIDA M9	Medida M9: Supervisión y calificación de horarios, prevista en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.
MEDIDA M10	Medida M10: Cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y despegue, prevista en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.
MEDIDA M11	Medida M11: Límite a la acumulación de horarios de aterrizaje y despegue, prevista en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.
MEDIDA M12	Medida M12: Operaciones conjuntas, prevista en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.
MEDIDA M13	Medida M13: Calendario, prevista en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.



39900

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

MEDIDAS	Las trece medidas previstas en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN.
MERCADO INVESTIGADO	Mercado de la provisión de los servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue, el cual, según lo establecido en el DP, comprende el mercado de los servicios de transporte aéreo en el AEROPUERTO, así como el mercado de los servicios aeroportuarios ofrecidos en el AEROPUERTO que son necesarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue.
MERCADO RELEVANTE	Mercado que, en su dimensión producto y geográfica, corresponde al de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas, provistos mediante la pista, calles de rodaje, las ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO.
NUEVA REGULACIÓN	DECRETO DE REFORMA AL RLA y BASES GENERALES
NUEVO PROYECTO DE BASES	Proyecto denominado “ <i>Nuevo Proyecto de Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación</i> ” (identificado por AICM como “ <i>Nuevo Proyecto Regulatorio</i> ” o “ <i>Nuevo Proyecto de Bases</i> ”), presentado por AICM en su ESCRITO DE ACLARACIONES.
OFICIALÍA	Oficialía de Partes de la COFECE.
PLENO	Pleno de la COFECE.
PROYECTO DE BASES	Proyecto de “ <i>Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación</i> ”, presentado por AICM en su ESCRITO DE MEDIDAS, así como por la SCT mediante escrito de veintiséis de enero de dos mil diecisiete.
PROYECTO DE REFORMA AL RLA	Proyecto de reforma al artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, y adición del artículo 132 bis de dicho reglamento, presentado por AICM en su ESCRITO DE MEDIDAS, así como por la SCT mediante escrito de veintiséis de enero de dos mil diecisiete.
RESOLUCIÓN	La resolución emitida el veintiséis de junio de dos mil diecisiete por el PLENO en el EXPEDIENTE, mediante la cual se impusieron los LINEAMIENTOS.
RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS	La resolución emitida el dieciséis de marzo de dos mil diecisiete por el PLENO en el EXPEDIENTE, mediante la cual se analizaron el PROYECTO DE BASES, el NUEVO PROYECTO DE BASES y el PROYECTO DE REFORMA AL RLA.
RLA	Reglamento de la Ley de Aeropuertos.
RLAC	Reglamento de la Ley de Aviación Civil.



39901

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

RO O REGLAS DE OPERACIÓN	Reglas de Operación AICM.
SCJN	Suprema Corte de Justicia de la Nación
SCT o SECRETARÍA	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
SENEAM	Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, órgano desconcentrado de la SECRETARÍA.
SECRETARIO TÉCNICO	Secretario Técnico de la COFECE.
SUBCOMITÉ DE DEMORAS	Subcomité perteneciente al COH, el cual se encarga de determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves. El subcomité de demoras lo preside la COMANDANCIA.
TARP	Servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros y servicio de transporte aéreo internacional regular de pasajeros.
TRANSPORTE AÉREO	Servicio al público de transporte aéreo, el cual se ofrece de manera general e incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso, conforme al artículo 2, fracción XIV de la LAC.
TRANSPORTISTA(S) O TRANSPORTISTA(S) AÉREO(S)	Titular(es) de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo privado o público.
TRIBUNAL ESPECIALIZADO	Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y jurisdicción en toda la República.

I. ANTECEDENTES

PRIMERO. El veintiséis de junio de dos mil diecisiete el PLENO emitió la RESOLUCIÓN en la que, entre otras cuestiones, determinó la falta de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE, así como la existencia de un INSUMO ESENCIAL controlado por AICM que genera efectos anticompetitivos y afecta a todas las operaciones del TARP que se realizan en el AEROPUERTO.

En consecuencia, en dicha resolución el PLENO emitió los LINEAMIENTOS para eliminar los problemas de competencia relacionados con las modalidades de acceso al INSUMO ESENCIAL, cuyo cumplimiento fue ordenado a AICM dentro de los plazos previstos en el calendario de aplicación establecido en la misma RESOLUCIÓN. Asimismo, se emitieron recomendaciones a las autoridades competentes para que, en el ámbito de sus facultades determinaran lo conducente en atención a los problemas existentes en la forma en que se da el acceso al INSUMO ESENCIAL en el AEROPUERTO

El veintinueve de junio de dos mil diecisiete se notificó personalmente a AICM, American Airlines, Inc., Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V., Delta Airlines, Inc., ABC Aerolíneas, S.A.



39902

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

de C.V., Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., Grupo Aéreo Monterrey, S.A. de C.V., Transportes Aeromar, S.A. de C.V., y United Airlines, Inc., la RESOLUCIÓN. En esa misma fecha se notificó mediante oficio la RESOLUCIÓN al titular del Poder Ejecutivo Federal, al titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT y al Congreso de la Unión, por conducto de su Comisión Permanente. El treinta de junio de dos mil diecisiete se notificó personalmente a GAM la RESOLUCIÓN.

SEGUNDO. El veintinueve de septiembre de dos mil diecisiete se publicaron en el DOF el “Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos” y las “Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación”.

TERCERO. Mediante escrito presentado el dos de octubre de dos mil diecisiete, AICM manifestó que, en su opinión, la MEDIDA M4 se había vuelto de imposible cumplimiento debido a que la misma se refiere a la manera en que habrían de ser implementadas las subastas previstas en el antiguo artículo 99 del RLA, mismo que habría sido modificado completamente, en virtud de la publicación en el DOF del DECRETO DE REFORMA AL RLA. Al respecto, AICM manifestó que los artículos 96 bis y 99 del RLA vigente no permiten la existencia de subasta de horarios, razón por la cual consideró que se ve imposibilitado de aplicar dicho mecanismo en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.⁴

Mediante acuerdo emitido por el SECRETARIO TÉCNICO el nueve de octubre de dos mil diecisiete, se indicó que la COFECE acordaría lo que en derecho proceda después de que hubiera transcurrido el plazo de quince días hábiles previsto en la RESOLUCIÓN para que AICM solicitara una aclaración respecto de la forma de cumplimiento de las medidas incluidas en los LINEAMIENTOS con motivo de la emisión y entrada en vigor del DECRETO DE REFORMA AL RLA.

CUARTO. Mediante escrito presentado el veinte de octubre de dos mil diecisiete,⁵ AICM manifestó que, en su opinión, se actualiza el supuesto a que se refieren los párrafos tercero y cuarto de la página 1745 de la RESOLUCIÓN, toda vez que se considera impedido para cumplir con los LINEAMIENTOS, en virtud de la entrada en vigor de la NUEVA REGULACIÓN. Al respecto, AICM señaló diversas razones por las que considera que se actualiza dicho impedimento y solicitó la revocación o modificación de las órdenes impuestas a AICM en la RESOLUCIÓN.

Mediante acuerdo emitido el dos de noviembre de dos mil diecisiete por el SECRETARIO TÉCNICO,⁶ se tuvieron por hechas las manifestaciones de AICM y, entre otras cuestiones, se le previno para que, en un plazo de diez días hábiles, contados a partir del día siguiente a aquél en que surtiera efectos la notificación de dicho acuerdo, aclarara diversos puntos relacionados con sus manifestaciones.

El veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete, AICM presentó un escrito mediante el cual dio respuesta al acuerdo de prevención referido y, entre otras cuestiones, solicitó dictaminar el asunto

⁴ Folio 39358.

⁵ Folios 39403 a 39432.

⁶ Folios 39433 a 39447.

recomendando al PLENO que revocaran las órdenes impuestas a AICM.⁷ A este escrito recayó un acuerdo emitido por el SECRETARIO TÉCNICO el once de diciembre de dos mil diecisiete, mediante el cual se tuvo por desahogada la prevención y por hechas las manifestaciones contenidas en el mismo.⁸ Adicionalmente, respecto de las órdenes impuestas a AICM, se indicó que el PLENO resolvería lo conducente en el momento procesal oportuno.

QUINTO. El diecisiete de noviembre de dos mil diecisiete, la COFECE promovió una controversia constitucional en contra del Ejecutivo Federal al considerar que la NUEVA REGULACIÓN contraviene la RESOLUCIÓN, obstaculiza el ejercicio de las atribuciones de la COFECE y no elimina los efectos anticompetitivos identificados durante el procedimiento.

SEXTO. Mediante escrito entregado el tres de enero de dos mil dieciocho, AICM realizó diversas manifestaciones, presentó el denominado “Informe sobre el cumplimiento de la Medida MI” y solicitó que se tenga por cumplida la MEDIDA MI de la RESOLUCIÓN.⁹

El quince de enero de dos mil dieciocho el SECRETARIO TÉCNICO emitió un acuerdo por medio del cual se tuvieron por hechas las manifestaciones de AICM y se indicó que el PLENO resolvería lo conducente en el momento procesal oportuno, de conformidad con lo establecido en la RESOLUCIÓN y tomando en cuenta las manifestaciones e información presentada por dicho agente económico en los escritos de veinte de octubre y veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete, así como el escrito presentado en tres de enero de dos mil dieciocho.¹⁰

SÉPTIMO. El veintiséis de abril de dos mil dieciocho el PLENO emitió una resolución dentro del EXPEDIENTE en relación con la solicitud de AICM de revocar o modificar las órdenes impuestas a en la RESOLUCIÓN al considerarse impedido para cumplir con los LINEAMIENTOS, en virtud de la entrada en vigor de la NUEVA REGULACIÓN. Entre otras cuestiones, mediante dicha resolución el PLENO señaló lo siguiente:

“II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

[...]

TERCERA. De conformidad con lo establecido en la RESOLUCIÓN, el PLENO estableció que en el caso de que entraran en vigor los anteproyectos de regulación en materia de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue denominados “Decreto por el que se reforma y adiciona el Reglamento de la Ley de Aeropuertos” y las “Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación” que la SCT presentó ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, así como para el supuesto en que el AICM solicitara una modificación a los LINEAMIENTOS al considerar que se actualiza un impedimento (o impedimentos) para cumplir con los LINEAMIENTOS, con motivo de una reforma o modificación a las disposiciones incluidas en la Ley de Aeropuertos, la Ley de Aviación Civil, el Reglamento de la Ley de Aeropuertos o el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, de conformidad con lo siguiente:

“La SCT elaboró los anteproyectos de regulación en materia de la asignación de horarios

⁷ Folios 39461 a 39510.

⁸ Folios 39511 a 39512.

⁹ Folios 39518 a 39561.

¹⁰ Folio 39562.

de aterrizaje y despegue denominados "Decreto por el que se reforma y adiciona el Reglamento de la Ley de Aeropuertos" y las "Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación" y los presentó ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.^[1] Después de un análisis realizado por esta COMISIÓN, se indica que los anteproyectos guardan estrecha coincidencia con los proyectos que AICM presentó como condiciones, en virtud de lo dispuesto en el artículo 94, fracción VII de la LFCE, y que ya fueron analizados por este PLENO mediante la resolución emitida el dieciséis de marzo de dos mil diecisiete que obra en este mismo EXPEDIENTE.

Por las razones expuestas en dicha resolución, mismas que deberán tenerse por reproducidas en esta parte en lo conducente, esta COFECE concluyó que los proyectos analizados a través de las medidas propuestas por AICM no resultan idóneos ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP, en términos de lo establecido en el artículo 94, fracción VII, de la LFCE, y no cumplen con los requisitos establecidos en las fracciones I, II y III del artículo 107 de las DRS, de conformidad con los elementos y los razonamientos analizados en el considerando TERCERO de dicha resolución.

[...]

En este sentido, el PLENO de esta COFECE considera que de entrar en vigor los anteproyectos que se presentaron ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, o cualquier anteproyecto similar a los que ya fueron analizados dentro del presente EXPEDIENTE de los cuales se desprendan deficiencias similares a las observadas por este PLENO, no se estarán atendiendo los problemas de competencia identificados a lo largo de la presente resolución.

Por ello, esta autoridad considera que los límites a la acumulación de horarios deberán aplicarse y permanecer vigentes hasta que el AICM acredite ante esta COMISIÓN que ha dado cumplimiento a los Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL que se incluyen en la presente resolución o demuestre que los problemas identificados en esta resolución respecto de los mecanismos y procedimientos de asignación de horarios han sido eliminados.

Asimismo, se indica que esta COFECE cuenta con las atribuciones previstas en la LFCE para vigilar el cumplimiento de sus resoluciones. En particular, esta COFECE podrá verificar que los "Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL" se cumplan en la medida en que éstos sean consistentes con la regulación vigente en su momento, en particular, con las disposiciones previstas en la LA, la LAC, el RLA y el RLAC. Se considera que los "Lineamientos para regular la forma de acceso al Insumo Esencial" son acordes con la regulación prevista en dichos cuerpos normativos, regulan el insumo esencial para que haya mayor competencia en todo aquello que no es contrario a la ley, y son de cumplimiento obligatorio y estricto para AICM.

En caso de que, en virtud de modificaciones a la LA, la LAC, el RLA o el RLAC, AICM considere que no puede dar cumplimiento a los "Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL", podrá presentar dentro de los quince días hábiles siguientes a aquel en que entren en vigor dichas modificaciones un escrito mediante el cual solicite una aclaración respecto de la forma de cumplimiento de las medidas incluidas en los

¹¹ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: "Actualmente, dichos ante proyectos se pueden consultar en las siguientes páginas de Internet: <http://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/20235> y <http://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/20234>. En dichas páginas se indica que los documentos fueron recibidos por la COFEMER el quince de mayo de dos mil diecisiete."



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

39905 Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

"Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL".

En este supuesto, esto es, en caso de que se reformen o realicen modificaciones a las disposiciones incluidas en la LA, la LAC, el RLA o el RLAC, AICM deberá motivar y justificar las razones por las cuales considera que se encuentra impedido o no puede cumplir con las medidas incluidas dentro de los "Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL". Esta COFECE evaluará si efectivamente se acredita el impedimento o los impedimentos que, en su caso, señale AICM. Asimismo, esta autoridad podrá realizar las modificaciones que considere necesarias a los "Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL" para efectos de que AICM pueda cumplir con los mismos de forma consistente con las modificaciones que, en su caso, se realicen a las disposiciones incluidas en la LA, la LAC, el RLA o el RLAC y para que dicho agente económico pueda eliminar los problemas identificados en esta resolución respecto de los mecanismos y procedimientos de asignación de horarios."¹² [Énfasis añadido]

CUARTA.- Mediante los escritos referidos en los antecedentes "Tercero", "Cuarto" y "Sexto" de esta resolución, AICM manifestó que diversas medidas se han vuelto de imposible cumplimiento en virtud de la entrada en vigor de la NUEVA REGULACIÓN, por lo que, en su opinión, se actualiza el supuesto previsto en la página 1745 de la RESOLUCIÓN y el PLENO debe revocar o modificar los LINEAMIENTOS.

La COFECE promovió controversia constitucional ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación en contra del Ejecutivo Federal ante la publicación y entrada en vigor de la NUEVA REGULACIÓN, por lo tanto y hasta que no se resuelva el medio constitucional promovido, no es posible pronunciarse sobre cumplimientos ni parciales ni totales; así como tampoco sobre los impedimentos invocados por el AICM para cumplir con la RESOLUCIÓN.¹³

Por lo anteriormente expuesto y fundado, el PLENO;

¹² En la nota al pie de página correspondiente se indica lo siguiente: "Páginas 1744 y 1745 de la RESOLUCIÓN."

¹³ En la nota al pie de página correspondiente se indica lo siguiente: "Véase el criterio contenido en la siguiente tesis: "EXHAUSTIVIDAD. SU EXIGENCIA IMPLICA LA MAYOR CALIDAD POSIBLE DE LAS SENTENCIAS, PARA CUMPLIR CON LA PLENITUD EXIGIDA POR EL ARTÍCULO 17 CONSTITUCIONAL. El artículo 17 constitucional consigna los principios rectores de la impartición de justicia, para hacer efectivo el derecho a la jurisdicción. Uno de estos principios es el de la completitud, que impone al juzgador la obligación de resolver todos los litigios que se presenten para su conocimiento en su integridad, sin dejar nada pendiente, con el objeto de que el fallo que se dicte declare el derecho y deje abierto el camino franco para su ejecución o cumplimiento, sin necesidad de nuevos procedimientos judiciales o administrativos. Para cumplir cabalmente con la completitud exigida por la Constitución, se impone a los tribunales la obligación de examinar con exhaustividad todas las cuestiones atinentes al proceso puesto en su conocimiento, y esto se refleja en un examen acucioso, detenido, profundo, al que no escape nada de lo que pueda ser significativo para encontrar la verdad sobre los hechos controvertidos, o de las posibilidades que ofrezca cada medio probatorio. El vocablo exhaustivo es un adjetivo para expresar algo que se agota o apura por completo. El vocablo agotar hace referencia a llevar una acción de la manera más completa y total, sin dejarla inconclusa ni en la más mínima parte o expresión como lo ilustra el Diccionario de la Lengua Española: "Extraer todo el líquido que hay en una capacidad cualquiera; gastar del todo, consumir, agotar el caudal de las provisiones, el ingenio, la paciencia, agotarse una edición; cansar extremadamente". Sobre el verbo apurar, el diccionario expone, entre otros, los siguientes conceptos: "Averiguar o desentrañar la verdad ahincadamente o exponerla sin omisión; extremar, llevar hasta el cabo; acabar, agotar; purificar o reducir algo al estado de pureza separando lo impuro o extraño; examinar atentamente". La correlación de los significados destacados, con miras a su aplicación al documento en que se asienta una decisión judicial, guía hacia una exigencia cualitativa, consistente en que el juzgador no sólo se ocupe de cada cuestión planteada en el litigio, de una manera o forma cualquiera, sino que lo haga a profundidad, explore y enfrente todas las cuestiones atinentes a cada tópico, despeje cualquier incógnita que pueda generar inconsistencias en su discurso, enfrente las diversas posibilidades advertibles de cada punto de los temas sujetos a decisión, exponga todas las razones que tenga en la asunción de un criterio, sin reservarse ninguna, y en general, que diga todo lo que le sirvió para adoptar una interpretación jurídica, integrar una ley, valorar el material probatorio, acoger o desestimar un argumento de las partes o una consideración de las autoridades que se ocuparon antes del asunto, esto último cuando la sentencia recaiga a un medio impugnativo de cualquier naturaleza. El principio de exhaustividad se orienta, pues, a que las consideraciones de estudio de la sentencia se revistan de la más alta calidad posible, de completitud y de consistencia argumentativa." Registro: 2005968. I.4o.C.2 K (10a.), TCC, Décima Época. SJF, Libro 4, Marzo de 2014, Pág. 1772."



39906

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

RESUELVE:

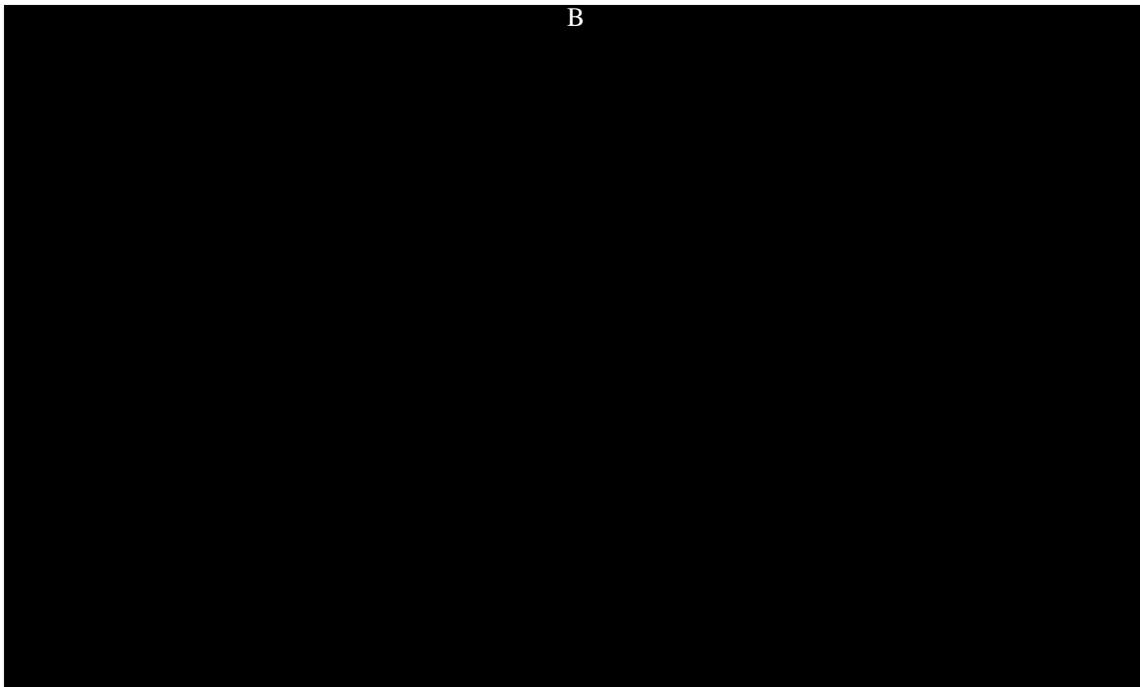
PRIMERO. No se emite pronunciamiento alguno respecto a los escritos presentados por el AICM, referidos en los antecedentes y consideraciones de derecho de esta RESOLUCIÓN, hasta en tanto se resuelva la controversia constitucional.

SEGUNDO. Notifíquese personalmente al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.

TERCERO. Notifíquese a la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en virtud de su relación con la materia de la controversia constitucional promovida por la Comisión Federal de Competencia Económica en contra del Ejecutivo Federal.”

OCTAVO. El [REDACTED] **B** el TRIBUNAL ESPECIALIZADO emitió la EJECUTORIA mediante la cual se concedió el amparo y protección de la justicia de la Unión a DELTA en contra de la RESOLUCIÓN en términos de los siguientes resolutivos:

“[...]



NOVENO. El seis de mayo de dos mil diecinueve fue notificado ante esta COFECE el acuerdo de dos de mayo del mismo año, emitido por el JUZGADO ESPECIALIZADO, que ordenó a la COFECE dar cumplimiento a la EJECUTORIA en un plazo de diez (10) días hábiles siguientes a aquel en que se hubiera notificado dicho acuerdo.¹⁵

¹⁴ Páginas 170 y 171 de la EJECUTORIA.

¹⁵ En particular, el JUZGADO ESPECIALIZADO señaló lo siguiente: “Se destaca que el amparo fue concedido para el efecto de que el órgano constitucional autónomo (Comisión Federal de Competencia Económica), no aplique en perjuicio de la ahora quejosa, en lo presente y en lo futuro, las medidas regulatorias, contenidas en la resolución de veintiséis de junio de dos mil diecisiete,

Eliminado: siete palabras, seis párrafos, un renglón

DÉCIMO. El dieciséis de mayo de dos mil diecinueve, en cumplimiento a la EJECUTORIA, el PLENO dejó sin efectos las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN únicamente en lo que se refiere a DELTA en los siguientes términos:

“[...]”

SEGUNDA. Mediante la EJECUTORIA se indicó y ordenó, respecto de la RESOLUCIÓN, que

B

B

TERCERA. Derivado de lo anterior, y para efectos de cumplir con lo ordenado por el TRIBUNAL ESPECIALIZADO, la EJECUTORIA señaló:

1. La COFECE cuenta con una nómina propia de facultades regulatorias, cuyo fundamento es la propia CPEUM y que se incluyen también en la LFCE, particularmente en los artículos 12, fracción II y 94 de la LFCE; sin embargo, tales atribuciones tienen los límites material y jerárquico que se refieren en la EJECUTORIA.
2. El Presidente de la República y la SCT tienen facultades que derivan de la CPEUM y de las leyes de la materia para establecer las reglas de tránsito aéreo, las bases generales para la fijación de horarios de aterrizaje y despegue, y las prioridades de turno de las aeronaves.
3. La regulación dispuesta por la COFECE en la RESOLUCIÓN, esto es, la regulación incluida en los LINEAMIENTOS, se vincula con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO.
4. Los LINEAMIENTOS constriñen al AICM a modificar los procedimientos empleados para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO.
5. La regulación dispuesta por la COFECE en la RESOLUCIÓN rebasa el ámbito de su competencia material e invade la esfera de atribuciones que, por disposición, constitucional y legal, se reservó en el Poder Ejecutivo y en la SCT, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
6. La concesión del amparo a DELTA se traduce en la obligación de inaplicar, en lo presente y en lo futuro, las medidas contenidas en los LINEAMIENTOS, en perjuicio de DELTA.

En consecuencia, en cumplimiento de la EJECUTORIA procede: (i) dejar sin efectos las medidas correctivas contenidas en la RESOLUCIÓN únicamente respecto a DELTA, y (ii) que se informe al AICM para que no aplique, en lo presente y en lo futuro, las medidas contenidas en los LINEAMIENTOS en perjuicio de DELTA.

dictada por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, en el procedimiento IEBC-001-2015. Por ende, con fundamento en los artículos 192, párrafo segundo y 193 de la Ley de Amparo, se requiere al Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica (como órgano constitucional autónomo), como autoridad directamente obligada a dar cumplimiento a la ejecutoria de amparo, para que en el plazo de diez días, contado a partir del día siguiente al en que sea notificado el presente auto, remita las constancias con las que acredite que emitió la declaratoria correspondiente, en la que se advierta que no se aplicara [Sic] en perjuicio de la quejosa, en lo presente y en lo futuro las medidas regulatorias, contenidas en la resolución de veintiséis de junio de dos mil diecisiete, dictada en el procedimiento de mérito. Dado que se considera que la Comisión Federal de Competencia Económica, no tiene superior jerárquico no ha lugar a realizar requerimiento alguno en tal sentido.”

Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en la RESOLUCIÓN y, particularmente, en el resolutivo "Tercero"¹⁶ de ésta por lo que hace al AICM y los demás transportistas aéreos y lo señalado en la resolución emitida el veintiséis de abril de dos mil dieciocho¹⁷ dentro del EXPEDIENTE respecto de las obligaciones a cargo del AICM en materia del cumplimiento de los LINEAMIENTOS. Toda vez que se encuentra pendiente de resolución la controversia constitucional que la COFECE ha promovido en contra del Ejecutivo Federal, se indica que aún no es posible exigir al AICM el cumplimiento de las medidas previstas en los LINEAMIENTOS emitidos mediante la RESOLUCIÓN, por lo que esta autoridad no puede pronunciarse respecto de la exigibilidad de dichas obligaciones a cargo de AICM antes de que sea resuelta dicha controversia constitucional.

Por lo anteriormente expuesto, el PLENO;

Resuelve:

PRIMERO.- En cumplimiento a lo señalado en la ejecutoria de [REDACTED] B dictada en los autos del expediente [REDACTED] B relativo al Juicio de Amparo Indirecto [REDACTED] B se deja sin efectos las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN únicamente en lo que se refiere a Delta Air Lines, Inc.

SEGUNDO.- Notifíquese personalmente al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. para los efectos establecidos en el último considerando de la presente resolución."

DÉCIMO PRIMERO. Mediante acuerdo emitido por la SCJN el veintiséis de noviembre de dos mil diecinueve dentro del expediente correspondiente a la Controversia Constitucional 301/2017,¹⁸ el máximo tribunal de nuestro país resolvió lo siguiente:

"[...]"

SEXTO. Tomando en consideración que de la votación del proyecto que proponía reconocer la validez del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y de las Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación, publicados en el Diario Oficial de la Federación el veintinueve de septiembre de dos mil diecisiete, se expresó una mayoría de seis votos en contra de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, González Alcántara Carrancá, Franco González Salas, Aguilar Morales, Piña Hernández y Laynez Potisek, respecto del considerando sexto, relativo al estudio de fondo; y, que los Ministros Esquivel Mossa, Pardo Rebolledo, Pérez Dayán y Presidente Zaldívar Lelo de Larrea votaron a favor de la consulta; el Tribunal Pleno determinó desestimar la presente controversia constitucional, al no alcanzarse una mayoría calificada, con fundamento en lo

¹⁶ En la nota al pie de página se indicó lo siguiente: "Mediante dicho resolutivo se indicó y ordenó lo siguiente: "TERCERO. Se determinan los lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL que se establecen en el apartado "Medidas correctivas: recomendaciones y lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL" de esta resolución, para eliminar los problemas de competencia relacionados con las modalidades de acceso al INSUMO ESENCIAL. El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. deberá cumplir con los lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL que se incluyen en el apartado "Medidas correctivas: recomendaciones y lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL" de esta resolución, dentro de los plazos previstos en el calendario de aplicación referidos en el mismo apartado. Notifíquese personalmente esta resolución a Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. Lo anterior conforme a lo establecido en la fracción VII del artículo 94 de la Ley Federal de Competencia Económica."

¹⁷ En la nota al pie de página se indicó lo siguiente: "Como se indicó en el apartado de la presente resolución que refiere diversos antecedentes, mediante la resolución emitida el veintiséis de abril de dos mil dieciocho el PLENO indicó que, hasta que no se resolviera la controversia constitucional promovida en contra del Ejecutivo Federal, no era posible pronunciarse sobre cumplimientos ni parciales ni totales; así como tampoco sobre los impedimentos invocados por el AICM para cumplir con la RESOLUCIÓN."

¹⁸ El acuerdo emitido por la SCJN el veintiséis de noviembre de dos mil diecinueve dentro del expediente relativo a la Controversia Constitucional 301/2017 fue notificado ante la COMISIÓN el trece de febrero de dos mil veinte.

dispuesto en los artículos 105, fracción I, párrafo penúltimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 72 de la Ley Reglamentaria de las Fracciones I y II del Artículo 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por las siguientes razones.

El artículo 105 de la Ley Suprema prevé la posibilidad de que un órgano constitucional autónomo promueva controversia constitucional contra el Poder Ejecutivo, reclamando actos o disposiciones generales; empero, establece que la declaración de invalidez tiene efectos generales cuando hubiere sido aprobada por una mayoría de por lo menos ocho votos; y, el diverso numeral 72 de la Ley Reglamentaria de las Fracciones I y II del Artículo 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que: “Las resoluciones de la Suprema Corte de Justicia sólo podrán declarar la invalidez de las normas impugnadas, si fueren aprobadas por cuando menos ocho votos. Si no se aprobaran por la mayoría indicada, el Tribunal Pleno desestimaré la acción ejercitada y ordenará el archivo del asunto.”

Por todas las consideraciones contenidas en éste y en los anteriores considerandos, se resuelve:

PRIMERO. Se desestima la presente controversia constitucional.

SEGUNDO. Publíquese esta resolución en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta.

Notifíquese; [...].”

II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA. El PLENO es competente para resolver los procedimientos especiales relativos a las investigaciones para determinar insumos esenciales o barreras a la competencia, tramitados ante la COFECE, con fundamento en los artículos citados en el proemio de esta resolución.

SEGUNDA. De conformidad con el artículo 94 de la LFCE, el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE tuvo por objeto el análisis de las condiciones de competencia en el MERCADO INVESTIGADO para efectos de determinar la existencia de insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos o barreras a la competencia y libre concurrencia.

En la RESOLUCIÓN se determinó la falta de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE, así como la existencia de un INSUMO ESENCIAL controlado por AICM que genera efectos anticompetitivos y afecta a todas las operaciones del TARP que se realizan en el AEROPUERTO.

En consecuencia, de conformidad con lo antes mencionado y con lo establecido en los incisos a) y c) de la fracción VII del artículo 94 de la LFCE y el artículo 95 de la LFCE, mediante la RESOLUCIÓN, el PLENO emitió los LINEAMIENTOS para eliminar los problemas de competencia relacionados con las modalidades de acceso al INSUMO ESENCIAL, así como diversas recomendaciones a las autoridades competentes para que, en el ámbito de su competencia y conforme a los procedimientos previstos por la legislación vigente, determinen lo conducente, de acuerdo con lo siguiente:

“VII.1. Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL

Estos lineamientos, impuestos en términos de lo establecido en la fracción VII, inciso c) del artículo 94 de la LFCE, se aplicarán de manera exclusiva en el AEROPUERTO en las franjas horarias objeto de las declaratorias de saturación en campo aéreo. Respecto de las franjas horarias que no son objeto de una declaratoria de saturación en campo aéreo, se aplicarán estos lineamientos con excepción de las disposiciones en materia de la asignación por subasta de los horarios de aterrizaje y despegue, así

como del retiro de horarios previsto en la fracción II del artículo 99 del RLA. Los lineamientos que guardan relación con el establecimiento de límites a la acumulación de horarios serán aplicables a las franjas horarias objeto de las declaratorias de saturación en campo aéreo más la comprendida entre las 06:00 (seis) horas y las 06:59 (seis cincuenta y nueve) horas.

Para efectos de los lineamientos se entiende por:

- I. ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO: persona física designada por AICM, que tiene a su cargo la coordinación de las actividades de administración y operación que se realicen dentro del mismo, en términos del artículo 2, fracción VII, de la Ley de Aeropuertos;
- II. AEROPUERTO: Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México;
- III. Calendario internacional de actividades de coordinación: calendario de actividades de coordinación establecido en las DIRECTRICES;
- IV. Capacidad de operación del AEROPUERTO: el número máximo de operaciones por hora que puede atender las instalaciones del AEROPUERTO en campo aéreo, esto es, pistas, calles de rodaje y plataformas, así como el número máximo de pasajeros por hora que pueden ser atendidos en el edificio terminal, en términos del artículo 94 del RLA;
- V. Comandante de aeródromo: representante de la SCT en su carácter de autoridad aeroportuaria que ejerce sus atribuciones en el AEROPUERTO, en términos del artículo 7 de la LA;
- VI. Comité de operación y horarios: comité integrado por AICM a través del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, por el comandante de aeródromo y por las demás autoridades civiles y militares que intervienen en el mismo, así como por los representantes de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo y de los prestadores de servicios, en términos del artículo 61 de la LA;
- VII. Concesionario aeroportuario o AICM: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., en su carácter de concesionario aeroportuario, en términos del artículo 10 de la LA;
- VIII. Criterio 85/15: utilización de una serie de horarios en una proporción mayor al 85% (ochenta y cinco por ciento) o con demoras menores al 15% (quince por ciento) del total de los horarios que formaron parte de la serie en la temporada equivalente anterior, en términos del artículo 99 del RLA;
- IX. Demora: aquella operación de aterrizaje o despegue realizada quince minutos antes o después del horario de aterrizaje y despegue asignado por el administrador aeroportuario;
- X. Horario de aterrizaje y despegue: es el horario de aterrizaje o despegue asignado por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO a un transportista u operador aéreo para la organización y planeación de los vuelos en el AEROPUERTO, en términos del artículo 93 del RLA;
- XI. Horario cancelado: es el horario asignado a un transportista aéreo que no va a ser utilizado y que es reintegrado al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO después de la fecha de referencia de históricos, de conformidad con las reglas de devoluciones y cancelaciones previstas en estos lineamientos;
- XII. Horario devuelto: es el horario asignado a un transportista aéreo que no va a ser utilizado y que es reintegrado al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO antes de la fecha de referencia de históricos, de conformidad con las reglas de devoluciones y cancelaciones previstas en estos lineamientos;
- XIII. Horario histórico: es el horario de aterrizaje o despegue que se asigna con prioridad a cada transportista aéreo, por haberlo utilizado u ocupado como parte de una serie en la temporada equivalente anterior, en términos del artículo 95, fracción I, inciso b, del RLA;
- XIV. Horario nuevo: es el horario de aterrizaje o despegue que no cuenta con un antecedente histórico de asignación en la organización y planeación de las operaciones del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y que por disposición de la SCT incrementa el número de operaciones por hora que en campo aéreo puede atender el AEROPUERTO;

XV. *Horario utilizado u ocupado: es el horario de aterrizaje o despegue ocupado de forma efectiva y apegada a lo asignado por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO en términos del RLA y que ha sido calificado como utilizado, generando a partir de la calificación la prioridad histórica para su próxima asignación.*

XVI. *Horario renunciado: es el horario de aterrizaje o despegue devuelto por un transportista aéreo al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y sobre el cual el transportista aéreo pierde la prioridad histórica, de conformidad con las reglas de devoluciones y cancelaciones previstas en estos lineamientos;*

XVII. *Horario retirado: es el horario de aterrizaje o despegue que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO retira al transportista aéreo por no haberlo utilizado de conformidad con el CRITERIO 85/15, aquellos que les sean retirados a los transportistas aéreos en términos del artículo 99, fracción II, del RLA o los retirados a los transportistas aéreos cuando éstos tengan adeudos vencidos en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 del RLA;*

XVIII. *Fecha de referencia de históricos: fecha prevista en el calendario internacional de actividades de coordinación;*

XIX. *LA: Ley de Aeropuertos;*

XX. *LAC: Ley de Aviación Civil;*

XXI. *Operador aéreo: es el propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5, fracción II, inciso a, de la LAC, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicana o extranjera, en términos de los artículos 2, fracción III, del RLA y 2, fracción VI, del RLAC;*

XXII. *Periodo de asignación de horarios: es el periodo, previo al inicio de cada temporada, en el que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO atiende las solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de temporada, de conformidad con las fechas previstas en el calendario internacional de actividades de coordinación;*

XXIII. *Prioridad histórica: derecho de preferencia en el uso que obtiene un transportista aéreo sobre los horarios de una serie por haberlos utilizado en la temporada equivalente anterior, en términos de los artículos 95, fracción I, inciso b). La prioridad histórica se invocará en el periodo de asignación de horarios y se reconocerá sobre una serie de horarios que se haya utilizado de conformidad con el CRITERIO 85/15;*

XXIV. *RLA: Reglamento de la Ley de Aeropuertos,*

XXV. *RLAC: Reglamento de la Ley de Aviación Civil;*

XXVI. *SCT o SECRETARÍA: Secretaría de Comunicaciones y Transportes;*

XXVII. *Serie de horarios: conjunto de como mínimo, cinco horarios de aterrizaje y despegue solicitados para un mismo minuto, hora y día de la semana distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados en un intervalo máximo de diez minutos respecto del mismo minuto, hora y día de la semana distribuidos regularmente en la misma temporada;*

XXVIII. *SUBCOMITÉ DE DEMORAS: órgano presidido por el comandante de aeródromo, encargado de determinar a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves, en términos del artículo 97 del RLA; y*

XXIX. *Transportista aéreo: es el titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular, no regular y privado comercial, en términos del artículo 2, fracción II, del RLA.*

MEDIDA MI: ACCESO A LA INFORMACIÓN Y TRANSPARENCIA

En adición a lo dispuesto en el artículo 94 del RLA, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deberá publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO, la siguiente información:

I. La totalidad de la normativa relacionada con la asignación, supervisión y calificación de los horarios de aterrizaje y despegue. Esta información deberá actualizarse cada temporada o cada vez que se realicen cambios a la normativa relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue.

II. Los horarios de llegada y salida de las operaciones de aterrizaje y despegue, identificando al transportista aéreo que realizó cada operación y el horario asignado para dicha operación, de conformidad con los registros y manifiestos de vuelo previstos en los artículos 100 y 104 del RLA. Dicha información deberá ser publicada y actualizada de forma constante a lo largo del día durante todos los días comprendidos dentro de las temporadas de verano e invierno.

III. El calendario que contenga todas las fechas y plazos relacionados con los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, el cual deberá ser publicado oportunamente, previo al periodo de asignación de horarios.

IV. Los formatos para solicitar horarios de aterrizaje y despegue por parte de los transportistas y operadores aéreos.

V. La totalidad de los horarios asignados de forma previa al inicio de cada temporada, identificando al transportista aéreo que corresponde cada asignación, de forma inmediata al término de la fecha de referencia de horarios históricos prevista en el calendario internacional de actividades de coordinación. Para dichos efectos, deberán especificarse los detalles de la asignación, incluyendo los siguientes:

- i. El nombre del transportista u operador aéreo a quien le fue asignado cada horario;
- ii. Si el horario fue asignado por estar sujeto a la prioridad histórica o consiste en una asignación adicional o diferente y, de ser el caso, si el horario fue asignado mediante el mecanismo de subasta o una solicitud de modificación o cambio, señalando en este caso el horario sobre el cual se tenía la prioridad histórica y que fue objeto de la modificación o cambio;
- iii. Los horarios que constituyen las series de horarios asignadas para cada temporada, especificando el número de horarios que comprenden la serie, así como la información que permita identificar la forma en que está compuesta cada serie (horarios específicos y fechas específicas);
- iv. Si el horario está sujeto algún procedimiento administrativo o judicial que impida el reconocimiento de la prioridad en la siguiente asignación de temporada con independencia de su uso u ocupación;
- v. Si la operación que se pretende realizar es de aterrizaje o despegue;
- vi. La ruta que se pretende operar;
- vii. El número del vuelo de cada operación que se pretende; y
- viii. Las características de la aeronave que se utilizará en la operación que se pretende.

La información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la asignación de los horarios.

VI. La lista de horarios devueltos o reintegrados, así como información sobre los transportistas aéreos que los hayan devuelto y la fecha de su devolución o reintegro, lo cual deberá ser publicado inmediatamente después de su devolución o reintegro.

VII. La lista de horarios cancelados, cada uno con la información sobre los transportistas aéreos que los cancelaron y la fecha de cancelación.

VIII. Los horarios de aterrizaje y despegue que se encuentren disponibles durante la temporada, los cuales deberán ser publicados inmediatamente después de que hayan quedado disponibles.

IX. La relación de los horarios solicitados que no pudieron ser asignados de conformidad con lo solicitado y las razones por las que no fue posible asignar un horario de aterrizaje y despegue, ya sea durante el periodo de asignación de horarios o después del mismo.

X. La información generada por el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea y que permita identificar los tiempos reales que corresponden a los registros de cada operación de aterrizaje y despegue. Dicha información deberá ser publicada dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha en que se celebre cada una de las sesiones del SUBCOMITÉ DE DEMORAS.

XI. Reportes mensuales, así como un reporte final al término de cada temporada, sobre los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones en los cuales deberán constar los elementos que sustentan cada determinación. En este sentido, los reportes deberán incluir información sobre el porcentaje de utilización alcanzado respecto de cada serie de horarios de aterrizaje y despegue, desglosando los horarios sobre los que se registraron demoras, cancelaciones y operaciones que no fueron realizadas. Dichos reportes deberán incluir información detallada sobre la forma en que se realizó el cómputo y la calificación en términos del CRITERIO 85/15 previsto en el artículo 99 del RLA.

XII. Las recomendaciones del comité de operación y horarios en materia de asignación de horarios de operación emitidas en términos del artículo 62 de la LA, mismas que deberán contener información que motive el sentido de la recomendación.

XIII. Las transacciones de cesión o intercambio de horarios de aterrizaje y despegue realizadas, especificando los detalles de la transacción, incluyendo:

- a) Los nombres de todas las partes en la transacción;
- b) El tipo de transacción realizada;
- c) En su caso, el valor monetario acordado en la transacción;
- d) La fecha efectiva en la que se realizó la transacción;
- e) El horario o las series de horarios objeto de la cesión o intercambio; y
- f) En su caso, el periodo de operación o las temporadas respecto de las cuales se cede el derecho de preferencia en el uso, sujeto en cualquier caso al cumplimiento del CRITERIO 85/15.

La información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la cesión o intercambio que corresponda.

XIV. Las demás que determine el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO.

Adicionalmente, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO garantizará que la información prevista en las fracciones II, V, VI y VII referidas sea registrada y procesada, de manera que pueda ser publicada, conocida y accesada fácilmente y sin restricción alguna, tanto por el público en general como por los transportistas aéreos para efectos de corroborar la actuación del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y el SUBCOMITÉ DE DEMORAS en materia de asignación, supervisión y calificación de horarios.

MEDIDA M2: CRITERIOS DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO realizará la asignación de horarios de aterrizaje y despegue de temporada mediante series de horarios, basándose en la solicitud por series de horarios que para ese efecto presenten los transportistas aéreos, de forma consistente con las fechas previstas en el calendario internacional de actividades de coordinación y conforme a las siguientes prioridades:

I. Las series de horarios de aterrizaje y despegue sobre las cuales los transportistas aéreos tengan prioridad histórica.

II. Una vez que se hayan asignado los horarios históricos, se asignarán mediante subasta del derecho de preferencia en el uso, de conformidad con lo que establece el artículo 99 del RLA, los siguientes horarios en el caso de las franjas horarias referidas en la declaratoria de saturación que se encuentre vigente:

- a) los horarios nuevos;
- b) los horarios retirados; y
- c) los horarios renunciados.

III. Los cambios de horarios históricos tendrán prioridad sobre solicitudes de los transportistas aéreos de horarios adicionales o diferentes que podrían asignarse por disponibilidad y conforme a lo siguiente:

- a) El número de horarios que comprende la serie (o, en su caso, las series) que se pretendan cambiar debe ser igual o mayor al número de horarios comprendidos en la serie (o las series) que se pretenden obtener mediante el cambio;
- b) De realizarse un cambio en una serie de horarios, el transportista aéreo que lo solicita perderá la prioridad histórica sobre los horarios de la serie que originalmente tenía y que ya no podrá operar en virtud del cambio, obteniendo la prioridad histórica de los horarios en la serie asignada mediante el cambio; y
- c) Únicamente podrán realizarse cambios respecto de horarios que correspondan a franjas horarias objeto de las declaratorias de saturación en campo aéreo, así como a la franja horaria de las 06:00 (seis) horas a las 07:00 (siete) horas.

En caso de que existan dos solicitudes de cambio sobre el mismo horario y/o serie, las solicitudes de prolongación de una operación existente para constituir una operación para todo el año deberán tener prioridad. Cuando no puedan asignarse los horarios de dicha manera, deberán tenerse en cuenta los siguientes criterios:

- a) El periodo de operación del horario que se pretende obtener mediante cambio; es decir, el transportista aéreo que solicite la asignación de un horario para programar y operar vuelos durante un periodo de operación mayor en la misma temporada;
- b) Cuando una veda en un aeropuerto genere un problema de horarios en cualquier otro lugar, deberá tenerse en cuenta al transportista aéreo cuya programación esté restringida por la veda.

Una mayor frecuencia, por ejemplo, una mayor cantidad de vuelos por semana por transportista, no implicará una mayor prioridad en la asignación de horarios.

IV. Por último, se atienden las solicitudes de los transportistas aéreos de horarios adicionales o diferentes a los que tienen que se asignarán por disponibilidad.

El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deberá asignar la totalidad de horarios de aterrizaje y despegue que sean solicitados durante el periodo de asignación de horarios. En ningún caso el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO podrá dejar de asignar horarios solicitados o mantener horarios con la finalidad de asignarlos después del periodo de asignación de horarios.

Ningún transportista u operador aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario de aterrizaje y despegue mediante la asignación correspondiente por parte del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, con excepción de las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las

realizadas por las aeronaves de ala rotativa (helicópteros). El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO condicionará a los transportistas y operadores aéreos la posición de estacionamiento o la salida de una aeronave hasta que tengan asignado un horario de despegue.

Cuando el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO detecte que un transportista u operador aéreo ha realizado una operación de aterrizaje o despegue sin tener un horario asignado, deberá dar aviso de inmediato al comandante del aeródromo para que se proceda a la sanción correspondiente, incluyendo aquella prevista en el artículo 87, fracción XII, de la LAC.

Tras su utilización, los horarios de aterrizaje y despegue regresan al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO para que éste los asigne nuevamente para la siguiente temporada equivalente conforme a las prioridades y criterios referidos y en atención a la calificación de la utilización de los horarios.

El derecho de preferencia en el uso sobre un horario de aterrizaje y despegue vence tras la utilización del horario correspondiente. Su uso de forma consistente con el criterio 85/15 genera únicamente la expectativa de un derecho de preferencia en el uso, mismo que sólo se actualiza mediante la calificación sobre el uso de los horarios en términos del CRITERIO 85/15.

MEDIDA M3: CRITERIOS DE UTILIZACIÓN Y ELEGIBILIDAD PARA LA PRIORIDAD HISTÓRICA

La prioridad histórica sólo se reconocerá sobre cada serie de horarios en el caso de que el transportista aéreo a quien se le asignó la haya utilizado en una proporción mayor al 85% (ochenta y cinco por ciento) o con demoras menores al 15% (quince por ciento) del total de los horarios que formaron parte de la serie en la temporada equivalente anterior, esto es, en cumplimiento con el Criterio 85/15.

Para efectos de determinar el cumplimiento del Criterio 85/15 se computarán:

I. La utilización de la serie de horarios en una proporción mayor al 85% (ochenta y cinco por ciento) que considerará únicamente:

- a) Las cancelaciones por causas imputables al transportista aéreo; y
- b) Las operaciones no realizadas por causas imputables al transportista aéreo.

II. Las demoras imputables al transportista aéreo a quien se le asignó el horario, en una proporción menor al 15% (quince por ciento) de la serie de horarios.

El CRITERIO 85/15 se calculará individualmente sobre cada serie de horarios, tomando en cuenta para tal efecto cada uno de los horarios de la serie que fueron asignados al transportista aéreo y calculando el porcentaje alcanzado por la totalidad de horarios utilizados o demorados de la serie.

El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO definirá el criterio mediante el cual se registrarán los tiempos efectivos de las operaciones de aterrizaje y despegue. En cualquier caso, el criterio que adopte el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deberá referirse a un evento determinado que ocurra en un momento específico en el tiempo (por ejemplo, puesta y retirada de calzos, retracción y extensión del tren de aterrizaje, apertura y cierre de las puertas de la aeronave, etcétera). Este criterio deberá ser único, consistente y aplicable para todas las operaciones del aeródromo y deberá referirse a un evento determinado que ocurra en un momento específico en el tiempo.

Los horarios adicionales o diferentes asignados a los transportistas aéreos por disponibilidad no podrán optar por la prioridad histórica, con excepción de los horarios solicitados y asignados como una serie al inicio del periodo de asignación de horarios y formen una serie al final de una temporada.

En caso de que un transportista aéreo se encuentre sujeto a un concurso mercantil no quedará exento del cumplimiento del CRITERIO 85/15 para solicitar el reconocimiento de la prioridad histórica.

MEDIDA M4: SUBASTA DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE



39916

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

Las subastas previstas en el artículo 99 del RLA se realizan sobre el derecho de preferencia en el uso de los horarios nuevos, los retirados y los renunciados.

Las subastas deberán seguir los principios de transparencia y máxima publicidad, igualdad, competitividad, procedimiento expedito y oportunidad respecto a la programación de las temporadas y podrán diseñarse de manera que la asignación se realice considerando la mayor garantía en depósito, en cuyo caso deberán preverse las condiciones y términos en los que habrá de devolverse o ejecutarse la garantía. Las subastas deberán realizarse sobre horarios individuales y será responsabilidad de los transportistas aéreos ocupar por series los horarios asignados mediante subasta para efectos de conservar la prioridad histórica sobre las mismas.

Para el diseño y emisión de las reglas que rijan las subastas del derecho de preferencia en el uso de horarios de aterrizaje y despegue, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deberá solicitar la opinión vinculante de la Comisión Federal de Competencia Económica, quien podrá determinar las características y condiciones generales del procedimiento de subastas, así como la determinación de medidas que protejan y promuevan el proceso de competencia y libre concurrencia, con el objeto de que dicha autoridad pueda prevenir la actualización de riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia.

En caso de que el AICM considere más apropiado realizar las subastas sobre series de horarios, podrá proponer dicho mecanismo alternativo de subasta a través de la solicitud de opinión vinculante que presente ante la Comisión Federal de Competencia Económica. Dicha propuesta deberá venir acompañada de las razones que justifiquen la asignación por series mediante la subasta.

En aquellos casos en los que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO requiera o pretenda modificar las características y las condiciones del procedimiento de subasta, deberá solicitar nuevamente la opinión vinculante de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Los transportistas aéreos que deseen participar en cada proceso de asignación por subasta no requerirán la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, salvo aquellos que actualicen los supuestos previstos en la Medida M11 de estos lineamientos.

El horario obtenido mediante el mecanismo de asignación por subasta también estará sujeto al CRITERIO 85/15, en términos de la Medida M3 de estos lineamientos, una vez que haya transcurrido el plazo previsto en el artículo 99 del RLA vigente, por lo que el transportista aéreo que no cuente con el porcentaje mínimo de utilización o demoras no le será reconocida la prioridad histórica sobre el mismo para la siguiente temporada equivalente.

Los horarios asignados mediante subasta podrán intercambiarse o cederse de conformidad con lo señalado en el artículo 98 del RLA y en términos de lo previsto en la Medida M10 de estos lineamientos, siendo responsabilidad de los transportistas aéreos ocupar por series los horarios asignados mediante subasta para efectos de conservar la prioridad histórica sobre las mismas, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 99 del RLA vigente.

Los transportistas aéreos deberán informar al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO sobre la forma en que pretenden ocupar por series los horarios asignados a través de una subasta, para efectos de su calificación al final de la temporada y su consecuente reconocimiento de la prioridad histórica.

MEDIDA M5: ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE ADICIONALES O DIFERENTES

Después del periodo de asignación de horarios y durante la temporada, en caso de existir horarios disponibles, el administrador aeroportuario podrá asignarlos como horarios adicionales o diferentes, conforme a lo dispuesto en el artículo 96 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

El administrador aeroportuario atenderá las solicitudes de los transportistas aéreos de horarios adicionales o diferentes a los que ya tienen dando prioridad a los vuelos en el orden previsto en el artículo 95, fracción I, inciso a, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos:

- I. Regulares de pasajeros;
- II. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros;
- III. Regulares de carga; y
- IV. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de carga.

En caso de que se reciban dos o más solicitudes de asignación de horarios adicionales o diferentes del mismo horario para vuelos del mismo tipo, se asignará el horario de conformidad con el orden de presentación.

MEDIDA M6: DEVOLUCIÓN Y CANCELACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Las devoluciones se realizarán hasta antes de la fecha de referencia de históricos conforme a lo siguiente:

I. No se reconocerá la prioridad histórica respecto de aquellos horarios devueltos o reintegrados antes de la fecha de referencia de históricos, cuando se trate de cinco o más horarios asignados en semanas consecutivas. En este supuesto, las devoluciones o reintegros reducirán la serie o la fragmentarán en periodos individuales elegibles para la prioridad histórica. Cuando los periodos individuales se reconozcan como parte del mismo servicio, esto es, mismo número de vuelo y ruta, el CRITERIO 85/15 se calculará sobre el número total de operaciones en todos los periodos individuales elegibles para la prioridad histórica, es decir, se calculará sobre la totalidad de la serie, aun cuando hubiera quedado fragmentada.

II. La devolución o reintegro de menos de cinco horarios asignados en semanas consecutivas, que se realice antes de la fecha de referencia de históricos, no conllevará la pérdida de la prioridad histórica, siempre y cuando el número total de devoluciones o reintegros sea el 20% (veinte por ciento) o menos del periodo entre la primera y la última fecha de la serie de horarios.

Los horarios devueltos o reintegrados sobre los que no se reconozca la prioridad histórica serán calificados como horarios renunciados al final de la temporada correspondiente y deberán asignarse en términos del artículo 99 del RLA.

Las cancelaciones se podrán realizar únicamente después de la fecha de referencia de históricos y se computarán como una no utilización conforme al CRITERIO 85/15, con excepción de las cancelaciones que se realicen por causas no imputables al transportista aéreo.

MEDIDA M7: CAUSAS NO IMPUTABLES A LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS

No serán imputables a los transportistas aéreos aquellas demoras, cancelaciones y operaciones no realizadas cuando demuestren que se deben a alguno de los motivos o circunstancias que se describen a continuación:

I. Cuando las operaciones sean afectadas por circunstancias o motivos imprevistos e inevitables ajenos al control de los transportistas aéreos y que tengan como consecuencia:

- a) Una inmovilización o afectación en la operación de la aeronave generalmente utilizada para efectuar el servicio aéreo en cuestión, por ejemplo, condiciones climáticas adversas y el cierre total o parcial de un aeropuerto o del espacio aéreo; y
- b) Una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión en operaciones específicas durante una parte importante del periodo de programación correspondiente.

II. Interrupción de los servicios aéreos motivada por acciones encaminadas a afectar dichos servicios, de forma tal que al transportista aéreo le resulte práctica o técnicamente imposible efectuar sus operaciones de acuerdo con lo previsto, por ejemplo, huelgas declaradas existentes por autoridades competentes.



39918

MEDIDA M8: SOLICITUDES DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Las solicitudes de horarios históricos por parte de los transportistas aéreos deberán realizarse con base en series de horarios y presentarse para cada temporada en las fechas determinadas en el calendario internacional de actividades coordinación. Al presentar su solicitud, los transportistas aéreos deberán usar los formatos de mensajes especificados por el administrador aeroportuario y, en su caso, señalar la prioridad histórica que ostentan sobre el horario.

Todas las solicitudes de horarios deberán contener la siguiente información:

- I. La fecha efectiva en la que se presenta la solicitud;*
- II. El día y horario específico de cada operación que se pretende realizar con los horarios solicitados, de manera que en todos los casos se especifique la manera en que se conforma la serie de horarios que se solicita;*
- III. Si la operación que se pretende realizar es de aterrizaje o despegue;*
- IV. La ruta que se pretende operar;^[19]*
- V. El número del vuelo de cada operación que se pretende;*
- VI. Las características de la aeronave que se utilizará en la operación que se pretende; y*
- VII. La demás información que considere pertinente el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, la cual deberá requerirse de forma consistente y oportuna a través del formato de solicitud de horarios correspondiente.*

El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO no considerará las solicitudes que no contengan la totalidad de la información señalada.

MEDIDA M9: SUPERVISIÓN Y CALIFICACIÓN DE HORARIOS

El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO reconocerá la prioridad histórica a los transportistas aéreos que hubieran utilizado las series de horarios conforme al Criterio 85/15 con base en la información correspondiente a los horarios por series que hubiera asignado y la calificación de las cancelaciones, operaciones no realizadas y demoras imputables a los transportistas aéreos que realice el SUBCOMITÉ DE DEMORAS.

El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO se asegurará de que mensualmente los transportistas aéreos tengan conocimiento de las series de horarios que estén por debajo del porcentaje mínimo de utilización o demoras, en términos del CRITERIO 85/15. El SUBCOMITÉ DE DEMORAS enviará un reporte mensual al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y al comité de operación y horarios con información detallada sobre la calificación de la utilización de las series de horarios.

Toda vez que los transportistas aéreos participan en el Comité de Operación y Horarios y en el SUBCOMITÉ DE DEMORAS, AICM deberá establecer mecanismos que impidan que las actividades que los transportistas realicen a través de su participación en dichos órganos impliquen riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia relacionados con la comunicación o el intercambio de información comercialmente sensible entre agentes económicos competidores.

En un plazo máximo de treinta días a partir de que finalice la temporada correspondiente, el SUBCOMITÉ DE DEMORAS presentará el reporte final de la calificación de los horarios al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y al Comité de Operación y Horarios con la finalidad de que el

¹⁹ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: "Los horarios de aterrizaje y despegue no tienen una ruta o número de vuelo o aeronave específico, es decir, no se asignan en función de dichas características y, por ello, los transportistas podrán utilizar los horarios en forma flexible".

ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y los transportistas aéreos puedan prepararse para el periodo de asignación de horarios de la siguiente temporada equivalente.

MEDIDA M10: CESIONES E INTERCAMBIOS DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Los transportistas aéreos podrán ceder o intercambiar horarios de aterrizaje y despegue de forma no onerosa o a título oneroso.

Los transportistas aéreos podrán ceder o intercambiar a título oneroso el derecho de preferencia en el uso de los horarios de aterrizaje y despegue cuando se encuentren al corriente en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 del RLA, los hubieran utilizado conforme al CRITERIO 85/15 durante la temporada equivalente anterior y notifiquen al administrador aeroportuario de la operación.

Dicha notificación deberá identificar con precisión los horarios objeto de la transacción la fecha efectiva de la transacción y, de ser el caso, el periodo de operación o las temporadas respecto de las cuales se cede el derecho de preferencia en el uso, sujeto en cualquier caso al cumplimiento del CRITERIO 85/15. El transportista aéreo deberá acompañar a su notificación todos los elementos necesarios para que el administrador aeroportuario pueda confirmar si los horarios reúnen los requisitos para ser objeto de la transacción.

Únicamente en el caso de la cesión a título oneroso de horarios de aterrizaje y despegue el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deberá observar lo siguiente:

El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO publicará en su página de Internet o en un sistema electrónico que para estos efectos implemente, la intención del transportista aéreo de realizar la transacción, así como todos los detalles relevantes de la misma. La publicación deberá indicar el plazo para recibir las ofertas y contraofertas, pero deberá reservar la identidad de los transportistas que realicen ofertas.

Las ofertas y contraofertas se realizarán por medio del sitio de la página de Internet del AEROPUERTO o mediante sistemas electrónicos y serán públicas y exclusivamente monetarias. Sin embargo, la identidad de los transportistas que realicen ofertas no podrá ser revelada. En las transacciones de cesión, el transportista aéreo que pretenda llevar a cabo la operación deberá aceptar la oferta monetaria más alta entre las recibidas por el oferente o los oferentes.

Una vez acordada y cerrada una transacción, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deberá recabar la siguiente información para efectos de su confirmación, los cuales deberán incluir:

- I. Los nombres de las partes en la transacción;*
- II. El precio ofrecido por cada oferente;*
- III. La fecha efectiva en la que se realizará la transacción; y*
- IV. En su caso, el periodo de operación o las temporadas respecto de las cuales se cede el derecho de preferencia en el uso, sujeto en cualquier caso al cumplimiento del CRITERIO 85/15.*

El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deberá confirmar y notificar a ambas partes, antes del cierre de la transacción, que los transportistas aéreos involucrados en dicha operación se encuentran al corriente y han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 98 del RLA. El resultado de la transacción, incluyendo sus términos, deberá ser publicado por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO en la página de Internet del AEROPUERTO.

La serie de horarios de aterrizaje y despegue que sea objeto de una cesión o intercambio conservará en su registro el nivel de utilización generado por el transportista aéreo que lo utilizó hasta el momento de la cesión o intercambio. En consecuencia, el porcentaje de utilización generado por el transportista aéreo original se contabilizará junto con el porcentaje de utilización que genere el transportista que

lo obtiene a partir de la fecha de asignación para efectos de calificar la utilización de los horarios en términos de lo establecido en la Medida M3.

Asimismo, el horario individual de aterrizaje o despegue que sea objeto de una cesión o intercambio se contabilizará en el porcentaje de ocupación de la serie de horarios a la que se integre.

En ningún caso las cesiones e intercambios deben ser utilizadas como un mecanismo para retener indebidamente horarios de aterrizaje y despegue, esto es, cuando se pretenda evadir el cumplimiento del CRITERIO 85/15, o como un mecanismo para bloquear el acceso a otros transportistas. Ello puede ocurrir incluso cuando las cesiones o intercambios se realicen entre agentes económicos que forman parte del mismo grupo de interés económico o cuando las cesiones e intercambios se realicen entre agentes económicos que participan en el mercado a través de alianzas comerciales, acuerdos de código compartido, coinversiones o acuerdos de operaciones conjuntas. Por lo anterior, cualquier horario sujeto a cesión o intercambio conservará en su registro el nivel de utilización generado por el transportista aéreo que originalmente lo utilizó hasta el momento de la cesión o el intercambio.

MEDIDA M11: LÍMITE A LA ACUMULACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Los horarios de aterrizaje y despegue ocupados de forma efectiva y apegada a lo asignado por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO en términos del RLA y que hayan sido calificados como utilizados, generando a partir de la calificación la prioridad histórica para su próxima asignación deberán asignarse por series en términos de lo establecido en la medida M2 de estos lineamientos.

El aeropuerto no asignará horarios de aterrizaje y despegue a aquellos transportistas que después de la asignación por prioridad mencionada en el párrafo anterior, acumulen más del 35% (treinta y cinco por ciento) del total de los horarios de aterrizaje y despegue en una misma franja horaria. En este sentido estos transportistas no podrán participar en las subastas previstas en el artículo 99 del RLA vigente y la Medida M2. Dichos transportistas tampoco podrán obtener horarios de aterrizaje y despegue en dichas franjas a través de cesiones o intercambios.

El aeropuerto podrá asignar horarios de aterrizaje y despegue a aquellos transportistas que después de la asignación por prioridad mencionada, acumulen menos del 35% (treinta y cinco por ciento) del total de los horarios de aterrizaje y despegue en una misma franja horaria, hasta en tanto no rebasen dicho límite de 35% (treinta y cinco por ciento).

El aeropuerto deberá retirar los horarios de aterrizaje y despegue que como resultado de cesiones o intercambios rebasen los límites de acumulación de que se realicen en contravención a lo señalado en los párrafos anteriores.

Durante el periodo de asignación de horarios que se realiza de forma previa al inicio de la temporada, no se podrán asignar horarios adicionales o diferentes a los transportistas aéreos que superen el límite de acumulación referido. No obstante, después de la fecha de referencia de históricos sí podrán solicitar horarios adicionales o diferentes que sean asignados por disponibilidad.

Cuando un transportista aéreo cuya participación supere el límite a la acumulación de horarios por franja horaria considere que existen circunstancias en las que el incremento en su participación de horarios no presenta riesgos a la competencia y libre concurrencia, podrá solicitar la opinión favorable de la Comisión Federal de Competencia Económica para participar en las subastas de horarios o en una transacción de cesión o intercambio de horarios.

Para efectos de contabilizar si los horarios de un transportista aéreo superan el límite de acumulación del 35% (treinta y cinco por ciento) en franja horaria, deberá tenerse en cuenta la totalidad de los



horarios asignados a los demás miembros del mismo grupo de interés económico, conforme a lo determinado por la Comisión Federal de Competencia Económica.^[20]

Se considerará que existe un grupo de interés económico para efectos de la aplicación de estos lineamientos en los siguientes supuestos:

- a) Cuando un conjunto de personas físicas o morales tienen intereses comerciales y financieros afines y coordinan sus actividades para lograr un determinado objetivo común, pudiendo ejercer una influencia decisiva o un control real o latente sobre la otra; y
- b) Cuando una persona física o moral, directa o indirectamente, coordina las actividades del grupo para operar en los mercados y, además, puede ejercer una influencia decisiva o control sobre otro;

No podrán realizarse acuerdos, convenios o contratos de operaciones conjuntas que tengan por objeto o efecto de evadir el cumplimiento de esta medida.

El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deberá retirar los horarios de aterrizaje y despegue cuando éstos se hubieran cedido o intercambiado en contra de lo establecido en esta medida.

Esta medida no debe implicar el retiro de horarios elegibles para la prioridad histórica cuando se cumplan los criterios de ocupación de conformidad con el CRITERIO 85/15.

MEDIDA M12: OPERACIONES CONJUNTAS

Ninguna de las operaciones conjuntas que realicen los transportistas aéreos, incluyendo aquellas que se realicen a través de acuerdos de arrendamiento húmedo, código compartido, alianzas comerciales, coinversiones, entre otras, quedan exceptuadas de la aplicación de las disposiciones previstas en la LFCE.

Las operaciones conjuntas, los acuerdos de arrendamiento húmedo o de código compartido, así como las alianzas comerciales, las coinversiones o cualquier otro tipo de acuerdo, convenio o contrato entre transportistas aéreos no podrán ser utilizadas como un mecanismo para evadir el límite a la acumulación de horarios previsto en estos lineamientos.

El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deberá recabar la información respecto de todas las operaciones conjuntas que los transportistas aéreos realicen en el AEROPUERTO, en particular, los acuerdos, contratos o convenios a través de los cuales se realicen dichas operaciones. Asimismo, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deberá recabar respecto de cada uno de los transportistas aéreos que participen en operaciones conjuntas declaraciones bajo protesta de decir verdad a través de las cuales manifiesten que las operaciones conjuntas, los acuerdos de arrendamiento húmedo o de código compartido, así como las alianzas comerciales, las coinversiones o cualquier otro tipo de acuerdo, convenio o contrato entre transportistas aéreos no serán utilizadas como un mecanismo para evadir el límite a la acumulación de horarios previsto en estos lineamientos.

MEDIDA M13: CALENDARIO

El periodo de asignación de horarios deberá llevarse a cabo de conformidad con el calendario internacional de actividades de coordinación.²¹

El cumplimiento de los LINEAMIENTOS fue ordenado a AICM dentro de los plazos previstos en el calendario de aplicación establecido en la RESOLUCIÓN, tal como se advierte a continuación:

“VII.3. Calendario de aplicación

²⁰ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: “En el presente procedimiento la AI identificó en el DP los grupos de interés económico sin que su conformación haya sido desvirtuada.”

²¹ Páginas 1746 a 1758 de la RESOLUCIÓN.

a) *Solicitud de opinión vinculante*

Dentro de los tres meses siguientes a que surta efectos la notificación de la presente resolución, AICM deberá presentar ante esta COMISIÓN, para su aprobación, la solicitud de opinión vinculante relacionada con las reglas que habrán de regir las subastas del derecho de preferencia en el uso de horarios de aterrizaje y despegue. Esta COMISIÓN podrá determinar las características y condiciones generales del procedimiento de subastas con el objeto de que dicha autoridad pueda prevenir la actualización de riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia.

b) *Informe sobre el cumplimiento de la Medida M1*

Dentro de los dos primeros meses siguientes a que termine la temporada que transcurra al momento en que surta efectos la notificación de la presente resolución, AICM deberá elaborar y presentar un informe ante esta COMISIÓN mediante el cual se describa y acredite el cumplimiento de la Medida M1 incluida dentro de los 'Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL' previstos en la presente resolución, esto es, el cumplimiento de la medida en materia de transparencia y acceso a la información.

c) *Informe sobre el cumplimiento de la medida M11*

Dentro de los dos primeros meses siguientes a aquel en que termine la próxima temporada de invierno, así como dentro de los dos primeros meses siguientes a aquel en que terminen todas y cada una de las temporadas de verano e invierno subsecuentes, AICM deberá elaborar y presentar un informe ante esta COMISIÓN mediante el cual describa y acredite el cumplimiento de la Medida M11 incluida dentro de los 'Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL' previstos en la presente resolución, esto es, el cumplimiento de la medida en materia de los límites a la acumulación de horarios. Para dichos efectos, AICM deberá presentar información completa sobre la totalidad de los horarios asignados a cada uno de los TRANSPORTISTAS en la temporada correspondiente que hubiera concluido, así como una declaración bajo protesta de decir verdad a través de la cual señale que no ha asignado horarios de aterrizaje y despegue, distintos a aquellos asignados por el reconocimiento de la prioridad histórica, a ningún transportista aéreo que (de forma individual o de forma conjunta con otros miembros del mismo grupo de interés económico) acumule más del 35% (treinta y cinco por ciento) del total de los horarios de aterrizaje y despegue en una misma franja horaria y, en su caso, que ha retirado los horarios de aterrizaje y despegue cuando éstos se hubieran cedido o intercambiado en contra de lo establecido en la medida M11.

d) *Informe sobre el cumplimiento de la medida M12*

Dentro de los dos primeros meses siguientes a aquel en que termine la próxima temporada de invierno, así como dentro de los dos primeros meses siguientes a aquel en que terminen todas y cada una de las temporadas de verano e invierno subsecuentes, AICM deberá elaborar y presentar un informe ante esta COMISIÓN mediante el cual se refieren todas las operaciones conjuntas que los transportistas aéreos realicen en el AEROPUERTO. Dicho informe deberá incluir lo siguiente: (i) información sobre los transportistas aéreos involucrados en la operación conjunta; (ii) fecha de celebración y vigencia de los acuerdos, contratos o convenios a través de los cuales se realicen dichas operaciones conjuntas; (iii) descripción general de la operación conjunta que se realiza, esto es, cuál es su naturaleza, objeto y alcance; (iv) relación de los transportistas aéreos que participen en operaciones conjuntas y hubieran realizado declaraciones bajo protesta de decir verdad en el sentido de que las operaciones conjuntas, los acuerdos de arrendamiento húmedo o de código compartido, así como las alianzas comerciales, las coinversiones o cualquier otro tipo de acuerdo, convenio o contrato entre transportistas aéreos no serán utilizadas como un mecanismo para evadir el límite a la acumulación de horarios previsto en estos lineamientos.

e) *Aplicación de las medidas relacionadas con la asignación, el control y la supervisión del uso de los horarios de aterrizaje y despegue*

Únicamente durante las dos temporadas inmediatas siguientes que se inicien con posterioridad a la fecha en que surta efectos la notificación de la presente resolución, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO podrá determinar los horarios históricos de aterrizaje y despegue de conformidad con los criterios de utilización y elegibilidad para la prioridad histórica que, en su caso, se hayan previsto en las normas vigentes en las dos temporadas equivalentes anteriores.

Sin perjuicio de lo anterior, durante las dos temporadas inmediatas siguientes que se inicien con posterioridad a la fecha en que surta efectos la notificación de la presente resolución, la calificación en materia de la utilización de los horarios de aterrizaje y despegue de conformidad con el CRITERIO 85/15 deberá realizarse conforme a lo siguiente:

I. Los horarios asignados de forma individual se contabilizarán para efectos de su calificación como series al concluir la temporada, en aquellos casos en los cuales el transportista aéreo haya solicitado antes del inicio de la temporada, como mínimo, cinco horarios de aterrizaje y despegue para un mismo minuto, hora y día de la semana distribuidos regularmente en la misma temporada y dichos horarios hubieran sido asignados de esta forma, o si dicha forma no fuera posible, cuando los horarios hubieran sido asignados en un intervalo máximo de diez minutos respecto del mismo minuto, hora y día de la semana distribuidos regularmente en la misma temporada.

II. Los horarios asignados de forma individual que no puedan ser contabilizados como series al concluir la temporada, debido a que no conformen series integradas como mínimo de cinco horarios de aterrizaje y despegue en términos de la fracción anterior, serán contabilizados para efectos de su calificación de forma individual únicamente al concluir las primeras temporadas de verano e invierno referidas.

De conformidad con lo establecido en el artículo 99 del RLA, a partir de la tercera temporada que inicie con posterioridad a la fecha en que surta efectos la notificación de la presente resolución, los horarios de aterrizaje y despegue de temporada deberán ser solicitados y asignados mediante series. Asimismo, para efectos de la calificación en materia de su utilización, a partir de dicha temporada, todos los horarios de aterrizaje y despegue asignados se computarán y calificarán mediante series y será responsabilidad de los transportistas aéreos conformar las series para efectos de conservar la prioridad histórica sobre las mismas. Al final de dichas temporadas, deberán retirarse los horarios en términos de lo establecido en el artículo 99 del RLA y los Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL previstos en la presente resolución.

El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deberá llevar a cabo el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue mediante subasta de conformidad con lo establecido en el artículo 99 del RLA y en los Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL previstos en la presente resolución a partir de las temporadas de verano e invierno siguientes a aquellas en que se realice por primera vez la asignación y calificación por series de horarios.

En la medida en que AICM acredite que ha dado cumplimiento a los Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL previstos en la presente resolución o demuestre que los problemas identificados en esta resolución respecto de los mecanismos y procedimientos de asignación de horarios han sido eliminados, esta autoridad podría reevaluar la pertinencia y permanencia de la medida a través de la cual se imponen límites a la acumulación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. En este sentido, esta autoridad deberá evaluar la información que al respecto presente AICM dentro del plazo de dos meses siguientes a aquel en que dicho agente económico presente los elementos correspondientes.

De conformidad con lo que establece el artículo 94 de la LFCE, cuando a juicio del AICM hayan dejado de reunirse los requisitos para que el INSUMO ESENCIAL sea considerado como tal, podrá solicitar a la COMISIÓN el inicio de la investigación prevista en este artículo, con el objeto de que la COMISIÓN determine si continúan o no actualizándose dichos requisitos. Como lo establece el precepto referido, si la COMISIÓN determina que el bien o servicio no reúne los requisitos para ser

considerado un insumo esencial, a partir de ese momento quedará sin efectos la resolución que hubiera emitido la COMISIÓN regulando el acceso al mismo.”²²

TERCERA. De conformidad con lo establecido en la RESOLUCIÓN, el PLENO previó lo siguiente para el caso de que entraran en vigor los anteproyectos de regulación en materia de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue denominados “Decreto por el que se reforma y adiciona el Reglamento de la Ley de Aeropuertos” y las “Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación” que la SCT presentó ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, así como para el supuesto en que el AICM solicitara una modificación a los LINEAMIENTOS al considerar que se actualiza un impedimento (o impedimentos) para cumplir con los LINEAMIENTOS, con motivo de una reforma o modificación a las disposiciones incluidas en la LA, la LAC, el RLA o el RLAC, de conformidad con lo siguiente:

“La SCT elaboró los anteproyectos de regulación en materia de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue denominados “Decreto por el que se reforma y adiciona el Reglamento de la Ley de Aeropuertos” y las “Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación” y los presentó ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.^[23] Después de un análisis realizado por esta COMISIÓN, se indica que los anteproyectos guardan estrecha coincidencia con los proyectos que AICM presentó como condiciones, en virtud de lo dispuesto en el artículo 94, fracción VII de la LFCE, y que ya fueron analizados por este PLENO mediante la resolución emitida el dieciséis de marzo de dos mil diecisiete que obra en este mismo EXPEDIENTE.

Por las razones expuestas en dicha resolución, mismas que deberán tenerse por reproducidas en esta parte en lo conducente, esta COFECE concluyó que los proyectos analizados a través de las medidas propuestas por AICM no resultan idóneos ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP, en términos de lo establecido en el artículo 94, fracción VII, de la LFCE, y no cumplen con los requisitos establecidos en las fracciones I, II y III del artículo 107 de las DRS, de conformidad con los elementos y los razonamientos analizados en el considerando TERCERO de dicha resolución.

[...]

En este sentido, el PLENO de esta COFECE considera que de entrar en vigor los anteproyectos que se presentaron ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, o cualquier anteproyecto similar a los que ya fueron analizados dentro del presente EXPEDIENTE de los cuales se desprendan deficiencias similares a las observadas por este PLENO, no se estarán atendiendo los problemas de competencia identificados a lo largo de la presente resolución.

Por ello, esta autoridad considera que los límites a la acumulación de horarios deberán aplicarse y permanecer vigentes hasta que el AICM acredite ante esta COMISIÓN que ha dado cumplimiento a los Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL que se incluyen en la presente resolución o demuestre que los problemas identificados en esta resolución respecto de los mecanismos y procedimientos de asignación de horarios han sido eliminados.

Asimismo, se indica que esta COFECE cuenta con las atribuciones previstas en la LFCE para vigilar el cumplimiento de sus resoluciones. En particular, esta COFECE podrá verificar que los

²² Páginas 1764 a 1766 de la RESOLUCIÓN.

²³ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: “Actualmente, dichos ante proyectos se pueden consultar en las siguientes páginas de Internet: <http://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/20235> y <http://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/20234>. En dichas páginas se indica que los documentos fueron recibidos por la COFEMER el quince de mayo de dos mil diecisiete.”

“Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL” se cumplan en la medida en que éstos sean consistentes con la regulación vigente en su momento, en particular, con las disposiciones previstas en la LA, la LAC, el RLA y el RLAC. Se considera que los “Lineamientos para regular la forma de acceso al Insumo Esencial” son acordes con la regulación prevista en dichos cuerpos normativos, regulan el insumo esencial para que haya mayor competencia en todo aquello que no es contrario a la ley, y son de cumplimiento obligatorio y estricto para AICM.

En caso de que, en virtud de modificaciones a la LA, la LAC, el RLA o el RLAC, AICM considere que no puede dar cumplimiento a los “Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL”, podrá presentar dentro de los quince días hábiles siguientes a aquel en que entren en vigor dichas modificaciones un escrito mediante el cual solicite una aclaración respecto de la forma de cumplimiento de las medidas incluidas en los “Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL”.

En este supuesto, esto es, en caso de que se reformen o realicen modificaciones a las disposiciones incluidas en la LA, la LAC, el RLA o el RLAC, AICM deberá motivar y justificar las razones por las cuales considera que se encuentra impedido o no puede cumplir con las medidas incluidas dentro de los “Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL”. Esta COFECE evaluará si efectivamente se acredita el impedimento o los impedimentos que, en su caso, señale AICM. Asimismo, esta autoridad podrá realizar las modificaciones que considere necesarias a los “Lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL” para efectos de que AICM pueda cumplir con los mismos de forma consistente con las modificaciones que, en su caso, se realicen a las disposiciones incluidas en la LA, la LAC, el RLA o el RLAC y para que dicho agente económico pueda eliminar los problemas identificados en esta resolución respecto de los mecanismos y procedimientos de asignación de horarios.²⁴ [Énfasis añadido]

CUARTA. Mediante escritos presentados los días dos y veinte de octubre de dos mil diecisiete, así como el veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete y el tres de enero de dos mil dieciocho, AICM manifestó que diversas medidas se han vuelto de imposible cumplimiento en virtud de la entrada en vigor de la NUEVA REGULACIÓN, por lo que, en su opinión, se actualiza el supuesto previsto en la página 1745 de la RESOLUCIÓN y el PLENO debe revocar o modificar los LINEAMIENTOS.

Mediante el escrito de dos de octubre de dos mil diecisiete, AICM manifestó:

“Como es del conocimiento de esa H. Comisión el día 29 de septiembre de 2017 se publicaron en el Diario Oficial de la Federación el “DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos (el “RLA”) [ANEXO 2] que ha modificado el artículo 99 y adiciona los artículos 96 Bis, 99 Bis, 132 Bis y 132 Ter y se deroga el artículo 102 del RLA y las Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación (las “Bases”) [ANEXO 3].

Se señala a esa Comisión que el AICM estima que la medida M4 “Subasta de horarios de aterrizaje y despegue”, se ha vuelto de imposible cumplimiento en razón de que la misma se refiere a la manera en que habrían de ser implementadas las subastas previstas en el antiguo artículo 99 del RLA, mismo que se ha modificado completamente.

Como esa Comisión podrá verificar el artículo 99 RLA vigente no permite la existencia de subastas y tampoco el artículo 96 bis (disposición que ahora regula la forma de asignación de horarios en aeropuertos saturados), por lo mismo, el AICM se verá imposibilitado de aplicar dicho mecanismo en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue. [...]

²⁴ Páginas 1744 y 1745 de la RESOLUCIÓN.

[...]

De esta forma es clara la intención del Ejecutivo Federal que en el ejercicio de la facultad reglamentaria prevista en el artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ha decidido modificar el artículo 99 del RLA y en su lugar proveer en la esfera administrativa la exacta observancia de la Ley de Aeropuertos en relación con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación. Cabe señalar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil al expedir las Bases, tampoco ha previsto la figura de la subasta y ha incorporado otros conceptos novedosos para la más eficiente utilización de la infraestructura del AICM.

[...]

La COFECE motivó su Resolución y regulación en materia de subastas señalando que:

El AICM se encontraba en condiciones de aplicar el contenido del artículo 99 del RLA vigente en el momento de la emisión de la Resolución;

Que dicho artículo 99 del RLA preveía “la asignación de un conjunto de horarios mediante el procedimiento de subasta, esto es que los horarios que se retiren en virtud de no cumplir con el CRITERIO 85/15, los horarios nuevos, los horarios que sean renunciados por los TRANSPORTISTAS, los horarios retirados por adeudos vencidos en el pago de servicios señalados en el artículo 96 del RLA, así como los horarios previstos que se retiren en términos de la fracción II del artículo 99 del RLA (retiro del 10% -diez por ciento- de los horarios), cuando se actualicen los supuestos normativos correspondientes” (p. 1743 de la Resolución).

Es el caso que los artículos 99 y 96 bis del RLA vigente no prevén las figuras señaladas por COFECE en su resolución y tampoco permite la subasta de horarios. Por lo tanto, el AICM se ve impedido a cumplir con la determinación emitida por la COFECE en los “Lineamientos para regular el acceso al insumo esencial”; pues las disposiciones señaladas del 99 del RLA contravienen a las subastas, toda vez que no consideran la existencia de retiro de horarios tal como lo preveía el antiguo artículo 99 del RLA.

En este sentido, el AICM se ve imposibilitado de incumplir [sic] con la medida M4 “Subasta de los horarios de aterrizaje y despegue”.²⁵

En el escrito de veinte de octubre de dos mil diecisiete AICM señaló lo siguiente:

“El 29 de septiembre de 2017 se publicaron en el Diario Oficial de la Federación (DOF) modificaciones al Reglamento de la Ley de Aeropuertos (“RLA”) y se emitieron las Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación (las ‘Bases’ y conjuntamente referidos como la ‘Regulación’), las cuales no son objeto de prueba.

Lo anterior actualiza el supuesto a que se refieren los párrafos tercero y cuarto de la página 1745 de la resolución dictada por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica (‘COFECE’ o ‘Comisión’) el 26 de junio de 2017 del presente procedimiento.

En este tenor, se solicita a esta autoridad la revocación, o al menos la modificación de las órdenes impuestas al AICM en la Resolución, toda vez que a la luz de la nueva Regulación el AICM considera que se encuentra impedido para cumplir esas órdenes en los términos en que fueron emitidas.

I. *Implicaciones de cambio de circunstancias derivadas de las modificaciones al RLA y la emisión de las Bases sobre la motivación del acto.*

²⁵ Folios 39358 a 39362 del EXPEDIENTE.

Con las modificaciones realizadas al RLA y las nuevas Bases que regulan los mecanismos de asignación de horarios, se cambia sustancialmente el entorno regulatorio analizado por esa COFECE en su Resolución, y que sirvió de motivación a la misma. La Regulación introduce cambios importantes que incentivan la competencia entre los transportistas aéreos y otorgan certidumbre y transparencia a los procesos de asignación de horarios, con sus respectivos beneficios en la planeación de operaciones de los transportistas y del propio AICM.

En opinión de este Aeropuerto, la Resolución encuentra diversas contradicciones con la Regulación vigente en la materia como resultado del cambio que se operó en diversos ordenamientos, lo que se estima que ha convertido a la determinación en un acto 'inoportuno' e 'inconveniente' en diversos aspectos.

Lo anterior, provoca que las circunstancias apreciadas por esa Comisión para emitir el acto han variado completamente, cuestión que compromete, si no es que nulifica la motivación utilizada por esta autoridad a lo largo de más de 400 páginas de su Resolución. Es decir, la razón y el para qué de las órdenes dictadas al AICM ya no existe, o al menos las circunstancias tomadas en cuenta se han desvanecido y ya no tiene una pertenencia lógica de las órdenes a los hechos y regulación considerados para imponerlas. Por tanto, es totalmente claro que las órdenes impuestas en la Resolución carecen de motivación por el cambio en el contexto regulatorio.

[...]

Lo anterior se considera debido a que las órdenes emitidas en la Resolución ya resultan incompatibles, cuando son innecesarias y duplicadoras de la Regulación, debido a que fueron emitidas con una regulación vigente al momento de la emisión de la Resolución, que se ha visto modificada sustancialmente. Se estima que esa H. Comisión debe tomar en cuenta que la nueva Regulación introduce figuras como el coordinador de horarios y fortalece al subcomité de demoras, por lo que con las órdenes impuestas al AICM ni siquiera pueden ser cumplidas por éste, por haber pasado esas atribuciones al ámbito de los entes señalados.

Por tanto, resulta imposible asegurar el cumplimiento de las órdenes contenidas en la Resolución sin que ello implique una potencial violación a la Regulación aplicable a esta entidad, colocando al AICM en una situación de incertidumbre jurídica extrema.

Consideramos que es indispensable que esa autoridad reguladora realice un análisis de esta nueva Regulación para determinar si la Resolución es oportuna, las medidas siguen siendo necesarias y si realmente aportan un valor agregado (o al menos si continúan siendo compatibles con la nueva Regulación), inclusive si aún con la misma permanecen las condiciones que establece la Ley para considerar la existencia de un insumo esencial.

En particular, le solicitamos a esa Comisión revoque o modifique las medidas, como se expone en el Anexo Único, con el objeto de que establezca con total claridad cómo deben atenderse las incompatibilidades y contradicciones que se señalan. Ello, a fin de minimizar, la incertidumbre jurídica en que se encuentra el AICM.

II. Los límites de las órdenes de la Comisión para regular insumos esenciales

[...]

Es importante señalar que el AICM deberá cumplir con la Regulación hoy vigente, pero respetuosamente se afirma que esa autoridad reguladora no podrá de forma alguna imponer al AICM órdenes o regulación que le impliquen ir en contra de la normatividad aplicable, colocándose en una situación de indefensión e incertidumbre.

*La exposición desglosada de las medidas se realiza en el Anexo Único que se acompaña a este escrito. [énfasis añadido]*²⁶.

Adicionalmente, en el anexo al escrito de veinte de octubre de dos mil diecisiete AICM manifestó lo siguiente:

“MI: Acceso a la información y transparencia

La Base Octava obliga al administrador aeroportuario a publicar en su portal de internet una gran cantidad de información. Mucha de esa información, salvo excepciones que a continuación ilustramos, repite con la que [sic] la orden MI de la Resolución ordena que se publique. Esa duplicidad de regulación exige que el AICM solicite a esa Comisión la revocación de la orden MI o la emisión de una medida que sólo ordene la publicación de elementos que aporten un valor agregado a lo ya contemplado en la regulación, sólo así se justificaría esta orden.

[...]

Motivos de la incompatibilidad

La Base Décima Octava exige que la publicación de las operaciones se haga de manera semanal. La orden de la Resolución prevé que sea a lo largo del día, lo cual es plenamente incompatible con la nueva regulación.

[...]

La Resolución indica elementos adicionales a publicar que no resultan compatibles con lo señalado en la Base de referencia:

- *Sobre el inciso d) de la fracción V de la MI la ‘asignación adicional o diferente’ ya no es compatible con la nueva regulación que se refiere a horarios ‘ad hoc’.*
- *Sobre el inciso d) de la fracción V de la MI la asignación ‘mediante el mecanismo de subasta’ ya no es compatible con la nueva regulación que no contempla la subasta ni hay forma de que conviva con el nuevo marco regulatorio de asignación de horarios.*
- *Los incisos e), g) a i) de la fracción V de la MI exigen publicar información adicional que no exigen las Bases, por lo que no se justifica su permanencia en la orden.*

Por otro lado, las Bases no indican el momento de la publicación de la información sobre los horarios. En cambio, la fracción V de la MI prevé plazos contradictorios: en su primer párrafo [dice] que la publicación es ‘de forma inmediata al término de la fecha de referencia de horarios históricos’ y al final de la fracción dice ‘la información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la asignación de los horarios’. Ambas fechas son distintas en el calendario internacional de actividades de coordinación, pues la asignación de horarios puede entenderse en dicho calendario como anterior a la fecha de referencia de históricos (i.e. Fecha límite de envío de SAL en dicho calendario).

Se solicita a la Comisión aclare la diferencia entre ambas fechas o si ellas son lo mismo y cuál es el equivalente en el calendario internacional de actividades de coordinación; así como la diferencia entre ‘inmediatamente’ y un plazo de ‘diez días’.

[...]

²⁶ Folios 39403 a 39406 del EXPEDIENTE.

De acuerdo con la fracción VI de la Base Décima Octava en concordancia con la Base Vigésima el administrador aeroportuario es quien deberá señalar las fechas o plazos específicos para publicar la información correspondiente a las devoluciones de horarios.

Por tanto existe una incompatibilidad entre la 'inmediatez' de la publicación ordenada por la Resolución y el margen de discrecionalidad que otorgan las Bases. Adicionalmente, la fracción VI de la Base aludida en la columna izquierda sólo refiere la 'lista de horarios', mientras que la orden añade información sobre transportistas que devuelven y fecha de la devolución, elementos que ya no justifican su permanencia.

Refuerza lo anterior, el hecho de que la figura de la devolución en la nueva regulación es muy distinta a la diseñada en la Resolución, como se verá más adelante. Por tanto la permanencia de este elemento de la M1 no hace sino ser fuente de confusión e incertidumbre vis-a-vis la nueva regulación.

[...]

No existirá conforme a la nueva regulación una 'lista de horarios cancelados' sino informes y reportes mensuales del coordinador de horarios y del subcomité de demoras.

Además, la figura de la cancelación en la nueva regulación es muy distinta a la diseñada en Resolución [sic], como se verá más adelante. Por tanto la permanencia de este elemento de la M1 no hace sino ser fuente de confusión e incertidumbre vis-a-vis la nueva regulación.

[...]

En la Base Segunda, fracción XI y Base Décima Primera se mencionan los manifiestos de llegada y/o salida en términos del artículo 104 del RLA. No obstante, la Base Décima Octava sólo prevé que se publiquen los informes y reportes mensuales del coordinador de horarios y del subcomité de demoras, mismos que toman en cuenta datos del SENEAM.

En este sentido, la permanencia de este elemento de la M1 no hace sino ser fuente de confusión e incertidumbre vis-a-vis la nueva regulación. Se solicita a COFECE aclarar cómo es que los manifiestos pueden ser publicados adicionalmente a los informes y reportes mencionados cuando se supone que éstos complementarían la información del SENEAM para su elaboración.

Por otro lado, el plazo de cinco días hábiles siguientes a la fecha de sesión del subcomité de demoras (mencionado en la fracción X de la M1) tampoco parece compatible con al [sic] información que ordenan las Bases que se genere, esto es, los informes mensuales de dicho subcomité. Por lo que no será sino hasta que el administrador reciba esos informes que podrá publicarlos, lo cual está desvinculado de 'fechas de sesiones'.

En su caso se solicita a COFECE aclarar si esta la [sic] fracción X de su M1 es la misma que la fracción II de la Base Décima Octava.

[...]

El último párrafo de la orden M1 ya resulta incompatible con la nueva regulación pues la autoridad responsable de la supervisión, evaluación y calificación de horarios, es el coordinador de horarios y no el administrador aeroportuario. Por tanto, no hay 'actuación' que 'corroborar' del AICM. Esta orden no puede exigirse al AICM.

Por otro lado, el administrador aeroportuario tampoco controla ni será la responsable de 'corroborar' la actuación del Subcomité de Demoras. El administrador aeroportuario tan sólo es una de las tres partes que conforman dicho subcomité conforme al artículo 132 Ter del RLA.

M2: Criterios de asignación de horarios de aterrizaje y despegue

Por cuanto a la M2, dado que la regulación ha modificado los criterios de asignación de horarios, ésta ya no resulta compatible con la nueva regulación.

[...]

Motivos de la incompatibilidad

En los artículos 96 bis, fracciones II y III del RLA, y las Bases referidas [...] se establecen los criterios para la asignación de horarios. Los criterios que ordena la Resolución, en particular por cuanto a la subasta son claramente ya incompatibles con la nueva regulación.

El antiguo artículo 99 del RLA que contemplaba el mecanismo de subastas fue reformado y ya no se contempla ese mecanismo en lo absoluto. En breve, una vez asignados los horarios con prioridad histórica se forma un fondo de reserva y la mitad del mismo se prevé asignar a nuevos entrantes, la otra mitad a los transportistas que los soliciten; después se asignan horarios ad hoc; en suma, estos mecanismos impiden la existencia de la subasta.

Se solicita a COFECE revocar esta medida o al menos reformular una medida compatible con los nuevos criterios de asignación previstos en la regulación.

M3: Criterios de utilización y elegibilidad para la prioridad histórica

Por cuanto a la M3, dado que las funciones de supervisión, evaluación, calificación y determinación de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despégue no corresponden al administrador aeroportuario sino al coordinador de horarios, ésta [sic] orden ya no resulta compatible con la nueva regulación.

[...]

Motivos de la incompatibilidad

En primer lugar, dado que las funciones de supervisión, evaluación, calificación y determinación de ocupación y cumplimiento ya no corresponden al administrador aeroportuario, se solicita a esa COFECE revocar esta medida o reformularla para que se le dirija al coordinador de horarios, que es la autoridad competente en la materia. El AICM no puede cumplir con esta orden.

Por otro lado, también convendría que esa medida reformulada -si es que se insiste en emitirla- fuese compatible con la regulación por cuanto a lo siguiente:

- **hay dos criterios conforme a la regulación: ocupación (85%) y cumplimiento (15%); se deben cumplir ambos y no solo uno de ellos como pretende la orden en cuestión.**
- la ocupación debe ser igual o mayor a 85% (la orden pretende que sea mayor al 85%, i.e. parecería que no podría ser igual a 85%) y
- el incumplimiento debe ser igual o menor a 15% (la orden pretende que sea menor al 15%, i.e. parecería que no podría ser igual a 15%).

Las anteriores sutilidades [sic] son muy importantes para tener certeza sobre estos criterios de ocupación y cumplimiento. Por lo tanto, lo óptimo sería la revocación de la orden M3.

Por otro lado, por cuanto a la contabilización de los porcentajes de ocupación, las Bases prevén diez fracciones que superan en cantidad y complejidad a las dos fracciones de la orden M3 ordenada por COFECE, por lo que esas fracciones ya no tienen cabida en la nueva regulación.

[...]

[En relación con el último párrafo de la MEDIDA M3], [d]ado que no aporta ningún valor, se solicita a COFECE revocar este fragmento de la orden, se considera innecesaria por estar ya claramente establecido en las Bases.

M4: Subasta de horarios de aterrizaje y despegue

Por cuanto a la M4, dado que la regulación ha modificado los criterios de asignación de horarios, la subasta ya no resulta compatible con la nueva regulación.

Su permanencia es fuente de confusión e incertidumbre, lo que hace patente la necesidad de su revocación plena.

[...]

Motivos de la incompatibilidad

En los artículos 96 bis, fracciones II y III del RLA, y las Bases referidas [...] se establecen los criterios para la asignación de horarios. Los criterios que ordena la Resolución, en particular por cuanto a la subasta son claramente ya incompatibles con la nueva regulación.

El antiguo artículo 99 del RLA que contemplaba el mecanismo de subastas fue reformado y ya no se contempla ese mecanismo en lo absoluto. En breve, una vez asignados los horarios con prioridad histórica se forma un fondo de reserva y la mitad del mismo se prevé asignar a nuevos entrantes, la otra mitad a los transportistas que los soliciten; después se asignan horarios ad hoc; en suma, estos mecanismos impiden la existencia de la subasta.

Se solicita a COFECE revocar plenamente esta orden.

M5: Asignación de horarios de aterrizaje y despegue adicionales o diferentes

Por cuanto a la M5, dado que la regulación ha introducido el concepto de horarios ad hoc, lo ordenado por la M5 resulta incompatible con la nueva regulación.

[...]

Motivos de la incompatibilidad

Los horarios adicionales o diferentes, previstos en el artículo 96 del RLA son considerados horarios ad hoc de acuerdo con el artículo 96 bis del RLA y la Base Octava. Esto es, conforme a la interpretación del regulador aeroportuario competente cristalizada en las Bases, los horarios adicionales o diferentes a que se refiere el 96 del Reglamento son los horarios ad hoc.

La nueva regulación contempla los horarios ad hoc con características distintas a las que en la orden M5 se denominan horarios adicionales o diferentes.

Conforme a las Bases Quinta, fracción III y Octava, el horario ad hoc sí podría generar prioridad histórica en dos supuestos: (i) se hubiesen solicitado como una serie antes del inicio de la temporada o bien, (ii) se hayan asignado como ad hoc durante la temporada y formen una serie al final de la misma; en ambos casos siempre que se ocupen conforme al criterio 85/15.

Conforme a la misma Base, se pueden asignar como horarios ad hoc, los que sobren después de la asignación de temporada, los devueltos, los renunciados y los cancelados. Mientras que la orden sol [sic] establece que se pueden otorgar cuando estén disponibles, lo que no es exacto ni compatible con la nueva regulación.

Mantener la M5 generaría confusiones en la interpretación de horarios adicionales, diferentes y ad hoc.

[...]

M6: Devolución y cancelación de horarios de aterrizaje y despegue

Por cuanto a la M6, dado que la regulación ha introducido características distintas de cancelación y devolución, lo ordenado por la M6 resulta incompatible con la nueva regulación.

[...]

Motivos de la incompatibilidad

En primer lugar, dado que las funciones relacionadas con demoras y cancelaciones ya no corresponden al administrador aeroportuario, se solicita a esa COFECE revocar esta medida o reformularla para que se le dirija al subcomité de demoras, que es la autoridad competente en la materia, de conformidad con el artículo 132 bis del RLA. El AICM no puede cumplir con esta orden.

Por otro lado, un motivo más de incompatibilidad es que de acuerdo con la nueva regulación la fecha de referencia pertinente para devolución se denomina 'fecha límite para la devolución', lo cual está en sintonía con el calendario internacional de coordinación de la IATA. Y por ello, la fecha que ordena la M6 es incompatible:

- *Orden COFECE:
Fecha de referencia de históricos, y de acuerdo con el calendario de IATA esas fechas serían 31 de enero (verano) y 31 de agosto (invierno).*
- *Bases y Calendario IATA:
Fecha límite para la devolución de horarios: 15 de agosto (invierno) y 15 de enero (verano).*

[...]

Adicionalmente las figuras de devolución y cancelación diseñadas en la Resolución resultan muy distintas e incompatibles con las establecidas en la regulación, las figuras diseñadas por COFECE parecen estar invertidas a la luz de la nueva regulación:

- *Las características de las cancelaciones de las Bases son más parecidas a la figura de devolución diseñada por COFECE. La figura de devolución entre las Bases y la M6 difiere.*
- *Los criterios de pérdida de prioridad histórica en cuanto a las devoluciones o reintegros son incompatibles. Conforme a las Bases, sólo se conserva prioridad histórica si se devuelve antes de la fecha límite para la devolución.*
- *Las Bases no contemplan devoluciones por fragmentos de series, la devolución es sobre series de horarios y no fragmentos que permitan ulteriores calificaciones fragmentadas (aun así el esquema de calificación de series por cancelaciones en las Bases, difieren [sic] del esquema de fragmentación por devoluciones en la M6). Por tanto, los criterios sobre los fragmentos de series ordenados por COFECE y sus consecuencias sobre la calificación no pueden cumplirse.*
- *La fragmentación de series y sus consecuencias sobre la prioridad histórica aplica a la cancelación en las Bases (no a la devolución).*

Adicionalmente, conforme a la regulación, la supervisión de las cancelaciones es responsabilidad del subcomité de demoras y del coordinador de horarios.

M7: Por cuanto a la M7, dado que la regulación establece que las funciones relacionadas con demoras y cancelaciones no [sic], así como cumplimiento no corresponden al administrador aeroportuario sino al subcomité de demoras, ésta [sic] orden ya no resulta compatible con la nueva regulación.

[...]

Motivos de la incompatibilidad



El administrador aeroportuario no puede cumplir esta medida relacionada con imputabilidad o no de causas de demoras y cancelaciones porque ello corresponde al Subcomité de Demoras de acuerdo al 132 bis RLA [sic] y Base Décima Sexta. En su caso, con esa información, es el coordinador de horarios quien realiza la calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios.

Por lo anterior, se solicita revocar la medida M7 o reformularla para dirigirla al Subcomité de Demoras.

M8: Solicitudes de horarios de aterrizaje y despegue

No se justifica su permanencia por duplicar la Regulación.

Su permanencia no aporta valor agregado.

M9: Supervisión y calificación de horarios

Por cuanto a la M9, dado que las funciones de supervisión, evaluación, calificación y determinación de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue no corresponden al administrador aeroportuario sino al coordinador de horarios, ésta [sic] orden ya no resulta compatible con la nueva regulación.

[...]

Motivos de la incompatibilidad

En primer lugar, dado que las funciones de supervisión, evaluación, calificación y determinación de ocupación y cumplimiento ya no corresponden al administrador aeroportuario, se solicita a esta COFECE revocar esta medida o reformularla para que se le dirija al coordinador de horarios, que es la autoridad competente en la materia conforme al artículo 99 del RLA. El AICM no puede cumplir con esta orden.

El AICM se limitará en este tenor, a recibir el informe del que habla la Base Décima Primera.

[...]

Otra fuente de incompatibilidad es que las Bases exigen el informe pertinente al coordinador de horarios, no al subcomité de demoras; además de que el periodo para presentar el informe difiere.

Se solicita a esa COFECE revoque la orden o emita una que si sea compatible con la regulación, especialmente se le dirija a los entes pertinentes, no al AICM.

M10: Cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y despegue

Por cuanto a la M10, dado que la regulación no prevé sino ciertos requisitos para cesiones onerosas, ésta orden no resulta compatible con la nueva regulación.

[...]

Motivos de la incompatibilidad

Se solicita que, dado que la regulación no da facultades al AICM para participar en los procedimientos entre particulares para cesiones onerosas, se revoque esta medida.

[...]

M11: Límite a la acumulación de horarios de aterrizaje y despegue y M12: Operaciones conjuntas

Por cuanto a la M11, dado que la regulación atiende los supuestos problemas de acceso a horarios introduciendo nuevas figuras regulatorias, los límites a la acumulación ya no resultan necesarios ni compatibles con la nueva regulación.

Su permanencia es fuente de confusión e incertidumbre, lo que hace patente la necesidad de su revocación plena.

[...]

Motivos de la incompatibilidad

Se considera que las figuras regulatorias introducidas en la nueva regulación solucionan los problemas al acceso del insumo esencial.

En este tenor se solicita a COFECE revocar las ordenes M11 y M12 o que las reformulen considerando los beneficios del nuevo diseño del procedimiento de asignación de horarios.

En su caso, de mantenerse estas medidas o unas reformuladas, se solicita a esa COFECE establezca cuál es el papel del coordinador de horarios en el cumplimiento de esta medida, ya que es esta entidad la encargada de supervisar, evaluar, calificar y determinar la ocupación y cumplimiento de los horarios e informar al administrador al respecto. Por tanto, el administrador aeroportuario no podría cumplir con esta medida en sus términos a la luz de la nueva regulación, tendría que dirigirse, en su caso, al coordinador de horarios.

Asimismo, cabe destacar que estas medidas, tal como están, implicarían un periodo (trabajo y tiempo) de revisión de la asignación que el Coordinador de Horarios proponga al Administrador Aeroportuario para identificar el límite de acumulación del 35% de cada una de las horas de las 06:00 a las 22:59 horas de los días que dura la temporada y de cada uno de los Transportistas Aéreos para no asignar por encima del límite señalado, proceso que no se encuentra previsto en el calendario internacional de actividades de coordinación. Por lo que esta H. Comisión deberá indicarle al Coordinador de Horarios (y al Administrador Aeroportuario, en su caso) cómo podría cumplirse con esta medida y en qué momento del calendario señalado podría insertarse sin perjudicar del [sic] resto de actividades implicadas en dicho calendario con sus consecuencias para la planeación operativa del AICM y de los Transportistas Aéreos.

M13: Calendario

No se justifica su permanencia por duplicar la Regulación.

*Su permanencia no aporta valor agregado.*²⁷

A efecto de analizar si efectivamente se actualizan los supuestos establecidos en la RESOLUCIÓN, en particular, si AICM se encuentra impedido o no puede cumplir con las medidas incluidas en los LINEAMIENTOS, el SECRETARIO TÉCNICO requirió a dicho agente económico mediante acuerdo de dos de noviembre de dos mil diecisiete para que aclarara diversas manifestaciones incluidas en el escrito de veinte de octubre de dos mil diecisiete.²⁸ Al respecto, mediante escrito de veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete, AICM realizó diversos señalamientos y presentó las siguientes aclaraciones respecto de las manifestaciones contenidas en el escrito de veinte de octubre de dos mil diecisiete, conforme a lo siguiente:

“[...]

II. Alcance de las ‘aclaraciones’ prevenidas por esta Secretaría Técnica

El AICM concurre a este procedimiento, para no caer en incumplimiento, lo cual no significa que consienta acto alguno en este expediente y cuantos procedimientos ad hoc traten de sustanciarse bajo

²⁷ Folios 39407 a 39427.

²⁸ El acuerdo de dos de noviembre de dos mil diecisiete obra en los folios 39433 a 39447.

el mismo. Por consecuencia, concurre de buena fe y sin que sus respuestas puedan considerarse con autoridad interpretativa de lineamientos de Derecho Aeroportuario, en particular sobre la Regulación.

Lo anterior se señala debido a que [...] muchas de las 'aclaraciones' [...] implican [...] la interpretación, alcance y aplicación de disposiciones jurídicas en materia de Derecho Aeroportuario que -como se ha indicado en multiplicidad de folios en el expediente en que se actúa- sólo están a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ('Secretaría') de conformidad con los artículos 6, fracción XI de la Ley de Aeropuertos y la Base Vigésima Segunda de las Bases. Por lo que es dicha autoridad reguladora especializada en materia aeroportuaria la única facultada para emitir interpretaciones sobre la Regulación [...].

III. Desahogo de 'prevención de aclaraciones'

Señalado lo anterior el AICM procede a ofrecer respuestas de buena fe conforme a lo siguiente respetando el orden prevenido por esa Secretaría Técnica.

- 1. Mediante el Escrito, AICM manifiesta que 'la razón y el para qué de las órdenes dictadas al AICM ya no existe, o al menos las circunstancias tomadas en cuenta se han desvanecido y ya no tiene una pertenencia lógica de las órdenes a los hechos y regulación considerados para imponerlas'. Asimismo, AICM afirma que 'es totalmente claro que las órdenes impuestas en la Resolución carecen de motivación por el cambio en el contexto regulatorio'.*

En relación con lo anterior, se indica que entre las circunstancias que el Pleno de la COFECE tomó en cuenta para efectos de la emisión de las medidas incluidas dentro de los LINEAMIENTOS, se encuentra el análisis en materia de poder sustancial en un mercado relevante, el análisis en materia de la falta de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante que corresponde al de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas provisto mediante la pista, calles de rodaje, las ayudas visuales y plataformas del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, la determinación de la existencia de un insumo esencial y el análisis de los efectos anticompetitivos que derivan de la forma de acceso al insumo esencial.

En relación con lo anterior, indique cómo es que la entrada en vigor del Decreto Nuevo RLA y de las Bases SCT ha modificado las circunstancias de hecho tomadas en cuenta en la Resolución.

Se señala que la pregunta sólo refiere a circunstancias de hecho, cuando el AICM no lo limitó a ellas. El AICM plantea que las circunstancias tomadas en cuenta para imponer las órdenes se han desvanecido y ya no tiene una pertenencia lógica de las órdenes a los hechos y regulación considerados en su momento para imponerlas; y que es totalmente claro que los mandatos impuestas [sic] en la Resolución carecen de motivación por el cambio en el contexto regulatorio. A continuación se abunda al respecto.

El AICM considera que la determinación del mercado y poder sustancial son ejercicios de abstracción (circunstancias de derecho) que si bien se abordaron en la resolución, son irrelevantes en este momento para efectos de revocar las órdenes impuestas. Ello es así en virtud de que, suponiendo que prevalecieran tales determinaciones de mercado relevante, poder sustancial e insumo esencial, pero se considerara que ya no existen problemas derivados de la forma en que se accede al insumo esencial, la imposición de órdenes no tendría nada que corregir y carecerían de sentido.

Por tanto, lo importante aquí, no son las determinaciones de poder sustancial, mercado relevante e insumo esencial sino los supuestos problemas y efectos anticompetitivos derivados supuestamente de la forma de acceso al insumo esencial, que consiste y depende del cumplimiento de la regulación aeroportuaria (misma que se ha modificado completamente).

Es así que se estima que la teoría de la COFECE que le sirve de sustento para imponer órdenes, está basada en que supuestamente debido a la forma de acceso al insumo esencial es que se generan problemas y efectos anticompetitivos; No obstante, tales problemas son circunstancias de hecho condicionadas evidentemente por la Regulación (circunstancias de derecho), por lo que ambos tipos de circunstancias son interdependientes.

Ahora bien, la forma en que se accede al insumo esencial (procedimientos para asignación de horarios), se insiste, está determinada y condicionada por las disposiciones jurídicas que señalan al AICM los criterios de asignación de los horarios de aterrizaje y despegue.

Es así que todas las acciones (hechos) del AICM han estado y están condicionadas por la Regulación, y en opinión del Pleno esas acciones del AICM en cumplimiento de la Regulación son las que causan los problemas y efectos anticompetitivos. Por tanto, las circunstancias de derecho (Regulación) condicionan y restringen las circunstancias de hecho (supuestos problemas y efectos anticompetitivos), por lo que si la forma en que se accede al insumo esencial es consecuencia de los actos del AICM en cumplimiento de la regulación, y si esa Regulación se ha modificado, evidentemente es que la forma de acceso también se ha modificado (se remite a esa H. Secretaría Técnica a la lectura de la Regulación y su comparación con la existente a la emisión de la Resolución, se verá que es completamente distinta).

Por tanto, las circunstancias de hecho (problemas y efectos) y de derecho (Regulación) consideradas por el Pleno para imponer sus órdenes no son las mismas que prevalecen actualmente con la entrada en vigor de la Regulación. La propia Resolución abunda en frases que revelan que se consideraron las circunstancias de derecho sobre la forma de acceso al insumo esencial (Regulación) y que por su mera existencia o diseño regulatorio son los causantes de esos problemas y efectos negativos para la competencia.

A continuación se transcriben consideraciones ejemplificativas del propio Pleno que demuestran que él mismo razonó y vinculó los problemas y efectos derivados/causados por la regulación vigente al momento de la emisión de la Resolución; efectos y problemas que tomó de motivación (que no se consiente) para soportar las órdenes (ella misma relaciona circunstancias de hecho y de derecho, las primeras dependientes de las segundas):

[...]

Como puede comprenderse de lo anterior, la Resolución deriva los efectos negativos para la competencia de los propios procedimientos (a veces llamados mecanismos y a veces criterios) de asignación de horarios, mismos que han sido aplicados por el AICM de acuerdo a la normatividad, ya que están previstos en la normatividad considerada en su momento por COFECE.

Esa normatividad ahora se ha modificado completamente con la emisión de la Regulación. Es decir los efectos (hechos y problemas) derivan de la Regulación (o, de la aplicación de la misma) y si para determinarlos se consideró una normatividad específica y ahora esa normatividad ya no está vigente, es claro que las circunstancias de hecho y derecho consideradas se han modificado y ya no sirven de motivación a las órdenes impuestas.

- 2. Mediante el Escrito, AICM manifiesta que 'la nueva Regulación introduce figuras como el coordinador de horarios y fortalece al subcomité de demoras, por lo que con las órdenes impuestas al AICM ni siquiera pueden ser cumplidas por éste, por haber pasado esas atribuciones al ámbito de los entes señalados'. Al respecto, indique cuáles son, específicamente, las atribuciones que pasaron del AICM o de su administrador aeroportuario al coordinador de horarios y al subcomité de demoras con motivo de la entrada en vigor del Decreto Nuevo RLA y de las Bases SCT. Asimismo, señale en cada caso el fundamento legal (artículo del Decreto Nuevo RLA o base de las Bases SCT) que sustente su dicho.*

Se transcribe como pide la autoridad, sin perjuicio de que esta interpretación (para que se considere autorizada con efectos jurídicos) corresponde a la Secretaría, como se señaló en la Sección II de este escrito.

<p>Indicación de cuáles son, específicamente, las atribuciones que pasaron del AICM o de su administrador aeroportuario al coordinador de horarios y al subcomité de demoras</p>	<p>Señalamiento 'en cada caso' del fundamento legal</p>
<p>Al coordinador de horarios</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Identificación de la prioridad histórica de una serie de horarios. • Identificación de los horarios históricos de aterrizaje y despegue de conformidad con los criterios de ocupación que, en su caso, se hayan previsto en las normas vigentes en la temporada inmediata anterior. 	<p>Artículo 96 Bis, fracción I del RLA y Base Quinta de las Bases. Base Sexta de las Bases.</p>
<p>Proposición al administrador aeroportuario de la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue de aeronaves.</p>	<p>Artículo 99 del RLA, Base Segunda, fracción XXI y Base Décima de las Bases.</p>
<p>I. Supervisar, evaluar, calificar y determinar la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue, para lo cual podrá tomar en consideración las opiniones emitidas por el subcomité de demoras, de conformidad con las mejores prácticas internacionales;</p> <p>II. Informar en los términos que determinen las bases generales referidas en el artículo 96 Bis de este Reglamento, lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Las series de horarios que estén por debajo del porcentaje mínimo de ocupación del 85% durante la temporada; b) Las series de horarios que tengan un porcentaje de demoras superior al 15% durante la temporada; c) Los casos de uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue; d) La evaluación de la ocupación de los horarios de aterrizaje y despegue, y e) El detalle y la lista de horarios de aterrizaje y despegue con prioridad histórica; <p>III. Identificar cada operación efectuada por los transportistas aéreos;</p> <p>IV. Atender las diferencias que reporten los transportistas aéreos respecto de la información acerca de sus horarios de aterrizaje y despegue con prioridad histórica, y</p> <p>V. Realizar las acciones preventivas que determinen las bases generales referidas en el artículo 96 Bis de este Reglamento.</p> <p>Supervisar, evaluar, calificar y determinar la ocupación y cumplimiento de los horarios asignados, para lo cual podrá tomar en cuenta las opiniones que emita el Subcomité de Demoras sobre el incumplimiento al horario asignado a los transportistas aéreos quien determinará a los responsables y las causas que originaron las demoras y cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves en los aeropuertos.</p>	<p>Artículo 99 del RLA y Base Décima y Base Décima Primera de las Bases.</p>
<p>Evaluar y calificar el uso de los horarios asignados a los transportistas aéreos con base en la información de los horarios asignados, los programas de vuelo o itinerarios comerciales de los transportistas aéreos, la información de tráfico aéreo que proporcione el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea, la información de los manifiestos de llegada y/o de salida en términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, de las operaciones de llegada o salida de los vuelos registrados por el administrador aeroportuario y la información de los horarios que correspondan a las operaciones autorizadas por la Dirección General</p>	<p>Base Segunda, fracción XI y Base Décima Primera de las Bases.</p>

<i>de Aeronáutica Civil en términos del artículo 21 del Reglamento a la Ley de Aviación Civil, así como las resoluciones del Subcomité de Demoras del aeropuerto.</i>	
<i>Entregar a todos los transportistas aéreos los detalles de sus horarios históricos.</i>	<i>Base Segunda, fracción XV, y Base Séptima de las Bases.</i>
<i>Coordinar la coordinación inicial y distribuir los resultados de la coordinación inicial a todos los transportistas aéreos.</i>	<i>Base Segunda, fracción XVIII, Base Séptima, fracción IV y Base Décima tercera de las Bases.</i>
<i>Proporcionar de forma puntual información a transportistas aéreos acerca de los vuelos que puedan no cumplir el requisito de uso y puntualidad mínima del 85% durante la temporada.</i>	<i>Base Quinta de las Bases.</i>
<i>Los cambios de horario asignados por el coordinador para una parte de una serie de horarios.</i>	<i>Base Quinta, fracción VI de las Bases.</i>
<i>Atender y resolver las diferencias con transportistas aéreos sobre sus horarios históricos e informar al administrador aeroportuario lo resuelto con cada transportista aéreo sobre sus horarios históricos.</i>	<i>Base Séptima de las Bases.</i>
<i>Lograr una utilización óptima de la capacidad disponible a la hora de asignar los horarios, considerando diversos factores.</i>	<i>Base Novena de las Bases.</i>
<i>Establecer la forma en que el transportista aéreo deberá enviar su solicitud de horarios.</i>	<i>Base Novena, fracción III, inciso a) de las Bases.</i>
<i>Confirmar lo antes posible los cambios de horario ad hoc para periodos de 7 días o menos.</i>	<i>Base Novena, fracción III, inciso d) de las Bases.</i>
<i>Poner a disposición de los transportistas aéreos información detallada sobre los parámetros de coordinación aplicables y las listas de horarios asignados, los restantes disponibles y los motivos por los que los horarios no se asignaron.</i>	<i>Base Décima de las Bases.</i>
<i>Supervisar las cancelaciones realizadas con posterioridad a la asignación de los horarios históricos y cualquier no utilización de los mismos, así como supervisar la ocupación de horarios prevista y real para identificar los posibles casos de uso indebido intencionado.</i>	<i>Base Décima de las Bases.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Identificar y supervisar cada operación efectuada por los transportistas aéreos en la temporada correspondiente; contabilizar la ocupación de cada serie de horarios asignada a los transportistas aéreos y calcular el porcentaje de ocupación total de la serie.</i> • <i>Informar mensualmente al administrador aeroportuario y a los transportistas aéreos acerca de las series de horarios que estén por debajo del porcentaje mínimo de ocupación, en términos del criterio previsto en la Base Quinta, las demoras imputables a los transportistas aéreos y los casos de uso indebido.</i> • <i>Enviar un reporte mensual al administrador aeroportuario y al comité de operación y horarios con información detallada sobre la evaluación de la ocupación de las series de horarios y los casos de uso indebido que se hubieran presentado.</i> • <i>Presentar reporte final de la evaluación de los horarios al administrador aeroportuario y al comité de operación y horarios dentro de los dos meses inmediatos siguientes a la fecha en que concluya la temporada correspondiente con la finalidad de que el administrador aeroportuario y los transportistas aéreos puedan prepararse para el</i> 	<i>Base Décima Primera y Base Décima Octava, fracción IX de las Bases.</i>



<p>periodo de asignación de horarios de la siguiente temporada equivalente.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Previamente a que se realicen las operaciones, llevar a cabo las acciones preventivas siguientes: <ol style="list-style-type: none"> I. Revisión de la información contenida en las solicitudes de horarios presentadas por los transportistas aéreos. II. Revisión de los itinerarios de los transportistas aéreos y, en caso de estar disponible, la información comercial publicada en fuentes de acceso público como páginas de Internet, boletos, entre otras III. Revisión del programa de vuelo del controlador de tráfico aéreo, y IV. Las demás que se considere pertinente. • Identificar y determinar si se presenta alguno de los supuestos de uso indebido siguientes: <ol style="list-style-type: none"> a) Un transportista aéreo conserva horarios que no tenga previsto operar, ceder, intercambiar o usar en una operación conjunta; b) Un transportista aéreo conserva horarios para una operación distinta a la prevista, con el propósito de negar capacidad a otro operador de aeronaves, o c) Un transportista aéreo solicita nuevos horarios que no tenga previsto operar. • Aclarar con transportistas incumplimientos, cancelaciones y horarios no operados. 	<p>Base Décima Segunda de las Bases.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Verificar si los horarios pueden ser objeto de transacción de cesión, intercambio u operación conjunta. • Confirmar, de ser el caso, que todos los transportistas aéreos involucrados en la cesión o intercambio cuentan con la prioridad sobre los horarios objeto de la transacción. • Publicar los datos de la transacción. 	<p>Base Décima Quinta de las Bases.</p>
<p>Al Subcomité de Demoras</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Emitir opiniones sobre incumplimiento de horarios. • Revisar posibles incumplimientos que le sean reportados. 	<p>Artículo 99, fracción I del RLA, Base Décima Primera y Base Décima Segunda de las Bases.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Evaluar las causas que originen las demoras o cancelaciones de los vuelos y, en su caso, a los responsables y presentar la información al coordinador de horarios. • Determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, las causas que originen las demoras o cancelaciones de los horarios de aterrizaje y despegue, asignados para la temporada, así como de los horarios ad hoc durante la temporada y, en su caso, determinar a los responsables de dichas causas; • Proponer al comité de operación y horarios acciones tendientes a disminuir o eliminar las causas de las demoras a los horarios de aterrizaje y despegue; • Presentar al comité de operación y horarios situaciones relevantes y recurrentes que afecten el desarrollo de las operaciones, a efecto de proponer medidas correctivas en el ámbito de su competencia; • Elaborar un reporte a la Dirección General de Aeronáutica Civil de aquellas demoras imputables a los transportistas aéreos sobre los horarios ad hoc asignados por disponibilidad durante la temporada 	<p>Artículo 132 bis del RLA, Base Segunda, fracciones XI y XII, Base Quinta y Base Décima Sexta de las Bases.</p>

<p>para las sanciones correspondientes conforme a lo previsto en la Ley de Aviación Civil, y</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entregar la información necesaria al coordinador de horarios, para el ejercicio de sus funciones. 	
<p>Emitir y distribuir informes mensuales relacionados con los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones en los cuales deberán constar los elementos que sustentan cada determinación.</p>	<p>Base Décima Octava, fracción X y Base Vigésima, fracción IV, inciso b) de las Bases.</p>

Los que pudieran haberse omitido en los cuadros anteriores podrían considerarse nuevas atribuciones de los entes distintos al AICM o de su Administrador Aeroportuario.

3. *Mediante el Escrito, AICM manifiesta que 'la orden M3 es incompatible con la nueva regulación y su permanencia es fuente de confusión e incertidumbre' y, en particular respecto de dicha medida M3 afirma, entre otras cuestiones, que 'hay dos criterios conforme a la regulación: ocupación (85%) y cumplimiento (15%); se deben cumplir ambos y no solo uno de ellos como pretende la orden en cuestión'.*

Al respecto, se indica que en la medida M3 se incluyen tanto el criterio de ocupación o utilización (85%) como el criterio relativo a las demoras (15%), en los siguientes términos:

'Medida M3: Criterios de utilización y elegibilidad para la prioridad histórica

La prioridad histórica sólo se reconocerá sobre cada serie de horarios en el caso de que el transportista aéreo a quien se le asignó la haya utilizado en una proporción mayor al 85% (ochenta y cinco por ciento) o con demoras menores al 15% (quince por ciento) del total de los horarios que formaron parte de la serie en la temporada equivalente anterior, esto es, en cumplimiento con el Criterio 85/15.

Para efectos de determinar el cumplimiento del Criterio 85/15 se computarán:

- I. *La utilización de la serie de horarios en una proporción mayor al 85% (ochenta y cinco por ciento) que considerará únicamente:*
 - a) *Las cancelaciones por causas imputables al transportista aéreo; y*
 - b) *Las operaciones no realizadas por causas imputables al transportista aéreo.*
- II. *Las demoras imputables al transportista aéreo a quien se le asignó el horario, en una proporción menor al 15% (quince por ciento) de la serie de horarios. [...]."*

En relación con lo anterior, aclare lo siguiente:

- a) *Indique por qué considera que la orden contenida en la medida M3 incluye sólo uno de los dos criterios (de ocupación y cumplimiento, como los denomina AICM) que señala en el Escrito;*
- b) *Respecto de los criterios de ocupación y cumplimiento que señala en el Escrito (estándar o criterio 85/15), indique qué se refiere cuando afirma que '[...] hay dos criterios conforme a la regulación: ocupación (85%) y cumplimiento (15%); se deben cumplir ambos [...].' [Énfasis añadido];*

En particular, explique de qué forma considera que se deben cumplir ambos criterios para efectos de que esta autoridad pueda entender la manera en que AICM estima se deberán computar los criterios de ocupación y cumplimiento que señala en el Escrito (estándar o criterio 85/15).

[...]



[...] como esa Secretaría Técnica puede apreciar de la lectura de la Regulación y de la respuesta ofrecida para la pregunta 2 del Acuerdo preventivo, la supervisión, evaluación, calificación y determinación de la ocupación y cumplimiento de los horarios ya no corresponde al AICM sino al coordinador de horarios (que responde a la Secretaría), asimismo el Subcomité de Demoras es quien determina las demoras y sus responsables, por lo que estas preguntas deberían hacerse a dicha autoridad y/o entes, no al AICM quien no tiene autoridad sobre los mismos^[29].

En todo caso, quien tendrá que aplicar los criterios de ocupación y cumplimiento es dicho coordinador no el AICM, por lo que esta opinión se otorga de buena fe, pues el AICM no tendrá relación con la aplicación de esos criterios.

Dicho lo anterior, se señala la opinión conjunta sobre los incisos a) y b).

El problema radica en que la M3 en su primer párrafo señala: 'La prioridad histórica sólo se reconocerá sobre cada serie de horarios en el caso de que el transportista aéreo a quien se le asignó la haya utilizado en una proporción mayor al 85% (ochenta y cinco por ciento) o con demoras menores al 15% (quince por ciento) del total de los horarios que confirmaron parte de la serie en la temporada equivalente anterior'. Mientras que la fracción I del artículo 96 bis del RLA dice: 'La prioridad histórica de una serie de horarios será identificada (...) cuando (...) una serie de horarios que se hayan operado como mínimo durante el 85% del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior y no haya tenido demoras de más o de menos de 15 minutos respecto al horario asignado en más de un 15% de las ocasiones'.

Se subraya la letra 'o' y la letra 'y' para destacar la diferencia entre la Regulación y las órdenes incompatibles de COFECE.

[...]

En resumen, la Regulación requiere ambos criterios para generar prioridad. La orden de COFECE contradice la Regulación y requiere ocupación o cumplimiento, no ambos.

Luego entonces la forma en que el AICM estima u opina que el coordinador deberá aplicar el criterio 85/15 es de la siguiente forma. Deberá verificar que el transportista aéreo: (i) haya ocupado al menos en un 85% sus horarios asignados, y (ii) no haya tenido demoras mayores al 15% de sus horarios (incumplimiento). Ambos criterios deberán cumplirse.

[...]

Es pertinente aclarar que en este Aeropuerto se aplican ambos criterios, ya que al establecer que la asignación se realice como series, éstas se encuentran supeditadas a un periodo de servicio operativo que debe ser cumplido mínimamente con el 85% y que los horarios de tal serie no presenten demoras superiores al 15%.

- c) **En relación con la forma en que debía computarse el criterio 85/15, el artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos señalaba lo siguiente antes de la emisión y/o publicación en el DOF del Decreto Nuevo RLA:**

'[...] El administrador aeroportuario deberá retirar a los transportistas aéreos los horarios de aterrizaje o despegue que durante el año anterior, por causas imputables a ellos, no hubieran utilizado en una proporción igual o mayor al 85% o hubieren tenido demoras en un 15% o más;' [Énfasis añadido]

²⁹ La nota al pie refiere lo siguiente: "En el Subcomité de demoras, participará el AICM, pero no lo controlará pues sólo tendrá un voto de tres. Por tanto, el Subcomité es un ente autónomo del AICM y es presidido por el Subcomandante de aeródromo, mismo al que deberían dirigirse estas preguntas."

Asimismo, se observa que en el artículo 96 Bis del Decreto Nuevo RLA se utiliza la conjunción 'y', en lugar de la conjunción 'o', al referirse al cómputo del criterio 85/15, en los siguientes términos:

'[...] La prioridad histórica de una serie de horarios será identificada por el coordinador de horarios, cuando el transportista aéreo tiene prioridad de recibir de forma preferente a cualquier otro transportista aéreo una serie de horarios que se hayan operado como mínimo durante el 85% del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior y no haya tenido demoras de más o de menos de 15 minutos respecto al horario asignado en más de un 15% de las ocasiones.' [Énfasis añadido]

En relación con lo anterior, y de acuerdo con las manifestaciones incluidas en el Escrito respecto de los dos criterios (de ocupación y cumplimiento, como los denomina AICM), se solicita a AICM que aclare si la prioridad histórica sería otorgada a una serie de horarios únicamente en los casos en los que los transportistas aéreos cumplan con el 85% de ocupación, incluyendo dentro de dicho porcentaje la contabilización de las demoras; o si un transportista aéreo podría conservar la prioridad histórica sobre los horarios asignados si cumple, por ejemplo, con un 86% de ocupación y tiene adicionalmente un 14% de los vuelos de la serie demorados.

[...]

[...] se opina de buena fe que el AICM considera que lo que haya establecido o no la normatividad aeroportuaria anterior es ahora irrelevante, pues hay que estar a lo previsto en la Regulación VIGENTE, que en efecto, establece la conjunción 'y' en relación con los criterios de ocupación y cumplimiento para que el coordinador de horarios identifique prioridad; tema sobre el cual ya opinó el AICM en la respuesta. al inciso anterior.

Sobre las hipótesis que inquietan a esa autoridad son:

- *'si la prioridad histórica sería otorgada a una serie de horarios únicamente en los casos en los que los transportistas aéreos cumplan con el 85% de ocupación, incluyendo dentro de dicho porcentaje la contabilización de las demoras';*

En opinión de este AICM el cómputo de las demoras (que corresponde al Subcomité de Demoras) no debería incluirse en el criterio de ocupación ($\geq 85\%$) sino en el de cumplimiento ($\leq 15\%$).

- *'o si un transportista aéreo podría conservar la prioridad histórica sobre los horarios asignados si cumple, por ejemplo, con un 86% de ocupación y tiene adicionalmente un 14% de los vuelos de la serie demorados'.*

En opinión de este AICM esta segunda hipótesis que plantea la autoridad es la correcta, y, en este caso, el coordinador debería identificar la prioridad; pues ambos criterios (ocupación y cumplimiento) deben satisfacerse, y no sólo uno de ellos, en virtud de la Regulación por las consideraciones ya expuestas.

4. *Mediante el Escrito, AICM manifiesta lo siguiente 'dado que la regulación ha introducido el concepto de horarios ad hoc, lo ordenado por la M5 resulta incompatible con la nueva regulación' y, en particular respecto de dicha medida M5 afirma, entre otras cuestiones, que:*

'[...] los horarios adicionales o diferentes a que se refiere el 96 del Reglamento son los horarios ad hoc.

La nueva regulación contempla los horarios ad hoc con características distintas a las que en la orden M5 se denominan horarios adicionales o diferentes.

Conforme a las Bases Quinta, fracción III y Octava, el horario ad hoc sí podría generar prioridad histórica en dos supuestos: (i) se hubiesen solicitado como una serie antes del inicio de la temporada o bien, (ii) se hayan asignado como ad hoc durante la temporada y formen una serie al final de la misma; en ambos casos siempre que se ocupen conforme al criterio 85/15.'

Conforme a la misma Base, se pueden asignar como horarios ad hoc, los que sobren después de la asignación de temporada, los devueltos, los renunciados y los cancelados. Mientras que la orden sol [sic] establece que se pueden otorgar cuando estén disponibles, lo que no es exacto ni compatible con la nueva regulación.' [Énfasis añadido]

En relación con lo anterior, aclare lo siguiente:

- a) *Respecto de los criterios en materia de la asignación de horarios ad hoc, indique [sic] qué se refiere cuando afirma que "[...] se pueden asignar como horarios ad hoc, los que sobren después de la asignación de temporada, los devueltos, los renunciados y los cancelados [...]." [Énfasis añadido]*

En particular, explique: (i) si es posible la asignación de horarios ad hoc antes de que se asignen los horarios que integren el fondo de reserva, esto es, los horarios que podrían asignarse de conformidad con las reglas previstas en las Bases SCT para la asignación de los horarios que conforman el fondo de reserva; (ii) en qué casos los horarios devueltos, los renunciados y los cancelados se podrían asignar como horarios ad hoc y en qué casos los horarios devueltos, los renunciados y los cancelados se podrían asignar como horarios que forman parte del fondo de reserva; y (iii) en qué casos los horarios disponibles deberán asignarse no a través del fondo de reserva sino como horarios ad hoc, esto es, como horarios disponibles por no haber sido asignados durante el periodo de asignación de horarios.

Asimismo, señale la fecha en que concluye la asignación de temporada (indique la fecha que corresponda tanto para la temporada de verano como para la temporada de invierno).

[...] Cuando el AICM se refirió a que 'se pueden asignar como horarios ad hoc, los que sobren después de la asignación de temporada, los devueltos, los renunciados y los cancelados', no hizo, sino parafrasear la Base Octava de las Bases que dice: 'Podrán asignarse como horarios ad hoc aquellos disponibles por no haber sido asignados durante el periodo de asignación de horarios, así como los horarios que hayan sido devueltos o renunciados por los transportistas aéreos después de que concluya el periodo de asignación de horarios de temporada (...), así como cuando sean cancelados por los transportistas aéreos (...)' (énfasis y subrayado añadido).

En particular el AICM opina que:

(i) No es posible la asignación de horarios ad hoc antes de que se asignen los horarios que integren el fondo de reserva por la simple razón del orden de prelación prescrito por el artículo 96 bis, fracción III que dice:

'La asignación de horarios de aterrizaje y despegue se realizará observando, el orden siguiente:

- a) *Los horarios sobre los que los transportistas aéreos conserven prioridad histórica, en términos de la fracción, I de este artículo;*
- b) *Los cambios de horarios con prioridad histórica solicitados por el transportista aéreo;*
- c) *Los horarios que integren el fondo de reserva, se asignarán dando prioridad al menos en un 50% a nuevos transportistas aéreos entrantes, y conforme a las mejores prácticas internacionales. En caso de empate se asignará conforme al orden de presentación de la solicitud, y*

d) Los horarios asignados durante la temporada equivalente previa bajo un régimen ad hoc, siempre que formen series y hayan cumplido con los requisitos de ocupación y puntualidad’.

Como se puede leer, los horarios ad hoc se asignan en último lugar, después de los horarios del fondo de reserva, pues el AICM entiende que la norma prioriza el ingreso de nuevos entrantes, antes que los horarios ad hoc. Éstos últimos parecerían tener como razón el ocupar al máximo la infraestructura aeroportuaria si hay horarios disponibles. Dicho orden en la asignación se confirma con las Bases Cuarta y Séptima.

(ii) Los horarios devueltos, los renunciados y los cancelados se podrán asignar como horarios que forman parte del fondo de reserva en los siguientes casos:

- Devueltos o renunciados: todo horario devuelto antes de la asignación de los horarios del fondo de reserva [30] y los devueltos porque un transportista deje de operar en el AICM, deje de tener los permisos válidos o está en liquidación en términos de los dos últimos párrafos de la Base Décima Tercera.
- Cancelados: no está previsto en la Regulación que los horarios cancelados se integren automáticamente al fondo de reserva. Si los horarios cancelados quedasen disponibles después de asignar los horarios históricos y los cambios en dichos horarios en la siguiente temporada equivalente, podrían formar parte del fondo de reserva en esa temporada.

Los horarios devueltos, los renunciados y los cancelados se podrían asignar como horarios ad hoc en los siguientes casos:

- Devueltos o renunciados: después de que concluya el periodo de asignación de horarios de temporada. [31]
- Cancelados: todo horario cancelado que quede disponible puede ser asignado como horario ad hoc [32] pues no es deseable que se queden horarios disponibles sin utilizar durante la temporada.

(iii) En opinión del AICM, en el periodo de asignación de horarios de temporada está comprendida ya la asignación de horarios de fondo de reserva. Dicho periodo se integra por cuatro tipos de asignaciones, según se ha referido ya, conforme al artículo 96 bis, fracción III del RLA. Por tanto, la asignación de horarios del fondo de reserva es previa a cualquier asignación de horarios ad hoc (sea antes del inicio de la temporada o durante la temporada). Esto es, una vez asignados los horarios del fondo de reserva, si quedasen disponibles algunos horarios entonces se asignarían como horarios ad hoc.

De conformidad con lo anterior, si lo que a esta autoridad inquieta es si los horarios del fondo de reserva se asignan antes que los horarios ad hoc, la opinión del AICM es que sí.

- b) De conformidad con las manifestaciones incluidas en el Escrito, ‘el horario ad hoc sí podría generar prioridad histórica en dos supuestos: (i) se hubiesen solicitado como una serie antes del inicio de la temporada o bien, (ii) se hayan asignado como ad hoc durante la temporada y formen una serie al final de la misma; en ambos casos siempre que se ocupen conforme al criterio 85/15.’

Al respecto, indique en qué casos el horario asignado como horario ad hoc durante la temporada, y que forme una serie al final de la temporada, sería asignado al transportista que lo haya ocupado dentro de la temporada conforme al criterio 85/15 (esto es, en qué casos el horario ad hoc asignado dentro de una temporada sería asignado en la siguiente temporada equivalente al transportista que efectivamente lo ocupó dentro de la

³⁰ AICM refiere lo siguiente: “Ver Base Octava de las Bases.”

³¹ AICM refiere lo siguiente: “Ver Base Octava de las Bases.”

³² AICM refiere lo siguiente: “Ver Base Octava de las Bases.”

temporada) y en qué casos el horario ad hoc podría ser asignado en la siguiente temporada equivalente a aquél transportista que lo hubiera devuelto o cancelado de conformidad con el criterio 85/15, aunque no lo hubiera ocupado dentro de la temporada.

[...] Como esa Secretaría Técnica bien puede apreciar de la lectura de la Regulación y de la respuesta ofrecida para la pregunta 2 del Acuerdo preventivo, la supervisión, evaluación, calificación y determinación de la ocupación y cumplimiento de los horarios ya no corresponde al AICM sino al coordinador de horarios (que responde a la Secretaría), asimismo el Subcomité de Demoras es quien determina las demoras y sus responsables, por lo que estas preguntas deberían hacerse a dicha autoridad y/o antes, no al AICM quien no tiene autoridad sobre los mismos³³. En todo caso, quien tendrá que aplicar los criterios de ocupación y cumplimiento es dicho coordinador no el AICM. No obstante, de buena fe el AICM opina lo siguiente:

El AICM asignaría horarios en la siguiente temporada equivalente al transportista que formó una serie de horarios ad hoc (en la temporada equivalente anterior) en los casos en que el coordinador identifique la prioridad en ejercicio de sus atribuciones de evaluación, calificación y determinación y según su recomendación. Esto es, cuando el coordinador establezca que un transportista formó una serie de horarios ad hoc al final de la temporada anterior, y la ocupó conforme al criterio 85/15.

Un horario ad hoc no puede ser devuelto, ya que éste tuvo que estar disponible al inicio de la temporada.

5. *Mediante el Escrito, AICM manifiesta lo siguiente 'dado que la regulación ha introducido características distintas de cancelación y devolución, lo ordenado por la M6 resulta incompatible con la nueva regulación' y, en particular respecto de dicha medida M6 afirma, entre otras cuestiones, que:*

'[...] En primer lugar, dado que las funciones relacionadas con demoras y cancelaciones ya no corresponden al administrador aeroportuario, se solicita a esa COFECE revocar esta medida o reformularla para que se le dirija al subcomité de demoras, que es la autoridad competente en la materia, de conformidad con el artículo 132 bis del RLA. El AICM no puede cumplir con esta orden.

[...]

Adicionalmente las figuras de devolución y cancelación diseñadas en la Resolución resultan muy distintas e incompatibles con las establecidas en la regulación, las figuras diseñadas por COFECE parecen estar invertidas a la luz de la nueva regulación:

Las características de las cancelaciones de las Bases son más parecidas a la figura de devolución diseñada por COFECE. La figura de devolución entre las Bases y la M6 difiere.

Los criterios de pérdida de prioridad histórica en cuanto a las devoluciones o reintegros son incompatibles. Conforme a las Bases, sólo se conserva prioridad histórica si se devuelve antes de la fecha límite para la devolución.

Las Bases no contemplan devoluciones por fragmentos de series, la devolución es sobre series de horarios y no fragmentos que permitan ulteriores calificaciones fragmentadas (aun así el esquema de calificación de series por cancelaciones en las Bases, difieren del esquema de fragmentación por devoluciones en la M6). Por tanto, los criterios sobre los fragmentos de series ordenados por COFECE y sus consecuencias sobre la calificación no pueden cumplirse.

³³ La nota al pie refiere lo siguiente: "En el Subcomité de demoras, participará el AICM, pero no lo controlará pues sólo tendrá un voto de tres. Por tanto, el Subcomité es un ente autónomo del AICM y es presidido por el Subcomandante de aeródromo, mismo al que deberían dirigirse estas preguntas."



39946

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

La fragmentación de series y sus consecuencias sobre la prioridad histórica aplica a la cancelación en las Bases (no a la devolución).

Adicionalmente, conforme a la regulación, la supervisión de las cancelaciones es responsabilidad del subcomité de demoras y del coordinador de horarios'.

Asimismo, se observa que en el Base 'Décima Tercera. De la devolución de horarios de aterrizaje y despegue' de las Bases SCT se indica lo siguiente:

'[...] Los transportistas aéreos sólo podrán conservar los horarios que pretendan operar, ceder, intercambiar o utilizar en una operación conjunta; en caso contrario deberán devolver todos los horarios que no tengan previsto utilizar en la temporada antes de la fecha límite para la devolución de horarios de aterrizaje y despegue.

Los transportistas aéreos conservarán la prioridad sobre los horarios devueltos para la asignación en la temporada próxima equivalente. En caso de que los devuelvan de manera posterior antes de la fecha límite de devolución de horarios de aterrizaje y despegue, perderán prioridad sobre esos horarios.

Los horarios de aterrizaje y despegue devueltos pasarán a formar parte del fondo de reserva y serán asignados de conformidad con lo establecido en las Bases Sexta y Séptima.

En aquellos casos en que los horarios sean devueltos por los transportistas aéreos después de que concluya el periodo de asignación inicial de horarios de temporada, se considerarán horarios ad hoc durante la temporada, de conformidad con lo establecido en la Base Octava.

El administrador aeroportuario elaborará la lista que contendrá los horarios devueltos, el nombre del transportista aéreo que los haya devuelto y la fecha de su devolución; dicha lista deberá publicarse en términos de lo establecido en las Bases Décima Octava y Vigésima.

Las transportistas que devuelvan intencionadamente series de horarios después de la fecha límite de devolución de horarios de aterrizaje y despegue, recibirán una prioridad inferior en esas series de horarios por parte del coordinador de horarios durante la coordinación inicial de la siguiente temporada equivalente.

Si un transportista aéreo deja de operar en un aeropuerto en condiciones de saturación deberá devolver inmediatamente al administrador aeroportuario todos los horarios asignados para el resto de esa temporada y para la temporada siguiente, para ser integrados al fondo de reserva.

Los horarios asignados a un transportista aéreo que deje tener una concesión o permiso válido, conforme a lo previsto en el artículo 14 de la ley de aviación civil o esté en liquidación o quiebra pasarán inmediatamente al fondo de reserva para que el administrador aeroportuario lo asigne a otros transportistas, en tanto se restituye su permiso aéreo o se declara en quiebra. [...]' [Énfasis añadido]

En relación con lo anterior, aclare lo siguiente:

- a) *Toda vez que el artículo 97 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos no fue reformado, adicionado o derogado a través del Decreto Nuevo RLA y dado que dicho precepto establece, entre otras cuestiones, que "el comité de operación y horarios deberá contar con un subcomité de demoras, presidido por el comandante de aeródromo, encargado de determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves", explique por qué considera AICM que las funciones relacionadas con demoras y cancelaciones ya no corresponden al administrador aeroportuario; lo anterior,*

considerando que diversas funciones relacionadas con demoras y cancelaciones ya correspondían o se habían otorgado al Subcomité de Demoras de forma previa a la publicación y entrada en vigor del Decreto Nuevo RLA; y

[...] *el Subcomité de Demoras es quien determina las causas y responsables de las demoras y cancelaciones, por lo que estas preguntas deberían hacerse al subcomité de demoras, no al AICM quien no tiene autoridad sobre el mismo* [34].

Se insiste que, independientemente de la regulación histórica, que ya no está vigente, como refiere esa autoridad, el punto relevante es que lo relacionado con la determinación de las causas y responsables de las demoras y cancelaciones corresponde al Subcomité de Demoras y la aplicación de esas determinaciones para el cómputo del criterio 85/15 corresponde al coordinador de horarios, por tanto no puede exigirse al AICM ejercer atribuciones que corresponden a otros entes.

b) *Explique:*

(i) *en qué casos los horarios devueltos se podrían asignar como horarios ad hoc y en qué casos los horarios devueltos se podrían asignar como horarios que forman parte del fondo de reserva;*

Se invocan las consideraciones realizadas en la respuesta al inciso anterior (a) de esta pregunta 6. No obstante, como mera opinión el AICM señala lo siguiente. Se podrían asignar siempre y cuando no hayan sido asignados previamente al inicio de temporada y una vez que ya han sido asignados los horarios del fondo de reserva.

(ii) *en qué fecha concluye el periodo de asignación de horarios (señale la fecha tanto para las temporadas de verano como para las temporadas de invierno);*

Se invocan las consideraciones realizadas en la respuesta al inciso anterior (a) de esta pregunta 6. No obstante, como mera opinión el AICM señala lo siguiente. El calendario de actividades de coordinación de la IATA, como se desprende de su lectura, no establece una fecha determinada de conclusión para el periodo de asignación de horarios, ya que esta se encuentra entre la fecha de devolución de horarios y la fecha del inicio de la temporada.

(iii) *qué significa o implica que un transportista reciba 'una prioridad inferior' en una serie de horarios durante la coordinación inicial de la siguiente temporada equivalente;*

Se invocan las consideraciones realizadas en la respuesta al inciso anterior (a) de esta pregunta 6, pues la interpretación de las Bases corresponde a la Secretaría y es a esa autoridad quien COFECE tiene que solicitarle aclaraciones a sus inquietudes sobre la interpretación de la regulación aeroportuaria.

Asimismo, se recalca que la supervisión, evaluación, calificación y determinación de la ocupación y cumplimiento de los horarios ya no corresponde al AICM sino al coordinador de horarios pues dice la Base Décima Tercera: 'recibirán una prioridad inferior en esas series de horarios por parte del coordinador de horarios durante la coordinación inicial de la siguiente temporada equivalente'. Será entonces el coordinador quien aplique el término prioridad inferior en relación con devoluciones. No obstante, como mera opinión el AICM señala lo siguiente.

La palabra inferior significa:

'inferior

³⁴ La nota al pie refiere lo siguiente: "En el Subcomité de demoras, participará el AICM, pero no lo controlará pues sólo tendrá un voto de tres. Por tanto, el Subcomité es un ente autónomo del AICM y es presidido por el Subcomandante de aeródromo, mismo al que deberían dirigirse estas preguntas."

Del lat. inferior, -oris.

1. adj. *Que está debajo de algo o más bajo que ello.*
2. adj. *Que es menos que algo en calidad o en cantidad.*
3. adj. *Dicho de una persona: Sujeta o subordinada a otra. U. t. c. s.*
4. adj. *Biol. Dicho de un ser vivo: Que tiene una organización más sencilla y se supone más primitivo que otros. Las algas son vegetales inferiores. Los peces son vertebrados inferiores.*
5. adj. *Geogr. Dicho de un lugar o de una tierra: Que respecto de otro está a latitud más baja. Guinea inferior.* ^[35]

De las anteriores acepciones resultan relevantes las dos primeras que remiten a la idea de que algo es menor o más bajo que otra cosa en cantidad o calidad. En este contexto, prioridad inferior, en opinión del AICM podría implicar que cualquier otro transportista aéreo tiene prioridad sobre determinada serie antes que el transportista que la pierde; esto es, no sólo pierde la prioridad, sino que cualquier otro transportista aéreo será considerado antes que él que la perdió.

(iv) si un transportista aéreo devuelve un horario (no una serie, sino únicamente un horario) después de la fecha límite de devolución de horarios de aterrizaje y despegue, ese horario perderá la prioridad para la asignación en la siguiente temporada equivalente o recibirá una prioridad inferior en la siguiente temporada equivalente; en caso de que ninguna de dichas consecuencias resulte aplicable al supuesto, indique cuál sería la consecuencia aplicable para el caso en que se devuelva un horario (no una serie, sino únicamente un horario) después de la fecha límite de devolución de horarios de aterrizaje y despegue;

Se invocan las consideraciones realizadas en la respuesta al inciso anterior (a) de esta pregunta 6, pues la interpretación de las Bases corresponde a la Secretaría y es a esa autoridad quien COFECE tiene que solicitarle aclaraciones a sus inquietudes sobre la interpretación de la regulación aeroportuaria.

Asimismo, se recalca que la supervisión, evaluación, calificación y determinación de la ocupación y cumplimiento de los horarios ya no corresponde al AICM sino al coordinador de horarios pues dice la Base Décima Tercera: 'recibirán una prioridad inferior en esas series de horarios por parte del coordinador de horarios durante la coordinación inicial de la siguiente temporada equivalente'. Será entonces el coordinador quien aplique el término prioridad inferior en relación con devoluciones. No obstante, como mera opinión el AICM señala lo siguiente.

Sobre el supuesto hipotético que plantea esta COFECE, el AICM considera que se pierde la prioridad.

(v) en qué casos un transportista aéreo podría devolver de forma no intencional series de horarios; y

[...]

Se recalca que la supervisión, evaluación, calificación y determinación de la ocupación y cumplimiento de los horarios ya no corresponde al AICM sino al coordinador de horarios pues dice la Base Décima Tercera: 'recibirán una prioridad inferior en esas series de horarios por parte del coordinador de horarios durante la coordinación inicial de la siguiente temporada

³⁵ AICM refiere lo siguiente: "Ver Diccionario Usual de la Real Academia Española de la Lengua: <http://dle.rae.es/?id=LVmovbn>".

equivalente'. Será entonces el coordinador quien aplique el término prioridad inferior en relación con devoluciones.

No obstante, como mera opinión, el AICM señala que la Base Décima Tercera al referirse a la devolución intencionada de series de horarios después de la fecha límite de devolución de horarios, implica que al existir una fecha límite establecida internacionalmente en el calendario para devolver los horarios de aterrizaje y despegue, toda acción posterior de devolución a esa fecha límite, es intencionada. La intención a que se refiere esa Base Décima Tercera es intención de devolver, voluntad de devolver.

(vi) qué ocurriría en caso de que un transportista devuelva de forma no intencional series de horarios después de la fecha límite de devolución de horarios de aterrizaje y despegue.

Se recalca que la supervisión, evaluación, calificación y determinación de la ocupación y cumplimiento de los horarios ya no corresponde al AICM sino al coordinador de horarios pues dice la Base Décima Tercera: 'recibirán una prioridad inferior en esas series de horarios por parte del coordinador de horarios durante la coordinación inicial de la siguiente temporada equivalente'. Será entonces el coordinador quien aplique el término prioridad inferior en relación con devoluciones.

No obstante, como mera opinión el AICM señala que -como se señaló en la respuesta al número romano anterior (v)- toda devolución posterior a la fecha límite de devolución de horarios es intencional y por tanto podría recibir una prioridad inferior para la asignación de esa serie en siguiente temporada equivalente por parte del coordinador de horarios.

6. **Mediante el Escrito, AICM manifiesta lo siguiente '[p]or cuanto a la M10, dado que la regulación no prevé sino ciertos requisitos para cesiones onerosas, ésta orden no resulta compatible con la nueva regulación' y AICM también indica que 'dado que la regulación no da facultades al AICM para participar en los procedimientos entre particulares para cesiones onerosas, se revoque esta medida'.**

En relación con lo anterior, aclare lo siguiente:

- a) **Respecto de la manifestación según la cual '[...] la regulación no prevé sino ciertos requisitos para cesiones onerosas [...]'; indique cuáles son los requisitos previstos en la regulación para las cesiones onerosas. Asimismo, indique cuáles son los fundamentos legales (artículos previstos en la normatividad aplicable, el Decreto Nuevo RLA o base de las Bases SCT) que sustenten su dicho respecto de la existencia de requisitos para cesiones onerosas.**

[...]

La Base Décima Quinta de las Bases establece que para efectuar una cesión -sea onerosa o no- se requiere:

1. Notificarse al administrador aeroportuario.
2. Acompañar a la notificación 'todos los elementos necesarios para que el coordinador de horarios esté en posibilidad de verificar si los horarios pueden ser objeto de la transacción'.
3. Que el coordinador valide y confirme que los transportistas estén al corriente de sus pagos por servicios a la navegación aérea y servicios aeroportuarios así como que el cedente haya utilizado los horarios en las temporadas requeridas (2; y en el caso de nuevos entrantes: 4).

Además el coordinador deberá publicar los datos de las transacciones en su página de internet. Al administrador aeroportuario únicamente recibe la notificación de la transacción, pero no tiene atribución alguna para intervenir en ella. Si esta COFECE quiere imponerles más

requisitos a los transportistas aéreos para efectuar las cesiones, se estima que deberá imponer la función de verificar esos requisitos al coordinador de horarios.

- b) *En relación con la manifestación según la cual 'la regulación no da facultades al AICM para participar en los procedimientos entre particulares para cesiones onerosas', se observa que la fracción XIII de la base 'Décima Octava. Del Acceso a la información y transparencia' refiere la autorización de las transacciones de cesiones, intercambios y operaciones conjuntas en los siguientes términos: 'XIII. Las transacciones de cesión o intercambio u operación conjunta de horarios de aterrizaje y despegue autorizadas. [...]*

Al respecto, indique:

- (i) a qué órgano, entidad o autoridad corresponde autorizar las transacciones de cesión, intercambio o, en su caso, operaciones conjuntas;*

[...]

[...] *el coordinador de horarios es el ente que se encarga de verificar que se actualicen los supuestos requeridos para efectuar cesiones, intercambios y operaciones conjuntas como ya se expuso en la respuesta al inciso a) de esta pregunta 6.*

En cuanto a lo que esta COFECE califica como 'autorizar las transacciones', no se observa de la Regulación que ese supuesto exista. Lo que existe, en términos de la Base Décima Quinta de las Bases son requisitos que debe verificar el coordinador de horarios (sobre los propios horarios sujetos a la transacción como pagos de los transportistas). El AICM no comparte la interpretación de COFECE respecto a que se trate de una autorización, pero se insiste que la interpretación de las Bases corresponde a la Secretaría.

Así, se insiste que este AICM no califica la acción del coordinador como autorización. Tan sólo se limita a establecer que el AICM sólo recibirá la notificación de la transacción que turnará inmediatamente al coordinador para que ejerza sus funciones y obligaciones para validar y confirmar lo que en términos de las Bases proceda.

- (ii) a qué órgano, entidad o autoridad corresponde verificar que las cesiones e intercambios (ya sea onerosos o no onerosos) se realicen de conformidad con lo que establece el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; y*

Al Coordinador de Horarios, se recomienda acudir al texto de la Base Décima Quinta.

- (iii) a qué órgano, entidad o autoridad corresponde retirar los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas aéreos cuando los intercambien o cedan de forman contraria a lo que establece el Reglamento de la Ley de Aeropuertos vigente o las 'Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación'.*

Al Administrador Aeroportuario, se recomienda acudir al texto de la Base Décima Quinta.

7. *Mediante el Escrito, AICM manifiesta lo siguiente '[p]or cuanto a la M11, dado que la regulación atiende los supuestos problemas de acceso a horarios introduciendo nuevas figuras regulatorias, los límites a la acumulación ya no resultan necesarios ni compatibles con la nueva regulación.' Asimismo, AICM señala lo siguiente:*

'[...] Se considera que las figuras regulatorias introducidas en la nueva regulación, solucionan los problemas al acceso del insumo esencial.

En este tenor se solicita a COFECE revocar las ordenes M11 y M12 o que las reformulen considerando los beneficios del nuevo diseño del procedimiento de asignación de horarios.

En su caso, de mantenerse estas medidas o unas reformuladas, se solicita a esa COFECE establezca cuál es el papel del coordinador de horarios en el cumplimiento de esta medida, ya que es esta entidad la encargada de supervisar, evaluar, calificar y determinar la ocupación y cumplimiento de los horarios e informar al administrador al respecto. Por tanto, el administrador aeroportuario no podría cumplir con esta medida en sus términos a la luz de la nueva regulación, tendría que dirigirse, en su caso, al coordinador de horarios.

Asimismo, cabe destacar que estas medidas, tal como están, implicarían un periodo (trabajo y tiempo) de revisión de la asignación que el Coordinador de Horarios proponga al Administrador Aeroportuario para identificar el límite de acumulación del 35% de cada una de las horas de las 06:00 a las 22:59 horas de los días que dura la temporada y de cada uno de los Transportistas Aéreos para no asignar por encima del límite señalado, proceso que no se encuentra previsto en el calendario internacional de actividades de coordinación. Por lo que esta H. Comisión deberá indicarle al Coordinador de Horarios (y al Administrador Aeroportuario, en su caso) cómo podría cumplirse con esta medida y en qué momento del calendario señalado podría insertarse sin perjudicar del [sic] resto de actividades implicadas en dicho calendario con sus consecuencias para la planeación operativa del AICM y de los Transportistas Aéreos.'

En relación con lo anterior, aclare lo siguiente:

- a) *Indique de qué forma la regulación (en particular, el Decreto Nuevo RLA y las Bases SCT) atiende todos y cada uno de los problemas identificados en la Resolución en relación con los problemas de acceso al insumo esencial y los efectos anticompetitivos que derivan de la forma de acceso al Insumo Esencial;*

Los problemas que derivan de la forma de acceso al Insumo Esencial -según lo establecido por el Pleno- provenían de la normatividad considerada -correcta o incorrectamente es un tema que resolverá el Poder Judicial- el momento de la investigación y al momento de la emisión de la resolución impugnada que contiene las órdenes.

Se considera que esta COFECE se confunde al pretender establecer cómo es que se atienden los problemas que identificó, cuando los [sic] verdaderamente relevante es que esos problemas que identificó y los supuestos efectos anticompetitivos que se derivan a su vez de esos problemas de acceso, provenían de la aplicación de una normatividad que ya no está vigente, por lo que, en caso de que sostenga que los problemas derivados de la forma en que se accede al insumo (es decir, la normatividad) siguen vigentes aún con la nueva Regulación, deberá emitir una resolución fundada y motivada que acredite que aun con la nueva Regulación existen esos problemas que a su vez causan efectos perversos. No es responsabilidad del AICM emitir una motivación, sino del Pleno acreditar cómo es que su resolución y sus determinaciones siguen vigentes aun cuando las circunstancias de hecho y de derecho que consideró para emitir sus órdenes ya no existen.

Lo cierto es que en opinión del AICM, la nueva Regulación atiende a los 'problemas' derivados del acceso al insumo esencial, es decir, de la normatividad que aplicaba el AICM (se refiere en el cuadro siguiente).

Es claro que la nueva Regulación ha determinado una nueva forma de acceso al insumo esencial, distinta de la considerada por el Pleno. Si los efectos anticompetitivos que derivarían de la nueva forma de acceso siguen siendo teóricamente posibles o no a la luz de la nueva Regulación, es algo que el Pleno deberá establecer en una resolución fundando y motivando como es su obligación.

Supuestos problemas de acceso al insumo esencial, es decir, supuestos problemas derivados de la aplicación (por el AICM) de la normatividad analizada al momento

Destrucción de esos problemas por la nueva Regulación (sin conceder a COFECE atribuciones en materia de política y regulación aeroportuaria y sin

<i>de la investigación y de la emisión de la resolución</i>	<i>conceder a la COFECE la corrección de la motivación de sus órdenes)</i>
<p>1. Sobre operaciones oficiales y de aviación general.</p>	<p>La Base Tercera de las Bases establece claramente cuáles son las operaciones prohibidas que atienden este supuesto problema. Asimismo se atribuye al administrador aeroportuario dar aviso inmediato al comandante de aeropuerto cuando se transgrede la prohibición para efectos de proceder a su sanción.</p>
<p>2. Supuesta comercialización de vuelos sin horario propiciada por el proceso de asignación de horarios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comercialización de vuelos en horarios que no han sido asignados, supuestamente propiciados por el procedimiento de asignación de horarios. • Comercialización de vuelos antes de obtener la asignación de horarios. • Derivado de la forma en que se asignan los horarios se presume que existen casos en que los transportistas aéreos comercializan operaciones que no tienen la certeza de que les será asignado un horario de aterrizaje y despegue. 	<p>La Base Cuarta de las Bases atiende a estos supuestos problemas prohibiendo definitivamente las operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente se haya asignado un horario.</p> <p>Asimismo se atribuye al administrador aeroportuario dar aviso inmediato al comandante de aeropuerto cuando se transgrede la prohibición para efectos de proceder a su sanción.</p> <p>En este contexto, la presunción del Pleno sobre que los transportistas comercializan operaciones que no tienen la certeza de que les será asignado un horario de aterrizaje y despegue, ya no tiene ningún sentido.</p> <p>Si el Pleno sigue conservando su presunción deberá demostrar cómo es que en el contexto de la nueva Regulación y su aplicación existe esa presunción y cómo ella no es meramente teórica sino que efectivamente es previsible.</p>
<p>3. Supuestos problemas que generan 'a la competencia' la asignación de horarios adicionales por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la supuesta falta de certidumbre en la asignación de horarios adicionales y • la supuesta falta de certidumbre sobre si generan prioridad o no los horarios adicionales. <p>4. Supuesto problema sobre la prioridad en la asignación de horarios sujetos a disponibilidad y a la supuesta falta de certeza que sobre futuras designaciones supuestamente crea.</p>	<p>Este supuesto problema está totalmente destruido por la nueva Regulación, hay total certidumbre al respecto.</p> <p>Como se ha señalado abundantemente a lo largo de este escrito y el anterior que fue presentado por el AICM, los horarios adicionales que se soliciten al AICM tendrán el tratamiento de horarios bajo un régimen ad hoc y no podrán optar por la prioridad salvo que formen una serie al final de la temporada equivalente previa y se ocupen conforme al criterio 85/15.</p> <p>La Base Octava regula exhaustivamente este tipo de horarios, la forma y momento de asignación así como su evaluación a cargo del coordinador.</p> <p>La lógica de estos horarios ad hoc es lograr una utilización óptima de la capacidad disponible.</p> <p>La certeza está garantizada. Solo hay que acudir a consultar la nueva Regulación.</p>
<p>5. Supuestos problemas sobre el denominado 'Procedimiento para solicitar cancelaciones de horarios de aterrizaje y despegue' y sobre que las cancelaciones permiten bloquear horarios.</p>	<p>La nueva Regulación asigna al subcomité de demoras la determinación de causas y responsables de cancelaciones y demoras.</p> <p>El AICM observa que la Base Décima Cuarta de las Bases regula exhaustivamente las cancelaciones de horarios,</p>

	<p>los entes implicados y sus consecuencias; por lo que existe plena certeza sobre ello. Solo hay que acudir a consultar la nueva Regulación.</p> <p>Por otro lado, el sistema de cancelaciones imputables prevé que haya consecuencias sobre las mismas impactando en la pérdida de prioridad sobre horarios, por lo que ya no podría existir ese supuesto problema de cancelaciones estratégicas.</p>
6. Supuesto problema de no realización de subastas.	<p>En la nueva Regulación no existen las subastas, por lo que no existe ya el supuesto problema de no realizarlas.</p> <p>En una decisión de política regulatoria el Presidente de la República y la Secretaría no establecieron ese supuesto en la nueva Regulación. En vez de ello optaron por un mecanismo de asignación a nuevos entrantes que garantice siempre la disponibilidad de horarios para transportistas que pretendan operar una ruta desde y hacia el AICM.</p>
7. Supuesta 'valoración de los TRANSPORTISTAS AEREOS sobre los mecanismos de asignación y reasignación de horarios de aterrizaje y despegue'.	<p>Es evidente que la valoración que dieron los transportistas a los mecanismos estaba condicionada por la normatividad previa. Es de esperarse que los transportistas tengan una valoración distinta sobre la nueva Regulación.</p>
8. Supuestos problemas de las cesiones.	<p>Las cesiones encuentran su exhaustiva y clara regulación en términos de la Base Décima Quinta de las Bases, sobre las cuales el coordinador de horarios debe validar y confirmar ciertos requisitos.</p> <p>En esa misma base se regulan los intercambios y las operaciones conjuntas.</p> <p>Con esa Base se incentiva un mercado secundario que de flexibilidad a los transportistas aéreos los aéreos y una fuente alternativa de horarios de aterrizaje y despegue para los transportistas aéreos.</p>
9. Supuesta falta de fechas precisas para la publicación de los horarios de temporada asignados a los transportistas.	<p>De acuerdo con las Bases, específicamente la Base Décima Octava, se ordena la publicación de una gran cantidad de información en relación con horarios y la Base Vigésima ordena un calendario de asignación de horarios, incluyendo relevantemente la Lista de Asignaciones Iniciales de Horarios de Aterrizaje y Despegue.</p> <p>De acuerdo con los contenidos de dichas Bases, la publicación de fechas ciertas es una obligación para el AICM, con lo que se elimina la incertidumbre al respecto.</p>
10. Supuesto problema de que los Horarios de Largo Plazo de una temporada a otra no coinciden y la supuesta asignación de horarios de largo plazo por ocupación sin tomar en cuenta si existieron demoras	<p>Por un lado no existen los horarios de largo plazo en la nueva Regulación por lo que ese problema es ya inexistente. Asimismo, los problemas ya no se configuran</p>

imputables al transportista, que provoca supuesta incertidumbre.

11. Supuesto problema de que los criterios para la conformación de la Base Inicial y las modificaciones desde el año dos mil trece, que generan supuesta incertidumbre a los transportistas aéreos, sobre su asignación.

12. Respecto a las modificaciones en el procedimiento de asignación de horarios así como con supuestas asignaciones desiguales y la supuesta falta de certeza y aplicación del proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.

bajo la nueva Regulación que regula exhaustivamente los procedimientos de asignación.

Cabe destacar que, lo que existe en términos de la nueva regulación es la lista de asignaciones iniciales de horarios para cada temporada y los horarios ad hoc. En momento alguno alude la Regulación plazos largos y cortos ni de 'bases iniciales'.

Asimismo para eliminar la incertidumbre la Base Sexta también regula la asignación inicial de horarios para las dos temporadas inmediatas siguientes a partir de la entrada en vigor de las propias Bases. Por lo que la incertidumbre ya no existe.

Los principios generales, procedimientos y criterios de asignación (a cargo del administrador aeroportuario) y supervisión, evaluación y calificación de ocupación y cumplimiento de horarios (a cargo del coordinador) están regulados lo largo del Decreto RLA y de las Bases. Por lo que otorgan plena certidumbre a los entes participantes de esas funciones así como a los transportistas aéreos.

Por otro lado, el tema de las cancelaciones está regulado por el artículo 132 bis del RLA, y Base Décima Cuarta de las Bases. De acuerdo con la nueva Regulación es el subcomité de demoras en competente para determinar causas y responsables de las demoras y cancelaciones, y los supuestos de cancelación, imputabilidad y consecuencias de cancelaciones se encuentran regulados en dichas disposiciones, inter alia.

Por último, atendiendo a los supuestos problemas, el artículo 99 del RLA y la Base Primera de las Bases se refieren a la actuación del coordinador de horarios como: imparcial, transparente y no discriminatoria en el desempeño de sus funciones; la toma de sus determinaciones la realizará con absoluta autonomía e independencia.

Por lo que dicho ente garantizará la certeza que tanto clama el Pleno.

El AICM se limitará a asignar horarios conforme le sea informado y recomendado por dicho coordinador, por lo que el AICM no tiene ámbito de discrecionalidad alguno.

Cabe destacar finalmente que el AICM no aplicará proceso alguno como refieren los supuestos problemas, se insiste: se limitará a asignar horarios conforme lo establezca el coordinador.

La certeza en los procedimientos de supervisión, calificación, evaluación de cumplimiento es el coordinador y ante él tendrán que comparecer los



	<p>transportistas para todo lo relacionados con los procedimientos relativos.</p>
<p>13. Supuesto problema de que el administrador aeroportuario no tiene certeza respecto de los horarios de aterrizaje y despegue que efectivamente se van a operar y que tampoco está en posibilidad de reasignar los mismos, de tal forma que se obstaculiza el aprovechamiento por parte de otros transportistas aéreos.</p>	<p>La Base Vigésima de las Bases exige al administrador aeroportuario publicar el inventario de slots, es decir, los horarios de aterrizaje y despegue con que cuenta el aeropuerto agrupado en franjas horarias de sesenta minutos.</p> <p>Además, se publicará la Lista de Asignaciones Iniciales de Horarios de Aterrizaje y Despegue, las asignaciones adicionales de horarios durante la temporada, las cesiones, intercambios u operaciones conjuntas; las devoluciones de horarios; las cancelaciones, y la identificación de los horarios solicitados y de los transportistas aéreos que solicitaron dichos horarios, entre otros. Así como los reportes producidos por el coordinador y el subcomité de demoras, entre otros. Para todo ello proveerán información todos los entes obligados.</p> <p>Por tanto, en todo momento los transportistas aéreos tendrán a su disposición, de forma pública, la información sobre los horarios asignados, el tipo de asignación y los horarios disponibles.</p> <p>Asimismo, la regulación sobre horarios ad hoc (en relación con su disponibilidad, devoluciones y cancelaciones), como ya se ha insistido, así como las consecuencias de la devolución fuera de la fecha límite y las cancelaciones imputables, será el conjunto de herramientas que permitan la utilización más eficiente de la infraestructura y permitirán la reasignación de slots disponibles. Lo anterior tampoco permitiría que se obstaculice el aprovechamiento de los horarios.</p>
<p>14. Supuesto problema del desconocimiento de la relevancia de las recomendaciones del COH en el procedimiento de asignación de horarios.</p>	<p>Ese comité puede emitir recomendaciones, en efecto. Según entiende este aeropuerto una recomendación es un 'encargo o súplica' o 'hacer algo más apreciable o digno de respeto' [³⁶]; es decir no es orden ni instrucción para los entes relacionados con funciones de horarios de aterrizaje y despegue.</p> <p>En la resolución el Pleno insistió en que había conflicto de interés si los transportistas intervenían en los procedimientos de asignación y calificación, por lo que mantiene sentido que dicho comité sólo recomiende y no tenga atribuciones de ordenar.</p> <p>Ahora bien, con la nueva distribución de funciones, es irrelevante graduar la relevancia de una recomendación, pues existe certeza sobre qué función se asignó a cada</p>

³⁶ En la nota al pie AICM señala: "Ver diccionario Usual de la Real Academia Española de la Lengua: <http://dle.rae.es/?id=VTgRISn>".

	<i>ente y sobre las consecuencias de los actos y omisiones de los transportistas aéreos en relación con los horarios asignados.</i>
<i>15. Supuesto problema sobre que los transportistas no tienen certeza sobre el marco jurídico en la materia.</i>	<i>Este supuesto problema es evidentemente destruido. Como esta autoridad sabe el 29 de septiembre se publicó el marco jurídico en la materia.</i>
<i>16. Respecto a que los transportistas aéreos pueden dejar de operar horarios de aterrizaje y despegue sin que esto implique perder prioridad en su asignación, esto con tan solo solicitar la cancelación una hora antes de su operación.</i>	<p><i>Este supuesto problema está destruido por la nueva Regulación.</i></p> <p><i>Las cancelaciones -se insiste- están perfectamente reguladas por el artículo 132 bis del RLA, y Base Décima Cuarta de las Bases.</i></p> <p><i>De acuerdo con la nueva Regulación es el subcomité de demoras en [sic] competente para determinar causas y responsables de las demoras y cancelaciones, y los supuestos de cancelación, imputabilidad y consecuencias de cancelaciones se encuentran regulados en dichas disposiciones, entre otros.</i></p> <p><i>De acuerdo con esas disposiciones no se desprende que pueda cancelarse con una hora de anticipación. Por otro lado, las cancelaciones (que están reguladas de forma completamente distinta a como esta autoridad las contempló en la normatividad anterior) tienen consecuencias en la prioridad en la medida en que el subcomité de demoras determine su imputabilidad.</i></p>

- b) ***Explique por qué considera que las medidas M11 y M12 ‘implicarían un periodo (trabajo y tiempo) de revisión de la asignación que el Coordinador de Horarios proponga al Administrador Aeroportuario para identificar el límite de acumulación del 35% de cada una de las horas de las 06:00 a las 22:59 horas de los días que dura la temporada y de cada uno de los Transportistas Aéreos para no asignar por encima del límite señalado, proceso que no se encuentra previsto en el calendario internacional de actividades de coordinación’; y***

En primer lugar, [...] la supervisión, evaluación, calificación y determinación de la ocupación y cumplimiento de los horarios ya no corresponde al AICM sino al coordinador de horarios (que responde a la Secretaría). Será al coordinador, en su caso, al que corresponda la aplicación de los límites a la acumulación de horarios. En este sentido, el AICM sólo ofrece su opinión, pero el ente que lo aplicará es el coordinador.

Se responde a la inquietud de COFECE: lo señalado por el AICM se debe a las siguientes consideraciones:

- las Bases establecen que la asignación de horarios se realice sobre series, es decir, que el transportista aéreo debe solicitar la asignación sobre series de horarios, antes de la Fecha Límite de Envío de Solicitudes Iniciales prevista en la fracción XVII de la Base Segunda y Base Séptima de las Bases y en el propio calendario internacional de actividades de coordinación, en la cual los transportistas aéreos deben enviar sus operaciones previstas al coordinador de horarios;*

- el coordinador de horarios deberá identificar los horarios sobre los que los transportistas tienen prioridad histórica; ni las Bases ni en el RLA obligan al coordinador a considerar ningún límite del 35% de acumulación, mismo que se constituye entonces como una restricción para la formación de series (problema para los transportistas que deberían considerarlo en sus solicitudes y para el coordinador que deberá considerarlo en el estudio de las solicitudes y en la propuesta que haga al administrador);
 - es el coordinador el que tendría que proponer al administrador aeroportuario el que en determinadas horas y de determinados días no se asignaran horarios al transportista hipotético que superase el límite, situación que provocaría que el transportista aéreo perdiera horarios en exceso, lo que tendría impacto sobre la formación de series (se romperían series) y su estudio a efectos de proponer asignación, lo que redundaría en una complejísima tarea para el coordinador de horarios y riesgos operativos y falta de certeza para los transportistas (que podrían ver comprometida su formación de series);
 - además, en el calendario internacional de actividades de coordinación no se contempla periodo alguno de evaluación sobre acumulación de horarios, sobre todo considerando que el administrador aeroportuario asignará los horarios conforme le proponga el coordinador de horarios conforme lo previsto en la Base Cuarta de las Bases;
 - en todo caso COFECE tendría que innovar legislativamente para adicionar un periodo al calendario internacional de actividades de coordinación y establecer claramente cómo es que los transportistas tienen que solicitar horarios mediante series pero que al mismo tiempo no rebasen el límite y cómo es que el coordinador debería estudiar esas solicitudes y en qué momento del periodo de asignación de horarios de temporada; todo ello para que ofrezca al administrador una propuesta de asignación que ya haya considerado no asignar horarios en exceso. Es una tarea complejísima que COFECE tendrá que resolverle al coordinador.
 - Esto tiene potenciales consecuencias graves para la operación de los transportistas aéreos. El límite es un verdadero problema que no les da certeza.
- c) **Explique de qué forma el cumplimiento de las medidas M11 y M12 podría incidir o perjudicar las actividades implicadas en el calendario de actividades, así como la manera en que el cumplimiento de las medidas M11 y M12 podría incidir en la planeación operativa del AICM y de los transportistas aéreos.**

Correspondería, en su caso, la aplicación de límite al coordinador de horarios (que no participó en este procedimiento).

Considerando la respuesta al inciso anterior, el AICM opina que el límite incide y perjudica de la siguiente forma:

- Se requeriría tiempo adicional al previsto en el calendario internacional de actividades de coordinación para que el coordinador de horarios identifique en qué horas los transportistas aéreos tienen o podrían tener como consecuencia de la asignación de sus series el 35% de acumulación -por hora por día de la temporada- y además para conciliar esos límites con la formación de series de horarios (a costa del rompimiento de series).

Si por la aplicación del límite a la acumulación de horarios por hora, se rompen las series de los transportistas (sobre las cuales tengan prioridad acreditada y reconocida antes de la aplicación de este límite) y ello impacta sus operaciones y sus finanzas, será provocado por las órdenes de COFECE; no será atribuible al coordinador de horarios, en opinión del AICM.

Cabe preguntarse también qué certeza jurídica les ofrece esta orden de COFECE, cuando a pesar del esfuerzo que se haga en la formación de series, pueden romperse esas series (con consecuencias sobre

sus operaciones y finanzas) cuando se aplique el límite a la acumulación por orden de COFECE. Las consecuencias pueden ser graves.

- *Además de lo anterior, el coordinador requerirá tiempo adicional para identificar lo mismo que lo descrito en la viñeta anterior, pero en el momento de asignación de los horarios que estén disponibles en el fondo de reserva los cuales tampoco se podrán asignar en exceso del límite.*
- *Con lo señalado en las dos viñetas anteriores, se estaría desfasando el cumplimiento del calendario internacional, es decir, se pone al AICM en riesgo de violar la regulación del Presidente del República y de la Secretaria.*

Asimismo, el AICM considera que la aplicación del límite a acumulación tiene impacto sobre la planeación al impedirse la asignación de horarios ad hoc previamente al inicio de la temporada y en caso de que nadie más los solicite (inclusive después de la asignación de los horarios del fondo de reserva); si el transportista tiene que esperar a conseguir horarios ad hoc durante la temporada (aun cuando estén disponibles antes del inicio), carece de sentido de la aplicación de las mejores prácticas de la planeación de horarios para toda la temporada y se hace nugatoria la regulación sobre horarios ad hoc.

Finalmente el AICM estima que no son relevantes en este punto otras consideraciones -como si la Regulación atiende o no los problemas identificados por el Pleno o de mercado relevante, etc.- El tema a resolver por el Pleno de esa H. Comisión es si el AICM puede cumplir las órdenes a la luz de una Regulación que las destruye a ellas y a su motivación. El AICM destaca que lo verdaderamente relevante es que el AICM no puede cumplir con las órdenes impuestas.

El AICM se ve en la necesidad de recordar a esa H. Comisión que 'nadie está obligado a lo imposible' y que, por firme que sea el poder de ese órgano autónomo constitucional o por legítimo que estime el ejercicio de la regulación de insumos esenciales, ese poder y ese ejercicio acaba por toparse con el infranqueable obstáculo de la posibilidad. El poder se torna absurdo cuando aspira a lo imposible.

La imposibilidad de cumplimiento con las órdenes de la COFECE se fundamentalmente en dos motivos:

- (i) la mayoría de las funciones que antes tenía han pasado ahora al coordinador de horarios y se han aclarado las atribuciones del subcomité de demoras; y***
- (ii) una gran cantidad de conceptos y figuras sobre los horarios son distintas entre la Regulación y las órdenes de COFECE.***

Por ambos motivos se coloca al AICM en una posición de incertidumbre jurídica, pues no sabe a qué atenerse con dos cuerpos jurídicos que regulan lo mismo pero de formas completamente distintas."

Mediante el escrito de tres de enero de dos mil dieciocho, AICM reiteró las manifestaciones incluidas en el escrito de veinte de octubre de dos mil diecisiete sobre las incompatibilidades de la MEDIDA M1 respecto del contenido de la NUEVA REGULACIÓN.

Para evitar repeticiones innecesarias, no se transcriben en esta sección aquellas manifestaciones incluidas en el escrito de tres de enero de dos mil dieciocho que repiten o reiteran las manifestaciones incluidas en el escrito de veinte de octubre de dos mil diecisiete, mismas que ya fueron transcritas.

Adicionalmente, AICM señaló que se encuentra sujeto a dos estándares regulatorios que considera contradictorios, que no consiente y sobre los que la COFECE se "auto-obligó" a resolver.

CUARTA. De conformidad con lo establecido en la RESOLUCIÓN, a continuación, se entra al análisis de las manifestaciones realizadas por el AICM en torno a la imposibilidad del cumplimiento de diversos LINEAMIENTOS, teniendo en cuenta que la SCJN desestimó la controversia constitucional promovida por la COMISIÓN y no declaró la invalidez de la NUEVA REGULACIÓN:

I. Respetto de la imposibilidad planteada por AICM para dar cumplimiento a los LINEAMIENTOS

Mediante los escritos presentados los días veinte de octubre de dos mil diecisiete, veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete y tres de enero de dos mil dieciocho, AICM realizó diversas manifestaciones a través de las cuales refiere la existencia de inconsistencias, incompatibilidades o contradicciones entre el contenido de las MEDIDAS y la nueva regulación (esto es, el contenido del DECRETO DE REFORMA AL RLA y de las BASES GENERALES).

En el presente apartado se evalúa si efectivamente se acreditan los impedimentos señalados por AICM para dar cumplimiento a los LINEAMIENTOS en virtud de la entrada en vigor del DECRETO DE REFORMA AL RLA y de las BASES GENERALES.

Con el objeto de evaluar de forma ordenada la posible existencia de los impedimentos señalados por AICM, se indica que el análisis que se presenta a continuación comienza con la evaluación de los argumentos a través de los cuales AICM señala de forma genérica que se encuentra impedido para cumplir con las órdenes incluidas en los LINEAMIENTOS; es decir, se analizan en primer lugar los argumentos que se refieren a la imposibilidad de cumplir con las MEDIDAS en su conjunto, fundamentalmente debido al cambio de circunstancias y a los límites de las órdenes de la COMISIÓN para regular insumos esenciales. Posteriormente, se analizan los argumentos a través de los cuales AICM refiere inconsistencias, incompatibilidades o contradicciones específicas entre el contenido de cada una de las medidas y diversas disposiciones incluidas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES.

A. Manifestaciones generales respecto del conjunto de órdenes impuestas al AICM en la RESOLUCIÓN

Mediante los escritos presentados los días veinte de octubre, veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete y tres de enero de dos mil dieciocho, AICM señala fundamentalmente que: (i) las modificaciones realizadas al RLA y las BASES GENERALES implican un cambio de circunstancias que modifican sustancialmente el entorno regulatorio analizado por la COFECE en la RESOLUCIÓN y que sirvió de motivación a la misma;³⁷ y (ii) la COFECE debe tener en cuenta que la emisión de

³⁷ AICM indica que la nueva regulación (DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES) introduce cambios importantes que incentivan la competencia entre los transportistas aéreos y otorgan certidumbre y transparencia a los procesos de asignación de horarios, con sus respectivos beneficios en la planeación de operaciones de los transportistas y del propio aeropuerto. AICM considera que la razón y el "para qué" de las órdenes dictadas al AICM ya no existe (o al menos las circunstancias tomadas en cuenta se han desvanecido y ya no tiene una pertinencia lógica de las órdenes a los hechos y la regulación considerados para imponerlas. AICM señala que las órdenes impuestas en la RESOLUCIÓN carecen de motivación por el cambio regulatorio. Al respecto, indica que las órdenes de la COFECE resultan incompatibles, cuando son innecesarias y duplicadoras de la nueva regulación debido a que fueron emitidas con una regulación vigente al momento de la emisión de la RESOLUCIÓN que se ha visto modificada sustancialmente. AICM considera que la COFECE debe tomar en cuenta que la nueva regulación introduce figuras

la nueva regulación (DECRETO DE REFORMA AL RLA y BASES GENERALES) hace patente una nueva intención del Ejecutivo Federal que, en ejercicio de su facultad reglamentaria prevista en el artículo 89, fracción I, de la CPEUM, ha decidido modificar el RLA para proveer en la esfera administrativa la exacta observancia de la LA, y que, en ejercicio de las atribuciones establecidas en la LA, la SCT, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ha expedido las BASES GENERALES en las que se desarrollan las nuevas disposiciones establecidas en el RLA.³⁸

En relación con las manifestaciones referidas se indica lo siguiente:

En las páginas 1744 a 1745 de la RESOLUCIÓN, cuyo contenido ya ha sido transcrito en esta resolución, se estableció una vía para que el AICM pudiera solicitar la modificación de los LINEAMIENTOS en caso de que se llevaran a cabo reformas o modificaciones a las disposiciones incluidas en la LA, la LAC, el RLA o el RLAC y el AICM acreditara la existencia de un impedimento o de impedimentos para cumplir con los LINEAMIENTOS.³⁹ Al respecto, en la RESOLUCIÓN también se indicó que en caso de que entraran en vigor los anteproyectos que se presentaron ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, **o cualquier anteproyecto similar a los que ya fueron analizados dentro del presente EXPEDIENTE** de los cuales se desprendan deficiencias similares a las observadas por el PLENO, no se estarían atendiendo los problemas de competencia identificados a lo largo de la RESOLUCIÓN.

como el coordinador de horarios y fortalece al subcomité de demoras, por lo que con las órdenes impuestas al AICM ni siquiera pueden ser cumplidas por éste, por haber pasado esas atribuciones al ámbito de los entes señalados. Por lo tanto, resulta imposible asegurar el cumplimiento de las órdenes contenidas en la RESOLUCIÓN sin que ello implique una potencial violación a la nueva regulación aplicable a AICM, colocándolo en una situación de incertidumbre jurídica extrema. Adicionalmente, AICM señala, entre otras cuestiones, que lo importante no son las determinaciones de poder sustancial, mercado relevante e insumo esencial sino los supuestos problemas derivados de la forma en que se accede al insumo esencial y los efectos anticompetitivos derivados supuestamente de la forma de acceso al insumo esencial, mismos que consisten y dependen del cumplimiento de la regulación aeroportuaria. De este modo, las circunstancias de hecho se encuentran condicionadas, de acuerdo con lo manifestado por AICM, por la regulación; es decir, los hechos y la regulación considerados por la COFECE son interdependientes. Añade AICM que la forma en que se accede al insumo esencial (procedimientos para la asignación de horarios), está determinada y condicionada por las disposiciones jurídicas que señalan al AICM los criterios de asignación de horarios de aterrizaje y despegue. De este modo, AICM considera que todas sus acciones (hechos) han estado y están condicionadas por la regulación y el Pleno señaló que las acciones de AICM en cumplimiento de la regulación son las que causan los problemas y efectos anticompetitivos. De este modo, las circunstancias de derecho (regulación) condicionan y restringen las circunstancias de hecho (supuestos problemas y efectos anticompetitivos). Si la forma en que se accede al insumo esencial es consecuencia de los actos del AICM en cumplimiento de la regulación, y si esa regulación se ha modificado, evidentemente la forma de acceso también se ha modificado. Por tanto, las circunstancias de hecho (problemas y efectos) y de derecho (regulación) consideradas por el PLENO para imponer sus órdenes no son las mismas que prevalecen actualmente con la entrada en vigor de la regulación. Al respecto, AICM cita diversas frases contenidas en la RESOLUCIÓN para ejemplificar que en ella se consideraron circunstancias de derecho sobre la forma de acceso al insumo esencial y que por su mera existencia o diseño regulatorio son los causantes de esos "problemas" y "efectos negativos para la competencia". En este sentido, AICM pretende acreditar que el propio PLENO razonó y vinculó los problemas y efectos derivados (causados) por la regulación vigente al momento de la emisión de la RESOLUCIÓN y que el PLENO motivó las órdenes en dichos efectos y problemas.

³⁸ AICM también manifestó que en la propia RESOLUCIÓN se reconoció que la facultad reglamentaria del Ejecutivo Federal para detallar el contenido del RLA proviene directamente de la CPEUM y que la facultad de regular el acceso a insumos esenciales de la COFECE, además de observar la CPEUM y las leyes expedidas por el Congreso de la Unión, debe guardar coherencia con el resto del sistema jurídico mexicano, incluyendo los principios de legalidad y división de poderes. AICM deberá cumplir con la regulación hoy vigente, pero respetuosamente se afirma que la COFECE no podrá de forma alguna imponer al AICM órdenes o regulación que le impliquen ir en contra de la normatividad aplicable.

³⁹ AICM afirma que dichos impedimentos se actualizan por la entrada en vigor del DECRETO DE REFORMA AL RLA y de las BASES GENERALES.



De conformidad con el análisis que se presenta a continuación, el contenido de las BASES GENERALES y del DECRETO DE REFORMA AL RLA es muy similar al contenido del PROYECTO DE REFORMA AL RLA y del NUEVO PROYECTO DE BASES que AICM presentó dentro del EXPEDIENTE y que fue analizado mediante la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS. En este sentido, a continuación, se presentan dichas similitudes y se exponen diversas razones incluidas en la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS por las cuales el PLENO de la COFECE consideró que las medidas incluidas en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y del NUEVO PROYECTO DE BASES que AICM presentó dentro del EXPEDIENTE no eran idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

[ESPACIO SIN TEXTO]



i. Cuadro comparativo relacionado con las reformas al RLA.

Medidas correctivas propuestas por AICM (PROYECTO DE REFORMA AL RLA)	DECRETO DE REFORMA AL RLA
<p>Artículo 99. En el supuesto de que la Secretaría resuelva que un aeródromo se encuentra en condiciones de saturación en campo aéreo en horarios específicos, a partir de que surta efectos dicha resolución, el concesionario del aeródromo contará con un coordinador de horarios quien auxiliará al administrador aeroportuario en la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue.</p> <p>El coordinador de horarios será una instancia administrativa técnicamente autónoma y su actuación deberá ser imparcial, transparente y no discriminatoria en el desempeño de sus funciones, y llevará a cabo la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue tomando en consideración las resoluciones del Subcomité de Demoras, quien es el encargado de determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves.</p> <p>El coordinador de horarios elaborará un informe mensual que contendrá la calificación por temporada de las estadísticas de cumplimiento de cada horario de aterrizaje y despegue de los transportistas aéreos y las afectaciones generadas por los prestadores de servicios, el cual se entregará al comité de operación y horarios, así como a los transportistas aéreos involucrados.</p> <p>Los horarios de aterrizaje y despegue serán asignados por series aplicando las bases que para tal efecto emita la Secretaría, las cuales considerarán al menos lo siguiente:</p> <p>I. El administrador aeroportuario deberá retirar a los transportistas aéreos los horarios de aterrizaje o despegue que durante la temporada equivalente anterior, por causas imputables a ellos, no hubieran utilizado en una proporción igual o mayor al 85% o hubieren tenido demoras en un 15% o más;</p> <p>II. Los horarios nuevos, los retirados en los términos señalados en el inciso anterior, los que sean renunciados por los transportistas aéreos y los que, en su caso, les sean retirados cuando tengan adeudos vencidos en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 de este Reglamento constituirán un fondo de reserva deberán asignarse a los transportistas aéreos en términos de las bases que emita la Secretaría.</p> <p>Los transportistas aéreos deberán solicitar al administrador aeroportuario el horario de aterrizaje y despegue. Los transportistas aéreos que no utilicen los horarios asignados dentro de los dos primeros meses de su inicio de vigencia, por causas imputables a ellos, les será retirado el horario de que se trate, y</p> <p>III. En caso de que dos o más transportistas aéreos soliciten un mismo horario, los horarios se asignarán por subasta conforme los criterios generales que determine la Secretaría y la Secretaría</p>	<p>Artículo 96 Bis. En el supuesto de que la Secretaría determine que un aeródromo se encuentra en condiciones de saturación en campo aéreo en horarios específicos, a partir de que surta efectos dicha determinación, los horarios de aterrizaje y despegue serán asignados por series observando, en lo conducente lo dispuesto en los artículos 95 y 96 del presente Reglamento y las bases generales que para tal efecto emita la Secretaría por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, las cuales considerarán al menos lo siguiente:</p> <p>La prioridad histórica de una serie de horarios será identificada por el coordinador de horarios, cuando el transportista aéreo tiene prioridad de recibir de forma preferente a cualquier otro transportista aéreo una serie de horarios que se hayan operado como mínimo durante el 85% del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior y no haya tenido demoras de más o de menos de 15 minutos respecto al horario asignado en más de un 15% de las ocasiones.</p> <p>Se entenderá una serie de horarios como mínimo 5 horarios solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos generalmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados a la misma hora aproximadamente;</p> <p>Un fondo de reserva que integre los nuevos horarios, los devueltos, los que hayan perdido la prioridad histórica y aquellos horarios que por cualquier causa no justificada estén disponibles después de asignar los horarios históricos y los cambios en dichos horarios.</p> <p>La asignación de horarios de aterrizaje y despegue se realizará observando, el orden siguiente:</p> <p>Los horarios sobre los que los transportistas aéreos conserven prioridad histórica, en términos de la fracción I de este artículo;</p> <p>Los cambios de horarios con prioridad histórica solicitados por el transportista aéreo;</p> <p>Los horarios que integren el fondo de reserva, se asignarán dando prioridad al menos en un 50% a nuevos transportistas aéreos entrantes, y conforme a las mejores prácticas internacionales. En caso de empate se asignará conforme al orden de presentación de la solicitud, y</p> <p>Los horarios asignados durante la temporada equivalente previa bajo un régimen ad hoc, siempre que formen series y hayan cumplido con los requisitos de ocupación y puntualidad.</p> <p>Para efectos de esta fracción, se entiende como nuevo transportista aéreo entrante, al transportista aéreo que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier día donde, si se acepta la solicitud del transportista aéreo, debería tener menos de 5 horarios en ese aeropuerto y ese día;</p> <p>Las operaciones prohibidas en un horario saturado;</p>

de Hacienda y Crédito Público tomando en cuenta la opinión que emita la Comisión Federal de Competencia Económica.

Los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue;

Los criterios para la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación de horarios de aterrizaje y despegue;

Los supuestos de uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue determinados por el coordinador de horarios serán causa para que el transportista aéreo no tenga derecho a la elegibilidad de la prioridad histórica para los tiempos que haya operado o para los horarios asignados en esa condición.

Lo anterior con independencia de las sanciones establecidas en las disposiciones jurídicas aplicables.

Para los efectos de esta fracción se entenderá por uso indebido de horarios, al menos lo siguiente:

Que un transportista aéreo conserve horarios que no tenga previsto operar, ceder, intercambiar o usar en una operación conjunta;

Que un transportista aéreo conserve horarios para una operación distinta a la prevista, con el propósito de negar capacidad a otro operador de aeronaves, o

Que un transportista aéreo solicite nuevos horarios que no tenga previsto operar.

No será considerado como uso indebido los cambios en ruta o los cambios de aeronave.

Los requisitos para devolución, cancelación, cesión, intercambio y operación conjunta de horarios de aterrizaje y despegue;

Las obligaciones del administrador aeroportuario para transparentar el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, y

Las demás que determine la Secretaría observando las mejores prácticas internacionales en materia de asignación de horarios, cuando éstas no contraríen las disposiciones de la Ley y este Reglamento.

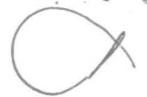
Los transportistas aéreos, al solicitar al administrador aeroportuario el horario de aterrizaje y despegue deberán ajustarse a lo que establezcan las bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue para aeropuertos en condiciones de saturación, así como a las Reglas de Operación de cada Aeropuerto.

Artículo 99. El concesionario del aeródromo en condiciones de saturación contará con un coordinador de horarios que propondrá al administrador aeroportuario la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue de aeronaves.

El coordinador de horarios será una instancia funcional, técnica e independiente del administrador aeroportuario y de los integrantes del comité de operación y horarios, incluidos los transportistas aéreos, su actuación deberá ser imparcial, transparente y no discriminatoria en el desempeño de sus funciones; la toma de sus determinaciones la realizará con absoluta autonomía e independencia, para

	<p>ello tendrá acceso a la información relevante que requiera para el ejercicio de sus funciones, adoptando las mejores prácticas de gobierno corporativo.</p> <p>El coordinador de horarios efectuará las funciones siguientes:</p> <p>Supervisar, evaluar, calificar y determinar la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue, para lo cual podrá tomar en consideración las opiniones emitidas por el subcomité de demoras, de conformidad con las mejores prácticas internacionales;</p> <p>Informar en los términos que determinen las bases generales referidas en el artículo 96 Bis de este Reglamento, lo siguiente:</p> <p>Las series de horarios que estén por debajo del porcentaje mínimo de ocupación del 85% durante la temporada;</p> <p>Las series de horarios que tengan un porcentaje de demoras superior al 15% durante la temporada;</p> <p>Los casos de uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue;</p> <p>La evaluación de la ocupación de los horarios de aterrizaje y despegue, y</p> <p>El detalle y la lista de horarios de aterrizaje y despegue con prioridad histórica;</p> <p>Identificar cada operación efectuada por los transportistas aéreos;</p> <p>Atender las diferencias que reporten los transportistas aéreos respecto de la información acerca de sus horarios de aterrizaje y despegue con prioridad histórica, y</p> <p>Realizar las acciones preventivas que determinen las bases generales referidas en el artículo 96 Bis de este Reglamento.</p> <p>Artículo 99 Bis. El coordinador de horarios será designado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, deberá contar al menos con nivel de licenciatura y estar familiarizado con la regulación en materia aeroportuaria emitida por la Secretaría o por autoridades aeronáuticas de otros países con los que México realice operaciones de transporte aéreo internacional, tener conocimientos demostrables en programación y asignación de horarios de aterrizaje y despegue de aeronaves, en seguridad aeroportuaria, o estudios especializados en dichas materias.</p>
	<p>Artículo 102. Derogado.</p>
<p>Artículo 132 Bis. El subcomité de demoras determinará a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de los horarios de aterrizajes o despegues de aeronaves, oyendo previamente a los transportistas aéreos.</p>	<p>Artículo 132 Bis. El subcomité de demoras evaluará las causas que originen las demoras o cancelaciones de los vuelos y, en su caso, a los responsables, conforme a lo previsto en el artículo 97 de este Reglamento y presentará la información al coordinador de horarios. Los transportistas aéreos podrán presentar al subcomité la documentación que a su consideración acredite el cumplimiento en el uso del horario.</p>

<p>El subcomité de demoras estará integrado por el comandante de aeródromo, quien lo presidirá, el administrador aeroportuario y un representante del órgano u organismo prestador de los servicios de la navegación aérea.</p> <p>Cada integrante del subcomité de demoras nombrará un representante titular y un suplente, quienes contarán con voz y voto. En caso de empate, el comandante de aeródromo tiene voto de calidad.</p> <p>Compete al subcomité de demoras:</p> <p>I. Determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de los horarios de aterrizaje y despegue, asignados para la temporada, así como de los horarios ad hoc durante la temporada;</p> <p>II. Proponer acciones tendientes a disminuir o eliminar las causas de las demoras a los horarios de aterrizaje y despegue;</p> <p>III. Presentar al comité de operación y horarios situaciones relevantes y recurrentes que afectan el desarrollo de las operaciones, a efecto de proponer medidas correctivas en el ámbito de su competencia; y</p> <p>IV. Elaborar un reporte a la autoridad aeronáutica de aquellas demoras imputables a los transportistas aéreos sobre los horarios ad hoc asignados por disponibilidad durante la temporada para las sanciones correspondientes conforme a lo previsto en la Ley de Aviación Civil.</p> <p>El subcomité de demoras sesionará ordinariamente por lo menos dos veces al mes y extraordinariamente cuando así se requiera.</p> <p>Las decisiones del subcomité de demoras se tomarán por mayoría de votos que emitan los integrantes.”</p>	<p>Al subcomité de demoras le compete:</p> <p>Determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, las causas que originen las demoras o cancelaciones de los horarios de aterrizaje y despegue, asignados para la temporada, así como de los horarios ad hoc durante la temporada y, en su caso, determinar a los responsables de dichas causas;</p> <p>Proponer al comité de operación y horarios acciones tendientes a disminuir o eliminar las causas de las demoras a los horarios de aterrizaje y despegue;</p> <p>Presentar al comité de operación y horarios situaciones relevantes y recurrentes que afecten el desarrollo de las operaciones, a efecto de proponer medidas correctivas en el ámbito de su competencia;</p> <p>Elaborar un reporte a la Dirección General de Aeronáutica Civil de aquellas demoras imputables a los transportistas aéreos sobre los horarios ad hoc asignados por disponibilidad durante la temporada para las sanciones correspondientes conforme a lo previsto en la Ley de Aviación Civil, y</p> <p>Entregar la información necesaria al coordinador de horarios, para el ejercicio de sus funciones.</p> <p>Artículo 132 Ter. El subcomité de demoras estará integrado por:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. El comandante del aeródromo, quien lo presidirá; II. El administrador aeroportuario, y III. Un representante del órgano u organismo que presta los servicios a la navegación aérea. <p>Los integrantes del subcomité de demoras nombrarán a un suplente con voz y voto.</p> <p>El subcomité de demoras sesionará de forma ordinaria por lo menos dos veces al mes y en forma extraordinaria las veces que a juicio de su presidente se requiera.</p> <p>El subcomité de demoras deberá sesionar con la presencia de todos sus integrantes o sus suplentes para que sean válidas.</p> <p>Las decisiones del subcomité de demoras se tomarán por mayoría de votos que emitan los integrantes.</p> <p>El calendario de las sesiones y la forma en que se convocará a éstas, así como las demás cuestiones sobre la integración y funcionamiento del subcomité de demoras se deberán establecer en el reglamento interno del comité de operación y horarios.</p>
	<p style="text-align: center;">TRANSITORIOS</p> <p>PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>



	<p>SEGUNDO.- Los comités de operación y horarios de los aeródromos contarán con un plazo de 180 días naturales a partir de la fecha de entrada en vigor del presente decreto para modificar su reglamento interno a efecto de incorporar la integración y funcionamiento del subcomité de demoras.</p>
--	---

ii. Cuadro comparativo relacionado con BASES GENERALES

Medidas correctivas propuestas por AICM (NUEVO PROYECTO DE BASES)	BASES GENERALES
<p>PRIMERA. DEL OBJETO</p> <p>Las presentes Bases tienen por objeto establecer los criterios de carácter general que deben aplicar los concesionarios aeroportuarios, a través de sus administradores aeroportuarios, el comité de operación y horarios, la Dirección General de Aeronáutica Civil, el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea y el coordinador de horarios en los aeropuertos en condiciones de saturación, para llevar a cabo la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue de forma imparcial, transparente y no discriminatoria a transportistas y operadores aéreos, así como de la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios asignados a los transportistas aéreos, a fin de lograr una eficiencia óptima en el uso de la infraestructura aeroportuaria, con el propósito de incrementar al máximo los beneficios para la mayor cantidad posible de usuarios del aeropuerto.</p> <p>Estas Bases son de cumplimiento obligatorio para los concesionarios aeroportuarios, así como para los transportistas y operadores aéreos, y se aplicarán de manera exclusiva en los aeropuertos en condiciones de saturación en las horas objeto de las declaratorias de saturación en campo aéreo. Asimismo, las presentes Bases serán aplicables al resto de las horas, únicamente respecto de la solicitud, asignación y supervisión por series de horarios de aterrizaje y despegue.</p>	<p>PRIMERA. DEL OBJETO</p> <p>Las presentes Bases tienen por objeto establecer los criterios de carácter general que deben aplicar los concesionarios aeroportuarios, a través de sus administradores aeroportuarios, el Comité de Operación y Horarios, el Subcomité de Demoras, la Dirección General de Aeronáutica Civil, el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea y el coordinador de horarios en los aeropuertos en condiciones de saturación, para llevar a cabo la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue de forma imparcial, transparente y no discriminatoria a transportistas aéreos, así como de la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación de los horarios asignados a los transportistas aéreos, a fin de lograr una eficiencia óptima en el uso de la infraestructura aeroportuaria, con el propósito de incrementar al máximo los beneficios para la mayor cantidad posible de usuarios del aeropuerto, garantizando la continuidad de las operaciones aéreas.</p> <p>Estas Bases son de cumplimiento obligatorio para los concesionarios aeroportuarios, así como para los transportistas y operadores aéreos, se aplicarán de manera exclusiva en los aeropuertos en condiciones de saturación en las horas objeto de las declaratorias de saturación en campo aéreo. Asimismo, las presentes Bases serán aplicables al resto de las horas, únicamente respecto de la solicitud, asignación y supervisión por series de horarios de aterrizaje y despegue.</p>
<p>SEGUNDA. DE LAS DEFINICIONES</p> <p>Para efectos de las presentes Bases se entiende por:</p> <p>I. Administrador aeroportuario: persona física designada por el concesionario o permisionario de un aeropuerto civil, que tendrá a su cargo la coordinación de las actividades de administración y operación que se realicen dentro del mismo, en términos del artículo 2, fracción VII de la Ley de Aeropuertos. El administrador aeroportuario deberá velar por que se acuerden los parámetros de coordinación adecuados con las partes interesadas y que dichos parámetros se actualicen dos veces al año.</p> <p>II. Aeropuerto en condiciones de saturación: aeropuerto respecto del cual la Secretaría ha emitido una declaratoria de saturación en el campo aéreo de conformidad con el artículo 100 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.</p> <p>III. Análisis de la demanda y capacidad: el proceso de evaluar la demanda de las compañías aéreas y determinar la capacidad máxima del aeropuerto, teniendo en cuenta todos los límites físicos,</p>	<p>SEGUNDA. DE LAS DEFINICIONES</p> <p>Para efectos de las presentes Bases se entiende por:</p> <p>I. Administrador aeroportuario: persona física designada por el concesionario de un aeropuerto, que tendrá a su cargo la coordinación de las actividades de administración y operación que se realicen dentro del mismo, en términos del artículo 2, fracción VII, de la Ley de Aeropuertos. El administrador aeroportuario deberá velar por que se acuerden los parámetros de coordinación adecuados con las partes interesadas y que dichos parámetros se actualicen dos veces al año;</p> <p>II. Aeropuerto en condiciones de saturación: aeropuerto respecto del cual la Secretaría ha emitido una declaratoria de saturación en el campo aéreo de conformidad con el artículo 100 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;</p> <p>III. Análisis de la demanda y capacidad: el proceso de evaluar la demanda de los transportistas aéreos y determinar la capacidad máxima del aeropuerto, teniendo en</p>

operativos y medioambientales presentes en el aeropuerto. El administrador aeroportuario deberá realizar periódicamente un análisis exhaustivo de la capacidad y la demanda, basado en métodos generalmente reconocidos. En especial, la capacidad y la demanda deberán evaluarse cuando existan cambios significativos en la infraestructura, las prácticas operativas o los patrones de demanda de los aeropuertos.

IV. Capacidad de operación del aeropuerto: el número máximo de operaciones por hora que puede atender las instalaciones del aeropuerto en campo aéreo, esto es, pistas, calles de rodaje y plataformas, en términos del artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

V. Cambio ad hoc: un cambio en una serie de horarios que no afecta a la elegibilidad para el derecho histórico.

VI. Comité de operación y horarios: el comité integrado en términos del artículo 61 de la Ley de Aeropuertos, cuya función principal respecto a la asignación de horarios, es el asesorar al coordinador de horarios en los asuntos relacionados con la capacidad, la asignación de horarios y la supervisión de la utilización de los horarios en el aeropuerto.

VII. Concesionario aeroportuario: sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas la cual cuenta con una concesión otorgada por la Secretaría, en términos del artículo 10 de la Ley de Aeropuertos.

VIII. Coordinador de horarios: el órgano auxiliar del administrador aeroportuario para supervisar, evaluar y calificar el uso y el cumplimiento de los horarios asignados a los transportistas aéreos, con base en la información correspondiente a los horarios asignados autorizados por el administrador aeroportuario, los programas de vuelo o itinerarios comerciales de los transportistas aéreos, la información de tráfico aéreo que proporcione el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea, la información de los manifiestos de llegada y/o de salida en términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, de las operaciones de llegada o salida de los vuelos registrados por el administrador aeroportuario y la información de los horarios que correspondan a las operaciones autorizadas por la Dirección general de Aeronáutica Civil en términos del artículo 21 del Reglamento a la Ley de Aviación Civil, así como las resoluciones del Subcomité de Demoras del aeropuerto. Para poder ser nombrado como tal, deberá tener conocimientos y experiencia demostrable sobre programación y coordinación de horarios y contar con tiempo, recursos y experiencia suficientes para prestar los servicios de facilitación de conformidad con las presentes Bases.

IX. Demora: aquella operación de aterrizaje o despegue realizada quince minutos antes o después del horario de aterrizaje y despegue asignado por el administrador aeroportuario en base a la resolución que emita el Subcomité de Demoras.

cuenta todos los límites físicos, operativos y medioambientales presentes en el aeropuerto y la demanda, basado en métodos generalmente reconocidos. En especial, la capacidad y la demanda deberán evaluarse cuando existan cambios significativos en la infraestructura, las prácticas operativas o los patrones de demanda de los aeropuertos;

IV. Capacidad de operación del aeropuerto: número máximo de operaciones por hora que puede atender en sus instalaciones en campo aéreo, esto es, pistas, calles de rodaje y plataformas, así como, con base en el número máximo de pasajeros por hora que pueden ser atendidos en el edificio terminal. Lo anterior de conformidad con los estándares de servicio que la Secretaría determine en la concesión o permiso respectivo, en términos del artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;

V. Calendario de actividades de coordinación (o Calendario): los eventos y las fechas límite por los que se rige el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue en un aeropuerto en condiciones de saturación para cada temporada;

VI. Cambio ad hoc: un cambio en una serie de horarios que no afecta a la elegibilidad para el derecho histórico;

VII. Cesión de horarios: un proceso por el que se ceden los horarios asignados de un transportista aéreo a otro;

VIII. Comité de operación y horarios: el comité integrado en términos del artículo 61 de la Ley de Aeropuertos, cuya función principal es emitir recomendaciones al administrador aeroportuario y al coordinador de horarios en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y la supervisión de su utilización en el aeropuerto;

IX. Concesionario aeroportuario: sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas la cual cuenta con una concesión otorgada por la Secretaría, en términos del artículo 10 de la Ley de Aeropuertos;

X. Coordinación inicial: el proceso que tiene lugar entre la fecha límite de envío de solicitudes iniciales y la fecha límite de envío de la lista de asignaciones iniciales de horarios para cada temporada, mediante el cual el administrador aeroportuario asigna los horarios de aterrizaje y despegue con base en la información provista por el coordinador de horarios;

XI. Coordinador de horarios (o Coordinador): será designado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que es funcional y técnicamente independiente de cualquier parte individual interesada, cuya función es supervisar la ocupación de los horarios asignados a los transportistas aéreos de forma imparcial, transparente y no discriminatoria, sobre la base de los parámetros de coordinación definidos y de conformidad con los criterios de estas Bases; así mismo se encarga de evaluar y calificar el uso de los horarios asignados a los transportistas aéreos con base en la información de los horarios



X. Fondo de reserva: los horarios disponibles en aeropuertos en condiciones de saturación después de asignar los horarios históricos y los cambios en dichos horarios, incluyendo cualquier nuevo horario creado.

XI. Horario ad hoc: un horario que no puede optar la prioridad histórica.

XII. Horario de Aterrizaje y Despegue (Slot): es el horario de aterrizaje o despegue asignado por el administrador aeroportuario únicamente a transportistas aéreos para la organización y planeación de los vuelos en el aeropuerto, en términos del artículo 93 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

XIII. Horario histórico: es el horario de aterrizaje o despegue que se asigna a cada transportista aéreo con base en la prioridad histórica.

XIV. Intercambio de horarios: proceso por el que los horarios asignados se intercambian de forma individual (uno por otro) entre transportistas aéreos en el mismo aeropuerto.

XV. Nuevo entrante: un transportista aéreo que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier día donde, si se acepta la solicitud del transportista aéreo, debería tener menos de 5 horarios en ese aeropuerto y ese día.

XVI. Operación conjunta: un término genérico que hace referencia a diversos tipos de acuerdos operativos o comerciales entre dos o más transportistas aéreos.

XVII. Operador aéreo: es el propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5, fracción II, inciso a, de la Ley de Aviación Civil, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicana o extranjera, de conformidad con los artículos 2, fracción III, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y 2, fracción VI, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

XVIII. Periodo de asignación de horarios: es el periodo, previo al inicio de cada temporada, en el que el administrador aeroportuario atiende las solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de temporada, de conformidad con el procedimiento previsto en las presentes Bases.

XIX. Prioridad histórica: el principio por el que las compañías aéreas tienen derecho a recibir una serie de horarios que se hayan operado como mínimo durante el 80% del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior y no haya tenido demoras de más o menos quince minutos respecto al horario asignado en más de un 20% de las ocasiones.

XX. Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

XXI. Serie de Horarios: cómo mínimo, cinco horarios de aterrizaje y despegue solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y

asignados, los programas de vuelo o itinerarios comerciales de los transportistas aéreos, la información de tráfico aéreo que proporcione el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea, la información de los manifiestos de llegada y/o de salida en términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, de las operaciones de llegada o salida de los vuelos registrados por el administrador aeroportuario y la información de los horarios que correspondan a las operaciones autorizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en términos del artículo 21 del Reglamento a la Ley de Aviación Civil, así como las resoluciones del Subcomité de Demoras del aeropuerto. Para poder ser nombrado como tal, deberá tener conocimientos y experiencia demostrable sobre programación y coordinación de horarios y contar con tiempo, recursos y experiencia suficientes para prestar los servicios de facilitación de conformidad con las presentes Bases;

XII. Demora: aquella operación de aterrizaje o despegue realizada quince minutos antes o después del horario de aterrizaje y despegue asignado por el administrador aeroportuario con base a la resolución que emita el Subcomité de Demoras;

XIII. Fecha de Referencia de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos: la fecha de referencia utilizada para el cálculo de la ocupación del 85% para determinar la prioridad histórica, que es el 31 de enero (verano) y el 31 de agosto (invierno);

XIV. Fecha Límite para la Devolución de Horarios de Aterrizaje y Despegue: la fecha antes de la cual los transportistas aéreos deben devolver las series de horarios que no tengan previsto operar, que es el 15 de enero (verano) y el 15 de agosto (invierno);

XV. Fecha Límite de Envío de la Lista de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos: la fecha límite estipulada en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual el coordinador de horarios deberá entregar a todos los transportistas aéreos los detalles de sus horarios históricos, siendo ésta el tercer lunes de septiembre (verano) y el tercer lunes de abril (invierno);

XVI. Fecha Límite de Acuerdo de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos: la fecha límite, estipulada en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual los transportistas aéreos deberán plantear cualquier desacuerdo con la determinación de históricos por parte del coordinador de horarios. Dicha fecha es 7 días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales;

XVII. Fecha Límite de Envío de Solicitudes Iniciales: fecha límite (23:59 UTC), estipulada en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual los transportistas aéreos deben enviar sus operaciones previstas al coordinador de horarios;

XVIII. Fecha Límite de Envío de la Lista de Asignaciones Iniciales de Horarios de Aterrizaje y Despegue: la fecha límite, estipulada en el Calendario de actividades de coordinación,



asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados a la misma hora aproximadamente.

XXII. Temporada: la temporada de verano que empieza el último domingo de marzo y termina el último sábado de octubre, o la temporada de invierno que empieza el último domingo de octubre y termina el último sábado de marzo.

XXIII. Temporadas equivalentes: temporadas estivales consecutivas (dos veranos), o temporadas invernales consecutivas (dos inviernos), en contraposición a dos temporadas consecutivas (una temporada de verano y otra de invierno).

XXIV. Transferencia de horarios: un proceso por el que se transfieren los horarios asignados de un transportista aéreo a otro.

XXV. Transportista aéreo: es el titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular, no regular y privado comercial, en términos del artículo 2, fracción II, de la Ley de Aviación Civil.

XXVI. UTC: es el tiempo Universal Coordinado, también conocido como Z o GMT. Todos los horarios, incluyendo los horarios de prioridad histórica, se expresan en UTC, a no ser que los procedimientos acordados permitan usar la hora local.

XXVII. Vuelo de sección extra: vuelo adicional del servicio público de transporte aéreo nacional o internacional regular para operar una ruta autorizada, sin variación en el itinerario vigente, con el equipo autorizado que se tenga disponible y con la aplicación de la tarifa registrada para el tramo de ruta correspondiente, en términos del artículo 23 y 29 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

antes de la cual el coordinador de horarios debe distribuir los resultados de la coordinación inicial a todos los transportistas aéreos;

XIX. Fondo de reserva: los horarios disponibles en aeropuertos en condiciones de saturación después de asignar los horarios históricos y los cambios en dichos horarios, incluyendo cualquier nuevo horario creado y devuelto, así como aquéllos que hayan perdido la prioridad histórica y los horarios que por cualquier causa no justificada estén disponibles;

XX. Horario Ad Hoc: un horario que no puede optar la prioridad histórica.

XXI. Horario de Aterrizaje y Despegue (Slot): es el horario de aterrizaje y despegue asignado por el administrador aeroportuario, con base en la propuesta del coordinador de horarios, a transportistas aéreos para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria en una fecha y hora específicas, en términos del artículo 93 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;

XXII. Horario Histórico: es el Horario de Aterrizaje o Despegue que se asigna a cada Transportista Aéreo con base en la Prioridad Histórica. El criterio de Prioridad Histórica se aplicará a una serie de horarios que se hayan ocupado o utilizado como mínimo en una proporción igual o mayor al 85%, del total de los horarios que formaron parte de la serie en la Temporada equivalente anterior, de conformidad con los criterios de cómputo por series y calificación, así como en términos de los criterios de uso indebido previstos en las presentes Bases;

XXIII. Infraestructura aeroportuaria: instalaciones necesarias, de acuerdo con la clasificación y categoría del aeropuerto, las cuales reúnen los requisitos técnicos y operacionales necesarios, para garantizar la segura y eficiente operación del aeropuerto y de aeronaves, tales como: pistas, calles de rodaje, plataformas, edificios y hangares, ayudas visuales, radioayudas, sistema de comunicación, caminos perimetral y acceso, barda o cercado perimetral, iluminación general, vialidades, señalamientos, instalaciones para el almacenamiento de combustible, estacionamiento para automóviles, y transporte terrestre de servicio al público, instalaciones destinadas a las autoridades adscritas al aeródromo, y los servicios a la navegación aérea, así como los señalamientos de áreas críticas para proteger el buen funcionamiento de las radioayudas, instalaciones destinadas al cuerpo de rescate y extinción de incendios, franjas de seguridad, plantas de emergencia eléctrica, drenajes y subestaciones, de bombeo, plantas de tratamiento de aguas negras, equipo de incineración y equipos para manejo de basura, entre otros; de conformidad con lo establecido por el artículo 30 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

39970

	<p>XXIV. Intercambio de horarios: proceso por el que los horarios asignados se intercambian de forma individual (uno por otro) entre transportistas aéreos en el mismo aeropuerto;</p> <p>XXV. Nuevo entrante: un transportista aéreo que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier día donde, si se acepta la solicitud del transportista aéreo, debería tener menos de 5 horarios en ese aeropuerto y ese día;</p> <p>XXVI. Operación conjunta: un término genérico que hace referencia a diversos tipos de acuerdos operativos o comerciales entre dos o más transportistas aéreos. Una operación conjunta implica que los horarios de aterrizaje y despegue de un transportista aéreo son utilizados por otro transportista aéreo. La operación conjunta debe ser hecha de conocimiento del administrador aeroportuario y representar un beneficio para la operación aeroportuaria como lo es el aprovechamiento de un horario que no será ocupado por quien originalmente lo tiene asignado;</p> <p>XXVII. Operador aéreo: es el propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5, fracción II, inciso a, de la Ley de Aviación Civil, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicana o extranjera, de conformidad con los artículos 2, fracción III, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y 2, fracción VI, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil;</p> <p>XXVIII. Periodo de asignación de horarios: es el periodo, previo al inicio de cada temporada, en el que el administrador aeroportuario atiende las solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de temporada, de conformidad con el procedimiento previsto en las presentes Bases;</p> <p>XXIX. Prioridad histórica: el principio por el que los transportistas aéreos tienen derecho a recibir de forma preferente a cualquier otro transportista una serie de horarios que se hayan operado como mínimo durante el 85% del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior y no haya tenido demoras de más o menos 15 minutos respecto al horario asignado en más de un 15% de las ocasiones;</p> <p>XXX. Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes;</p> <p>XXXI. Serie de Horarios: como mínimo, cinco horarios de aterrizaje y despegue solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados a la misma hora aproximadamente;</p> <p>XXXII. Supervisión de Horarios de Aterrizaje y Despegue: un análisis realizado por el coordinador de horarios para medir el rendimiento operativo de los transportistas aéreos, comparado con los horarios asignados a los mismos;</p>
--	---



	<p>XXXIII. Temporada: la temporada de verano que empieza el último domingo de marzo, o la temporada de invierno que empieza el último domingo de octubre;</p> <p>XXXIV. Temporadas equivalentes: temporadas estivales consecutivas (dos veranos), o temporadas invernales consecutivas (dos inviernos), en contraposición a dos temporadas consecutivas (una temporada de verano y otra de invierno);</p> <p>XXXV. Transportista aéreo: es el titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular, no regular y privado comercial, en términos del artículo 2, fracción II, de la Ley de Aviación Civil;</p> <p>XXXVI. UTC: es el tiempo Universal Coordinado, también conocido como Z o GMT. Todos los horarios, incluyendo los horarios de prioridad histórica, se expresan en UTC, a no ser que los procedimientos acordados permitan usar la hora local;</p> <p>XXXVII. Vuelo de sección extra: vuelo adicional del servicio público de transporte aéreo nacional o internacional regular para operar una ruta autorizada, sin variación en el itinerario vigente, con el equipo autorizado que se tenga disponible y con la aplicación de la tarifa registrada para el tramo de ruta correspondiente, en términos del artículo 23 y 29 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.</p>
<p>TERCERA. DE LOS PRINCIPIOS GENERALES PARA LA ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE</p> <p>Los horarios de aterrizaje y despegue no son objeto de comercio al no tener un valor económico determinado para el administrador aeroportuario.</p> <p>El administrador aeroportuario, oyendo las recomendaciones del comité de Operación y horarios y de conformidad con los reportes emitidos en términos de la Base Décima Primera por el coordinador de horarios y por el Subcomité de Demoras, asignará los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos que los soliciten cada temporada con la finalidad de organizar y planear los vuelos en el aeropuerto, así como de hacer un uso eficiente de la capacidad de operación de todos los componentes restringidos de la infraestructura aeroportuaria, tales como pistas, rodajes, zonas de estacionamiento de aeronaves, puertas de embarque, capacidad de la terminal y limitaciones medioambientales.</p> <p>El administrador aeroportuario asignará los horarios de aterrizaje y despegue conforme a la capacidad de operación declarada en el aeropuerto; la cantidad de horarios de aterrizaje y despegue asignados no debe exceder la capacidad de operaciones por hora del aeropuerto.</p> <p>Para fines de asignación se seguirán los siguientes principios:</p> <p>I. El administrador aeroportuario asignará los horarios de aterrizaje y despegue, en el orden previsto en el artículo 95, fracción I, inciso a, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos:</p>	<p>CUARTA. DE LOS PRINCIPIOS GENERALES PARA LA ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE</p> <p>El administrador aeroportuario, oyendo las recomendaciones del comité de operación y horarios y de conformidad con los reportes emitidos por el coordinador de horarios y por el Subcomité de Demoras en términos de la Base Décima Primera, asignará los horarios de aterrizaje y despegue únicamente a los transportistas aéreos que los soliciten cada temporada con la finalidad de organizar y planear los vuelos en el aeropuerto, así como de hacer un uso eficiente de la capacidad de operación de todos los componentes restringidos de la infraestructura aeroportuaria, tales como pistas, rodajes, zonas de estacionamiento de aeronaves, puertas de embarque, capacidad de la terminal y limitaciones medioambientales.</p> <p>El administrador aeroportuario asignará los horarios de aterrizaje y despegue conforme a la capacidad de operación declarada en el aeropuerto; la cantidad de horarios de aterrizaje y despegue asignados no debe exceder la capacidad de operaciones por hora del aeropuerto.</p> <p>Para fines de asignación se seguirán los siguientes principios reguladores:</p> <p>I. El administrador aeroportuario asignará los horarios de aterrizaje y despegue, conforme a lo previsto en el artículo 95, fracción I, inciso a, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos:</p> <p>a) Regulares de pasajeros;</p>

39971



- a) Regulares de pasajeros;
 - b) De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros;
 - c) Regulares de carga; y
 - d) De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de carga.
- II. Priorizar la asignación conforme a lo siguiente:
- a) Al transportista aéreo que los ocupó en la temporada equivalente anterior (prioridad histórica), siempre y cuando haya cumplido con los requisitos de ocupación y puntualidad definidos en la Base Quinta.
 - b) Al transportista aéreo que solicitó cambios a los horarios con prioridad histórica.
 - c) Al transportista aéreo que solicitó y utilizó los horarios bajo un régimen ad hoc y que formen una serie al final de la temporada equivalente previa, siempre y cuando haya cumplido con los requisitos de ocupación y puntualidad definidos en la Base Quinta.
- III. Después de asignar los horarios de despegue y aterrizaje indicados en la fracción II de la presente Base, el administrador aeroportuario establecerá un fondo de reserva que incluirá cualquier nuevo horario creado, el cual se asignarán a transportistas aéreos que lo soliciten conforme a lo siguiente:
- a) El 50% a los transportistas aéreos que los soliciten tengan menos de 5 horarios en ese aeropuerto y en ese día (Nuevos Entrantes), a menos que dichas solicitudes sean inferiores al 50%.
 - b) El 50% restante serán asignados a los transportistas aéreos que ya operan en el aeropuerto y que los hayan solicitado.
- Los horarios de despegue y aterrizaje del fondo de reserva se asignarán conforme a los siguientes principios de prioridad:
1. Al transportista aéreo que preste el servicio regular de pasajeros, así como no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros, respecto de la carga regular y no regular de fletamento.
 2. La ampliación de una operación existente para operar durante todo el año sobre que las solicitudes de nuevos horarios.
- IV. Ningún transportista u operador aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario en los términos de las presentes Bases y cuente con la autorización por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en términos de los artículos 103 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y 21 del reglamento de la Ley de Aviación Civil.

- b) De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros;
 - c) Regulares de carga, y
 - d) De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de carga.
- II. El administrador aeroportuario priorizará la asignación conforme a lo siguiente:
- a) Al transportista aéreo que los ocupó en la temporada equivalente anterior (prioridad histórica), siempre y cuando haya cumplido con los requisitos de ocupación definidos en la Base Quinta, y
 - b) Al transportista aéreo que solicitó cambios a los horarios con prioridad histórica.
- III. Después de asignar los horarios de aterrizaje y despegue indicados en la fracción II de la presente Base, el administrador aeroportuario establecerá el Fondo de Reserva, el cual se asignará a transportistas aéreos que lo soliciten conforme a lo siguiente:
- a) El 50% a los transportistas aéreos que los soliciten tengan menos de 5 horarios en ese aeropuerto y en ese día (Nuevos Entrantes), a menos que dichas solicitudes sean inferiores al 50%, y
 - b) El 50% restante serán asignados a los transportistas aéreos que ya operan en el aeropuerto y que los hayan solicitado.
- Los horarios de aterrizaje y despegue del fondo de reserva se asignarán conforme a las mejores prácticas internacionales y a los siguientes principios de prioridad:
1. Al transportista aéreo que preste el servicio regular de pasajeros, así como no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros, respecto de la carga regular y no regular de fletamento, y
 2. La ampliación de una operación existente para operar durante todo el año sobre las solicitudes de nuevos horarios.
- En caso de empate, los horarios del fondo de reserva se asignarán conforme al orden de presentación de la solicitud.
- IV. En su caso, después de asignar los horarios de aterrizaje y despegue indicados en las fracciones II y III de la presente Base, el administrador aeroportuario asignará al transportista aéreo que solicitó y utilizó los horarios bajo un régimen ad hoc y que formen una serie al final de la temporada equivalente previa, siempre y cuando haya cumplido con los requisitos de ocupación definidos en la Base quinta.
- Los Operadores Aéreos sólo podrán obtener horarios ad-hoc de conformidad con lo establecido en las presentes Bases;

<p>Estarán exceptuadas de lo previsto en el párrafo anterior, las operaciones de aterrizaje de emergencia, los casos de fuerza mayor y los previstos en las presentes Bases.</p> <p>Cuando el administrador aeroportuario o el coordinador de horarios detecten que un transportista u operador aéreo ha realizado una operación de aterrizaje o despegue sin tener un horario asignado, deberá dar aviso de inmediato al comandante de aeropuerto para que se proceda a la sanción correspondiente, incluyendo aquella prevista en el artículo 87, fracción XII, de la Ley de Aviación Civil.</p> <p>V. Los horarios de despegue y aterrizaje no tienen una ruta, aeronave o número de vuelo específico, el transportista u operador aéreo que los tenga asignados puede cambiarlos de una ruta o tipo de servicio a otro, previa notificación al administrador aeroportuario.</p> <p>VI. La determinación de ocupación de los horarios se basarán en las horas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas); todas las actividades relacionadas con los horarios, incluida la determinación de horarios históricos se expresarán en UTC, a no ser que se acuerde lo contrario.</p>	<p>V. Ningún transportista y operadores aéreos podrán realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente se le haya asignado un horario en los términos de las presentes Bases y cuente con la autorización por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en términos de los artículos 103 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.</p> <p>Estarán exceptuadas de lo previsto en el párrafo anterior, las operaciones de aterrizaje de emergencia, los casos de fuerza mayor y los previstos en las presentes Bases.</p> <p>Cuando el administrador aeroportuario o el coordinador de horarios detecten que un transportista u operador aéreo ha realizado una operación de aterrizaje y despegue sin tener un horario asignado, deberá dar aviso de inmediato al comandante de aeropuerto para que se proceda a la sanción correspondiente, incluyendo aquella prevista en el artículo 87, fracción XII, de la Ley de Aviación Civil;</p> <p>VI. Los transportistas y operadores aéreos no deberán operar intencionadamente servicios a una hora distinta o utilizar los horarios asignados de una forma diferente a la asignada por el administrador aeroportuario;</p> <p>VII. Los horarios de aterrizaje y despegue podrán cederse o intercambiarse entre transportistas aéreos, siempre que ambos se encuentren al corriente en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; el horario en cuestión hubiera sido utilizado por lo menos un año por el transportista original, y se notifique al administrador aeroportuario de la operación, precisando el horario de que se trate, ello de conformidad con el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y con sujeción a las disposiciones contenidas en estas Bases;</p> <p>VIII. Los horarios de aterrizaje y despegue que no tienen una ruta, aeronave o número de vuelo específico, el transportista aéreo que los tenga asignados puede cambiarlos de una ruta o tipo de servicio a otro, previa notificación al administrador aeroportuario, y</p> <p>IX. La determinación de ocupación de los horarios se basará en las horas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas); todas las actividades relacionadas con los horarios, incluida la determinación de horarios históricos se expresarán en UTC, a no ser que se acuerde lo contrario.</p>
<p>CUARTA. DE LAS OPERACIONES PROHIBIDAS</p> <p>Para todas las horas declaradas como saturadas, estará prohibida la asignación de horarios de aterrizaje y despegue por parte del administrador aeroportuario para las operaciones de las aeronaves siguientes:</p> <p>De servicio privado con matrícula XB, esto es, aeronaves civiles mexicanas de servicio privado, en términos del artículo 44 de la Ley de Aviación Civil.</p>	<p>TERCERA. DE LAS OPERACIONES PROHIBIDAS EN HORARIO SATURADO</p> <p>Para todas las horas declaradas como saturadas, estará prohibida la asignación de horarios de aterrizaje y despegue por parte del administrador aeroportuario para las operaciones de las aeronaves siguientes:</p> <p>I. De servicio privado con matrícula XB, esto es, aeronaves civiles mexicanas de servicio privado, en términos del artículo 44 de la Ley de Aviación Civil.</p>



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

39974

De Estado con Matrícula XC, esto es, aeronaves de Estado, distintas de las militares y de seguridad nacional, en término del artículo 44 de la Ley de Aviación Civil; y

Extranjeras con las características siguientes:

Vuelos privados internacionales;

Vuelos corporativos internacionales;

Vuelos de demostración internacionales;

Vuelos de traslado para su internación e importación al país; y

Taxi aéreo- para la modalidad de operaciones a demanda del usuario.

Quedan excluidas de la prohibición las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por aeronaves de ala rotativa.

En ningún caso y bajo ninguna circunstancia el administrador aeroportuario asignará horarios para vuelos de posicionamiento o traslado dentro de franjas horarias determinadas como saturadas por la Secretaría.

El administrador aeroportuario dará aviso inmediato al comandante de aeropuerto cuando advierta que algún transportista u operador aéreo ha realizado alguna de las operaciones prohibidas referidas para que se proceda a la sanción correspondiente, incluyendo aquellas previstas en los artículos 86 Bis, 87, fracciones IV y XII, de la Ley de Aviación Civil.

II. De Estado con Matrícula XC, esto es, aeronaves de Estado, distintas de las militares y de seguridad nacional, en término del artículo 44 de la Ley de Aviación Civil;

III. Extranjeras con las características siguientes:

a) Vuelos privados internacionales;

b) Vuelos corporativos internacionales;

c) Vuelos de demostración internacionales;

d) Vuelos de traslado para su internación e importación al país, y

e) Taxi aéreo para la modalidad de operaciones a demanda del usuario.

IV. Quedan excluidas de la prohibición las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por aeronaves de ala rotativa.

V. En ningún caso y bajo ninguna circunstancia el administrador aeroportuario asignará horarios para vuelos de posicionamiento o traslado dentro de franjas horarias declaradas como saturadas por la Secretaría.

VI. El administrador aeroportuario dará aviso inmediato al comandante de aeropuerto cuando advierta que algún transportista u operador aéreo ha realizado alguna de las operaciones prohibidas en horario saturado para que se proceda a la sanción correspondiente, incluyendo aquellas previstas en los artículos 86 Bis, 87, fracciones IV y XII, de la Ley de Aviación Civil.

QUINTA. DE LOS CRITERIOS DE OCUPACIÓN Y LA ELEGIBILIDAD PARA EL DERECHO DE PREFERENCIA HISTÓRICA

La prioridad histórica de una serie de horarios será identificada por el Coordinador de Horarios del aeropuerto, cuando el al transportista aéreo al que se le asignó, ocupó la serie en un 80% o más de las ocasiones y tuvo demoras, por razones imputables al transportista aéreo conforme a las resoluciones del Subcomité de Demoras, en menos del 20% de las ocasiones.

Los coordinadores deberán proporcionar de forma puntual información a transportistas aéreos acerca de los vuelos que puedan no cumplir el requisito de uso y puntualidad mínimo del 80% durante la temporada, para permitir que el transportista aéreo tome las medidas oportunas.

Para efectos de contabilizar dichos porcentajes de ocupación, se debe considerar lo siguiente:

QUINTA. DE LOS CRITERIOS DE OCUPACIÓN Y LA ELEGIBILIDAD PARA EL DERECHO DE PREFERENCIA HISTÓRICA

La prioridad histórica de una serie de horarios será identificada por el coordinador de horarios, cuando el transportista aéreo al que se le asignó la ocupó en un 85% o más de las ocasiones y tuvo demoras, por razones imputables al Transportista Aéreo conforme a las resoluciones del Subcomité de Demoras, en 15% o menos de las ocasiones.

El coordinador de horarios deberá proporcionar de forma puntual información a transportistas aéreos acerca de los vuelos que puedan no cumplir el requisito de uso y puntualidad mínima del 85% durante la temporada, para permitir que el transportista aéreo tome las medidas oportunas.

Para efectos de contabilizar dichos porcentajes de ocupación, se debe considerar lo siguiente:

I. Para una nueva serie de horarios asignada después de la fecha límite de envío de la lista de asignaciones iniciales de horarios de aterrizaje y despegue, el número de horarios en

- a) Para una nueva serie de horarios asignada después de la fecha límite conforme al calendario de la Base Vigésima, el número de horarios en la serie y la fecha de la primera asignación se utilizarán como base para calcular la ocupación y cumplimiento.
- b) Si el periodo de operación de una serie de horarios se amplía de la fecha límite, el transportista aéreo podrá optar la prioridad histórica para el periodo de operación ampliado, sujeto al requisito de ocupación y cumplimiento de la serie ampliada.
- c) Los horarios ad hoc asignados a los transportistas aéreos durante la temporada para operaciones comerciales no podrán optar por el derecho de preferencia histórica, a menos que se hubiesen solicitado como una serie antes del inicio de la temporada, o bien, se hayan asignado como ad hoc durante la temporada y formen una serie al final de la misma; siempre y cuando se cumplan con los requisitos de ocupación y puntualidad establecidos en ésta Base.
- d) Si un transportista aéreo tiene más de una serie de horarios al mismo tiempo con periodos operativos idénticos o superpuestos, la utilización de cada serie se calculará individualmente.
- e) Si un vuelo opera en más de un día de la semana, cada día de la semana se considerará como una serie individual de horarios.
- f) Los cambios de horario asignados por el coordinador para una parte de una serie de horarios, no afectarán a la elegibilidad para prioridad histórica, siempre y cuando se cumpla el requisito de utilización del 80% durante todo el periodo operativo del servicio.
- g) Las modificaciones ad hoc no relacionadas con el horario en una serie de horarios (por ejemplo, tipo de aeronave, número de vuelo, ruta o tipo de servicio) no afectarán a la elegibilidad para prioridad histórica. La utilización del 80% se calcula durante todo el periodo operativo del servicio.
- h) Los transportistas aéreos deberán avisar al administrador aeroportuario, las modificaciones de tipo de aeronave, número de vuelo, ruta o tipo de servicio, sin embargo, esto no afectará la elegibilidad para ejercer la prioridad sobre los horarios.
- i) En caso de que un transportista aéreo se encuentre sujeto a un concurso mercantil no quedará exento del cumplimiento de los criterios de ocupación, puntualidad y uso indebido previstos en las presentes Bases.

Los porcentajes de ocupación y Demoras de una serie de horarios que hayan sido cedidos, intercambiados u operados de manera coordinada, serán evaluados en los términos de la Base Décima Quinta.

- la serie y la fecha de la primera asignación se utilizarán como base para calcular la ocupación.
- II. Si el periodo de operación de una serie de horarios se amplía después de la fecha límite de envío de la lista de asignaciones iniciales de horarios de aterrizaje y despegue, el transportista aéreo podrá optar la prioridad histórica para el periodo de operación ampliado, sujeto al requisito de ocupación de la serie ampliada.
- III. Los horarios ad hoc asignados a los transportistas aéreos durante la temporada para operaciones comerciales no podrán optar por el derecho de preferencia histórica, a menos que se hubiesen solicitado como una serie antes del inicio de la temporada, o bien, se hayan asignado como ad hoc durante la temporada y formen una serie al final de la misma; siempre y cuando se cumplan con los requisitos de ocupación establecidos en esta Base.
- IV. Si un transportista aéreo tiene más de una serie de horarios al mismo tiempo con periodos operativos idénticos o superpuestos, la utilización de cada serie se calculará individualmente.
- V. Si un vuelo opera en más de un día de la semana, cada día de la semana se considerará como una serie individual de horarios.
- VI. Los cambios de horario asignados por el coordinador para una parte de una serie de horarios no afectarán a la elegibilidad para prioridad histórica, siempre y cuando se cumpla el requisito de ocupación del 85% durante todo el periodo operativo del servicio.
- VII. Las modificaciones ad hoc no relacionadas con el horario en una serie de horarios (por ejemplo, tipo de aeronave, número de vuelo, ruta o tipo de servicio) no afectarán a la elegibilidad para prioridad histórica. La ocupación del 85% se calcula durante todo el periodo operativo del servicio; siempre y cuando se tenga en cuenta la fracción VIII de la Base Cuarta.
- VIII. Los transportistas aéreos deberán avisar al administrador aeroportuario, las modificaciones de tipo de aeronave, número de vuelo, ruta o tipo de servicio, sin embargo, esto no afectará la elegibilidad para ejercer la prioridad sobre los horarios, tomando en consideración lo previsto en la fracción VIII de la Base Cuarta.
- IX. En caso de que un transportista aéreo se encuentre sujeto a un concurso mercantil no quedará exento del cumplimiento de los criterios de ocupación y uso indebido previstos en las presentes Bases.
- X. Los porcentajes de ocupación y demoras de una serie de horarios que hayan sido cedidos, intercambiados u operados de manera conjunta, serán evaluados en los términos de la Base Décima Quinta.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

39976

SEXTA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE DE TEMPORADA

El administrador aeroportuario proporcionará a cada transportista aéreo los detalles de sus horarios históricos para su revisión y análisis.

Los transportistas aéreos deberán revisar la información enviada y si no están conformes con la determinación de históricos, deberá ponerse en contacto con el administrador aeroportuario lo antes posible para resolver las diferencias antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales.

Las solicitudes de horarios históricos de temporada por parte de transportistas aéreos deberán realizarse con base en series de horarios y presentarse para cada temporada en las fechas determinadas en el calendario que el administrador aeroportuario publique. Al presentar su solicitud, los transportistas aéreos deberán usar los formatos de mensajes especificados por el administrador aeroportuario y, en su caso, señalar la prioridad sobre el horario.

Los transportistas aéreos deberán realizar sus solicitudes conforme al calendario previsto en la Base Vigésima y utilizando en los formatos de mensajes establecidos para la solicitud de horarios de aterrizaje y despegue.

Las solicitudes de horarios deberán contener, cuando menos, la información siguiente:

- a) La fecha en la que se presenta la solicitud;
- b) El día y horario específico de cada operación que se pretende realizar;
- c) Si es operación de aterrizaje o despegue;
- d) La ruta;
- e) El número de vuelo;
- f) Las características de la aeronave que se pretende utilizar en la operación;
- g) Tratándose de Horarios Nuevos, se deberá indicar además si se solicita una Serie de Horarios y horarios individuales para completar series en esa calidad. El Administrador Aeroportuario no considerará las solicitudes que no contengan la información señalada.

El Administrador Aeroportuario deberá verificar que los horarios solicitados en series por los Transportistas Aéreos efectivamente se apeguen a la definición de Serie de Horarios prevista en la Base Segunda.

A los transportistas aéreos que no presenten su solicitud al administrador aeroportuario en tiempo y forma invocando prioridad, no se les asignarán horarios de aterrizaje y despegue sobre los cuales tengan esa prioridad en función de su ocupación y puntualidad.

SÉPTIMA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE DE TEMPORADA

El coordinador de horarios entregará al administrador aeroportuario y a cada transportista aéreo los detalles de sus horarios históricos, para su revisión y análisis, antes de la fecha límite de envío de la lista de horarios de aterrizaje y despegue históricos.

Los transportistas aéreos deberán revisar la información enviada y si no están conformes con la determinación de horarios históricos, deberá ponerse en contacto con el coordinador de horarios lo antes posible para resolver las diferencias antes de la fecha límite de acuerdo de horarios de aterrizaje y despegue históricos. El coordinador de horarios será quien atienda las diferencias e informará al administrador aeroportuario lo resuelto con cada transportista aéreo sobre sus horarios históricos.

Las solicitudes iniciales de horarios históricos de temporada por parte de transportistas aéreos deberán realizarse con base en series de horarios y presentarse antes de las 23:59 UTC de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales estipulada en el Calendario de actividades de coordinación. Al presentar su solicitud, los transportistas aéreos deberán usar los formatos de mensajes especificados por el administrador aeroportuario y, en su caso, señalar la prioridad sobre el horario.

Los transportistas aéreos deberán realizar sus solicitudes conforme al calendario previsto en la Base Vigésima y utilizando los formatos de mensajes establecidos para la solicitud de horarios de aterrizaje y despegue.

Las solicitudes de horarios deberán contener, cuando menos, la información siguiente:

- a) La fecha en la que se presenta la solicitud;
- b) El día y horario específico de cada operación que se pretende realizar;
- c) Si es operación de aterrizaje y despegue;
- d) La ruta;
- e) El número de vuelo;
- f) Las características de la aeronave que se pretende utilizar en la operación, y
- g) Tratándose de horarios nuevos, se deberá indicar además si se solicita una serie de horarios y/o horarios individuales para completar series en esa calidad. El administrador aeroportuario no considerará las solicitudes que no contengan la información señalada.

El administrador aeroportuario deberá verificar que los horarios solicitados en series por los Transportistas Aéreos efectivamente se apeguen a la definición de Serie de Horarios prevista en la Base Segunda.

El administrador aeroportuario asignará los horarios de aterrizaje y despegue conforme a la capacidad disponible de operación, basándose en la petición inicial (por temporada) por parte de los transportistas aéreos, conforme a lo siguiente:

I. Las series de horarios sobre las cuales los transportistas aéreos tengan prioridad histórica o se formen al final de la temporada conforme a lo previsto en la Base Quinta.

II. Las series de horarios de aterrizaje y despegue solicitadas por transportistas aéreos a cambio de series de horarios sobre los cuales tengan prioridad histórica y que se realicen conforme a lo siguiente:

a. El número de horarios que comprende a la serie o, en su caso, las series sobre las cuales tiene prioridad histórica y que se pretende cambiar debe ser igual o menor al número de horarios comprendidos en la serie o las series que se pretenden obtener mediante el cambio.

b. El cambio está sujeto a la disponibilidad de los horarios que se solicitan.

c. Únicamente podrán realizarse respecto de horarios que correspondan a horas objeto de saturación en campo aéreo.

d. En caso de que existan dos solicitudes de cambio entre un mismo horario y/o serie, éste se asignará tomando en consideración los siguientes criterios:

1. El transportista aéreo que cumpla con los criterios de ocupación y puntualidad previstos en la Base Quinta;

2. Las solicitudes de horarios que tengan por objeto la prolongación de una operación existente para constituir una operación para todo el año; y

3. El periodo efectivo de operación del horario que se pretende obtener mediante cambio; es decir, el transportista aéreo que solicite asignación de un horario para programar y operar vuelos durante un período de operación mayor en la misma temporada.

III. Los horarios del fondo de reserva, serán asignados de conformidad con lo indicado en la Base Tercera.

El Administrador Aeroportuario deberá verificar si el Transportista Aéreo, efectivamente califica como Nuevo Entrante en términos de la Base Décima Séptima.

A los transportistas aéreos que no presenten su solicitud al administrador aeroportuario en tiempo y forma invocando prioridad, no se les asignarán horarios de aterrizaje y despegue sobre los cuales tengan esa prioridad en función de su ocupación.

El administrador aeroportuario asignará los horarios de aterrizaje y despegue conforme a la capacidad disponible de operación, basándose en la petición inicial (por temporada) por parte de los transportistas aéreos, conforme a lo siguiente:

I. Las series de horarios sobre las cuales los transportistas aéreos tengan prioridad histórica o se formen al final de la temporada conforme a lo previsto en la Base Quinta y corresponda con lo reportado por el coordinador de horarios;

II. Las series de horarios de aterrizaje y despegue solicitadas por transportistas aéreos a cambio de series de horarios sobre los cuales tengan prioridad histórica y que se realicen conforme a lo siguiente:

a) El número de horarios que comprende la serie o, en su caso, las series sobre las cuales tiene prioridad histórica y que se pretende cambiar debe ser igual o menor al número de horarios comprendidos en la serie o las series que se pretenden obtener mediante el cambio;

b) El cambio está sujeto a la disponibilidad de los horarios que se solicitan;

c) Únicamente podrán realizarse respecto de horarios que correspondan a horas objeto de saturación en campo aéreo, y

d) En caso de que existan dos solicitudes de cambio entre un mismo horario y/o serie, éste se asignará tomando en consideración los siguientes criterios:

1. El transportista aéreo que cumpla con los criterios de ocupación previstos en la Base Quinta;

2. Las solicitudes de horarios que tengan por objeto la prolongación de una operación existente para constituir una operación para todo el año, y

3. El período efectivo de operación del horario que se pretende obtener mediante cambio; es decir, el transportista aéreo que solicite asignación de un horario para programar y operar vuelos durante un período de operación mayor en la misma temporada.

III. Los horarios del fondo de reserva, serán asignados de conformidad con lo previsto en la Base Cuarta. El administrador aeroportuario deberá verificar si el transportista aéreo, efectivamente califica como Nuevo Entrante en términos de la Base Décima Séptima, y

	<p>IV. El coordinador de horarios deberá informar a cada transportista aéreo los resultados de la coordinación inicial, enviando la lista de asignaciones iniciales de horarios de aterrizaje y despegue a más tardar a las 23:59 UTC de la fecha límite de su envío conforme se establece en el Calendario de actividades de coordinación. Dicha lista deberá enviarse al mismo tiempo a todos los transportistas aéreos que hayan solicitado horarios en el aeropuerto.</p>
<p>SÉPTIMA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN INICIAL DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE</p> <p>Únicamente durante las dos temporadas inmediatas siguientes a partir de la entrada en vigor de la declaratoria de saturación en un aeropuerto o, en los casos en que ya exista dicha declaratoria únicamente durante las dos temporadas inmediatas siguientes a la entrada en vigor de las presentes Bases a un aeropuerto previamente declarado como saturado, según sea el caso, el coordinador de horarios, o el administrador aeroportuario en caso de que el coordinador de horarios no haya sido designado al momento en que dé inicio el periodo de asignación de horarios de temporada, deberá identificar los horarios históricos de aterrizaje y despegue de conformidad con los criterios de ocupación, puntualidad y uso indebido que, en su caso, se hayan previsto en las normas vigentes en la temporada inmediata anterior.</p> <p>El administrador aeroportuario deberá llevar a cabo el procedimiento de asignación de horarios de conformidad con los criterios y prioridades previstos en la Base Sexta.</p> <p>De conformidad con lo establecido en el artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y en las presentes Bases, a partir del inicio del periodo de asignación para la tercera temporada siguiente a la entrada en vigor de la declaratoria de saturación o, en los casos en que ya exista dicha declaratoria a partir de la tercera temporada inmediata siguiente a la entrada en vigor de las presentes Bases, según sea el caso, los horarios de aterrizaje y despegue de temporada deberán ser solicitados y asignados mediante series de horarios. Asimismo, para efectos de la calificación en materia de su ocupación y puntualidad, a partir de la tercera temporada siguiente a que se apliquen las presentes Bases, todos los horarios de aterrizaje y despegue de temporada asignados se contabilizarán y calificarán mediante series de horarios y será responsabilidad de los transportistas aéreos conformarlas para efectos de conservar la prioridad histórica de las mismas.</p>	<p>SEXTA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN INICIAL DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE</p> <p>Únicamente durante las dos temporadas inmediatas siguientes a partir de la entrada en vigor de la declaratoria de saturación en un aeropuerto o, en los casos en que ya exista dicha declaratoria únicamente durante las dos temporadas inmediatas siguientes a la entrada en vigor de las presentes Bases a un aeropuerto previamente declarado como saturado, según sea el caso, el coordinador de horarios, o el administrador aeroportuario en caso de que el coordinador de horarios no haya sido designado al momento en que dé inicio el periodo de asignación de horarios de temporada, deberá identificar los horarios históricos de aterrizaje y despegue de conformidad con los criterios de ocupación que, en su caso, se hayan previsto en las normas vigentes en la temporada inmediata anterior.</p> <p>El administrador aeroportuario deberá llevar a cabo el procedimiento de asignación de horarios de conformidad con los criterios y prioridades previstos en la Base Séptima.</p>
<p>OCTAVA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE AD HOC</p> <p>Los coordinadores de horarios deberán procesar todas las solicitudes de horarios ad hoc de los transportistas aéreos, pero deberán dar prioridad a las solicitudes para series de horarios.</p> <p>Podrán asignarse como horarios ad hoc aquellos disponibles por no haber sido asignados durante el periodo de asignación de horarios, así como los horarios que hayan sido devueltos o renunciados por los transportistas aéreos después de que concluya el periodo de asignación de</p>	<p>OCTAVA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE AD HOC</p> <p>El administrador aeroportuario siempre con el apoyo del coordinador de horarios deberá procesar todas las solicitudes de horarios adicionales de los transportistas aéreos, pero deberán dar prioridad a las solicitudes para series de horarios. Dichos horarios serán asignados de conformidad a lo dispuesto en el artículo 96 del Reglamento a la Ley de Aeropuertos y la Base Cuarta, mismos que serán considerados como horarios ad hoc.</p>

horarios de temporada de conformidad con el calendario previsto en la Base Vigésima, lo establecido en la Base Décima Tercera y cuando sean cancelados por los transportistas aéreos en los términos establecidos en las Base Décima Cuarta.

Dichos horarios serán asignados de conformidad a lo dispuesto en el artículo 96 del Reglamento a la Ley de Aeropuertos y la Base Tercera, y serán considerados horarios ad hoc.

Las series de horarios de aterrizaje y despegue formadas al final de la temporada equivalente previa, por el transportista aéreo que las solicitó y ocupó los horarios ad hoc, siempre y cuando hayan cumplido con los requisitos de ocupación y puntualidad definidos en la Base Quinta tendrán prioridad histórica.

El administrador aeroportuario asignará los horarios ad hoc, dando prioridad a los vuelos en el orden previsto en el artículo 95, fracción I, inciso a, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos:

- I. Regulares de pasajeros;
- II. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros;
- III. Regulares de carga; y
- IV. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de carga.

En caso de que se reciban dos o más solicitudes de asignación de horarios ad hoc del mismo horario para vuelos del mismo tipo, se asignará el horario de conformidad con el orden de presentación.

El administrador aeroportuario deberá publicar en la página de Internet que sea habilitada por el concesionario del aeropuerto que corresponda, la lista vigente de todos los horarios ad hoc que se encuentren disponibles para ser asignados durante la temporada, debiendo actualizar la información en forma oportuna, cada vez que exista un nuevo horario adicional disponible, o bien, cada vez que exista un horario ad hoc disponible y cada vez que se asigne.

Los transportistas aéreos deberán solicitar al administrador aeroportuario los horarios de aterrizaje y despegue para los servicios adicionales planificados en el mismo día de la operación (por ejemplo, vuelos de posicionamiento), siendo responsabilidad del transportista aéreo recibir la confirmación de su asignación antes de operar.

Los transportistas aéreos deberán notificar al administrador aeroportuario sobre cualquier cambio de equipo en el mismo día o las variaciones operacionales respecto a sus horarios de aterrizaje y despegue asignados, asimismo deberán solicitar la asignación de un nuevo horario cuando se tengan variaciones operacionales significativas que afecten los días siguientes.

Podrán asignarse como horarios ad hoc aquellos disponibles por no haber sido asignados durante el periodo de asignación de horarios, así como los horarios que hayan sido devueltos o renunciados por los transportistas aéreos después de que concluya el periodo de asignación de horarios de temporada de conformidad con el Calendario previsto en la Base Vigésima y lo establecido en la Base Décima Tercera, así como cuando sean cancelados por los transportistas aéreos en los términos establecidos en las Base Décima Cuarta.

Las series de horarios de aterrizaje y despegue formadas al final de la temporada equivalente previa, por el transportista aéreo que las solicitó y ocupó como horarios ad hoc tendrán prioridad histórica, siempre y cuando hayan cumplido con los requisitos de ocupación y puntualidad definidos en la Base Quinta.

El administrador aeroportuario asignará los horarios ad hoc, dando prioridad a los vuelos en el orden previsto en el artículo 95, fracción I, inciso a, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos:

- I. Regulares de pasajeros;
- II. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros;
- III. Regulares de carga, y
- IV. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de carga.

En caso de que se reciban dos o más solicitudes de asignación de horarios ad hoc del mismo horario para vuelos del mismo tipo, se dará prioridad a las solicitudes para series de horarios y en su caso serán asignados de conformidad con el orden de presentación.

El administrador aeroportuario deberá publicar en la página de Internet que sea habilitada por el concesionario del aeropuerto que corresponda, la lista vigente de todos los horarios ad hoc que se encuentren disponibles para ser asignados durante la temporada, debiendo actualizar la información en forma oportuna, cada vez que exista un nuevo horario adicional disponible, o bien, cada vez que exista un horario ad hoc disponible y cada vez que se asigne.

Los transportistas aéreos deberán solicitar al administrador aeroportuario los horarios de aterrizaje y despegue para los servicios adicionales planificados en el mismo día de la operación, siendo responsabilidad del transportista aéreo recibir la confirmación de su asignación antes de operar.

Los transportistas aéreos deberán notificar al administrador aeroportuario sobre cualquier cambio de equipo en el mismo día o las variaciones operacionales respecto a sus horarios de aterrizaje y despegue asignados, así mismo deberán solicitar la asignación de un nuevo horario cuando se tengan variaciones operacionales significativas que afecten los días siguientes.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

	<p>Los Operadores Aéreos sólo podrán obtener horarios ad hoc que no hayan sido solicitados por los transportistas, siempre y cuando no se trate de una operación prohibida de conformidad con la Base Tercera.</p>
	<p>NOVENA. CONSIDERACIONES ADICIONALES PARA LA ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE</p> <p>Para lograr una utilización óptima de la capacidad disponible a la hora de asignar los horarios, el coordinador de horarios podrá considerar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">I. Factores operacionales por los cuales los transportistas aéreos no puedan operar en los tiempos de horarios de aterrizaje y despegue asignados, tales como condiciones climáticas adversas, los vientos y el control del tráfico aéreo o los problemas técnicos pueden producir variaciones en las horas de vuelo;II. El cambio en la llegada un vuelo al principio de una temporada que haya iniciado su operación en la temporada anterior, el cual deberá asignarse como solicitado en la nueva temporada; yIII. Cuando haya diferencias de menos de 5 semanas en las fechas de inicio y fin del horario de verano, al principio o al final de la temporada, considerar las directrices siguientes:<ul style="list-style-type: none">a) El coordinador de horarios deberá establecer la forma en que el transportista aéreo deberá enviar su solicitud de horarios, antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales;b) La prioridad histórica deberá aplicarse a todo el periodo operativo del servicio. El tiempo histórico será el tiempo respetado durante la mayoría de la temporada. Los cambios de horario en estos periodos deberán tratarse como cambios ad hoc y no deberán afectar a la elegibilidad para la prioridad histórica;c) El cálculo de la ocupación del 85% deberá aplicarse a todo el periodo completo de operación del servicio, incluidas las operaciones durante las temporadas;d) Los cambios de horario ad hoc para periodos de 7 días o menos deberán asignarse según se hayan solicitado, cuando sea factible, y deberán ser confirmados por el coordinador de horarios lo antes posible, ye) Los cambios de horario ad hoc para periodos de 8 días o más también deberán ser asignados por parte del administrador aeroportuario a más tardar dentro de los 5 días laborales a partir de la fecha de referencia de históricos.
<p>NOVENA. DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS</p>	



De conformidad con el artículo 61 de la Ley de Aeropuertos, en cada aeropuerto se constituirá un comité de operación y horarios.

El comité de operación y horarios emitirá sus recomendaciones relacionadas con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.

Las recomendaciones referidas que emita el comité de operación y horarios deberán publicarse en la página oficial de internet del aeropuerto. En ningún caso las recomendaciones emitidas por el comité de operación y horarios serán vinculantes.

DÉCIMA. DEL COORDINADOR DE HORARIOS

El aeropuerto contará con un coordinador de horarios que auxiliará al administrador aeroportuario en las tareas de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como en la supervisión, evaluación y calificación de su ocupación y cumplimiento en términos de la Bases Quinta, Décima Primera, Décima Segunda y Décima Sexta.

El coordinador de horarios deberá contar con tiempo, recursos y experiencia suficientes para prestar los servicios de facilitación de conformidad con las presentes Bases.

El coordinador de horarios será una instancia administrativa técnica y financieramente autónoma del concesionario aeroportuario, el administrador aeroportuario y los integrantes del comité de operación y horarios, entre ellos los transportistas aéreos.

El coordinador de horarios deberá actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria en el desempeño de sus funciones y en apego a los estándares internacionales para coordinadores de aeropuerto en la medida en que éstos no se opongan a lo establecido en la Ley de Aeropuertos, la Ley de Aviación Civil, el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil y las presentes Bases.

El coordinador de horarios deberá poner a disposición de los transportistas aéreos la información detallada sobre los parámetros de coordinación aplicables y las listas de horarios asignados, los restantes disponibles y los motivos por los que los horarios no se asignaron tal y como se solicitó acorde con la Base Décima Octava.

El coordinador de horarios deberá supervisar las cancelaciones realizadas con posterioridad a la asignación de los horarios históricos y cualquier no utilización de los mismos, así como supervisar la utilización de horarios prevista y real para identificar los posibles casos de uso indebido intencionado.

Para la designación del coordinador de horarios, el administrador aeroportuario deberá emitir la convocatoria pública correspondiente dentro del primer mes inmediato siguiente a partir de la entrada en vigor de la declaratoria de saturación en un aeropuerto o, en los casos en que ya exista

DÉCIMA. DEL COORDINADOR DE HORARIOS

El aeropuerto contará con un coordinador de horarios que propondrá al administrador aeroportuario la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y llevará a cabo la supervisión, evaluación, calificación y determinación de su ocupación en términos de la Bases Quinta, Décima Primera, Décima Segunda y Décima Sexta.

El coordinador de horarios deberá contar al menos con nivel de licenciatura y estar familiarizado con la regulación en materia aeroportuaria emitida por la Secretaría o por autoridades aeronáuticas de otros países con los que México realice operaciones de transporte aéreo internacional, tener conocimientos demostrables en programación y asignación de horarios de aterrizaje y despegue de aeronaves, en seguridad aeroportuaria, o estudios especializados en dichas materias.

El coordinador de horarios será una instancia funcional y técnicamente independiente del administrador aeroportuario y de los integrantes del comité de operación y horarios, entre ellos los transportistas aéreos. El coordinador de horarios será designado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El coordinador de horarios deberá actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria en el desempeño de sus funciones y en apego a los estándares internacionales para coordinadores de aeropuerto en la medida en que éstos no se opongan a lo establecido en la Ley de Aeropuertos, la Ley de Aviación Civil, el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil y las presentes Bases.

El coordinador de horarios deberá poner a disposición de los transportistas aéreos información detallada sobre los parámetros de coordinación aplicables y las listas de horarios asignados, los restantes disponibles y los motivos por los que los horarios no se asignaron tal y como se solicitó acorde con la Base Décima Octava.

El coordinador de horarios deberá supervisar las cancelaciones realizadas con posterioridad a la asignación de los horarios históricos y cualquier no utilización de los mismos, así como supervisar la ocupación de horarios prevista y real para identificar los posibles casos de uso indebido intencionado.

39981



dicha declaratoria dentro del primer mes inmediato siguiente a la entrada en vigor de las presentes Bases, según sea el caso.

DÉCIMA PRIMERA. DE LA SUPERVISIÓN, EVALUACIÓN Y CALIFICACIÓN DE LA OCUPACIÓN Y CUMPLIMIENTO DE LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

El coordinador de horarios supervisará, evaluará y calificará la ocupación, así como el cumplimiento del horario asignado y tomará en cuenta la resolución definitiva que emita el Subcomité de Demoras sobre el incumplimiento al horario asignado a los transportistas aéreos, quien determinará a los responsables y las causas que originaron las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves en los aeropuertos, conforme lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Los criterios de imputabilidad de las cancelaciones y demoras serán evaluados conforme a lo indicado en la Base Décima Sexta.

Para ello, tomará en cuenta la información correspondiente a los horarios asignados por el administrador aeroportuario, los programas de vuelo o itinerarios comerciales de los transportistas aéreos, la información de tráfico aéreo que proporcione el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea, la información de los manifiestos de llegada y/o de salida en términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, o de las operaciones de llegada o salida de los vuelos registrados por el administrador aeroportuario y la información de los horarios que correspondan a las operaciones autorizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en términos del artículo 21 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

La Secretaría, de forma directa o a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano o, en su caso, el órgano u organismo prestador de los servicios de la navegación aérea, así como el administrador aeroportuario y los transportistas aéreos, proporcionarán la información que requiera el coordinador de horarios para el cumplimiento de sus funciones. En caso de que el administrador aeroportuario y los transportistas aéreos no proporcionen la información solicitada, el coordinador de horarios dará aviso a la Secretaría para efectos legales que correspondan. En caso de que el administrador aeroportuario y los transportistas aéreos no proporcionen la información solicitada, el coordinador de horarios dará aviso a la Secretaría para efectos legales que correspondan.

El coordinador de horarios identificará y supervisará cada operación efectuada por los transportistas aéreos en la temporada correspondiente; así mismo contabilizará la ocupación de cada serie de horarios asignada a los transportistas aéreos y calculará el porcentaje de ocupación total de la serie o del cumplimiento de estos de conformidad con lo establecido en la Base Quinta.

El coordinador de horarios informará mensualmente al administrador aeroportuario y a los transportistas aéreos acerca de las series de horarios que estén por debajo del porcentaje mínimo de ocupación o de cumplimiento, en términos del criterio previsto en la Base Quinta, así como respecto de los casos de uso indebido. Asimismo, el coordinador de horarios enviará un reporte

DÉCIMA PRIMERA. DE LA SUPERVISIÓN, EVALUACIÓN Y CALIFICACIÓN DE LA OCUPACIÓN DE LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

El coordinador de horarios supervisará, evaluará, calificará y determinará la ocupación y cumplimiento de los horarios asignados, para lo cual podrá tomar en cuenta las opiniones que emita el Subcomité de Demoras sobre el incumplimiento al horario asignado a los transportistas aéreos quien determinará a los responsables y las causas que originaron las demoras y cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves en los aeropuertos, conforme lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Los criterios de imputabilidad de las cancelaciones y demoras serán evaluados conforme a lo indicado en la Base Décima Sexta.

Para ello, tomará en cuenta la información correspondiente a los horarios asignados por el administrador aeroportuario, los programas de vuelo o itinerarios comerciales de los transportistas aéreos, la información de tráfico aéreo que proporcione el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea, la información de los manifiestos de llegada y/o de salida en términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, o de las operaciones de llegada o salida de los vuelos registrados por el administrador aeroportuario y la información de los horarios que correspondan a las operaciones autorizadas.

La Secretaría, de forma directa o a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano o, en su caso, el órgano u organismo prestador de los servicios de la navegación aérea, así como el administrador aeroportuario y los transportistas aéreos, proporcionarán la información que requiera el coordinador de horarios para el cumplimiento de sus funciones; en caso de que no sea proporcionada, el coordinador de horarios dará aviso a la Secretaría.

El coordinador de horarios identificará y supervisará cada operación efectuada por los transportistas aéreos en la temporada correspondiente; así mismo contabilizará la ocupación de cada serie de horarios asignada a los transportistas aéreos y calculará el porcentaje de ocupación total de la serie de conformidad con lo establecido en la Base Quinta.

El coordinador de horarios informará mensualmente al administrador aeroportuario y a los transportistas aéreos acerca de las series de horarios que estén por debajo del porcentaje mínimo de ocupación, en términos del criterio previsto en la Base Quinta, las demoras imputables a los transportistas aéreos y los casos de uso indebido. Asimismo, el coordinador de horarios enviará un reporte mensual al administrador aeroportuario y al comité de operación y horarios con información detallada sobre la evaluación de la ocupación de las series de horarios y los casos de uso indebido que se hubieran presentado.

El coordinador de horarios presentará el reporte final de la evaluación de los horarios al administrador aeroportuario y al comité de operación y horarios dentro de los dos meses inmediatos siguientes a la

mensual al administrador aeroportuario y al comité de operación y horarios con información detallada sobre la evaluación de la ocupación de las series de horarios y los casos de uso indebido que, en su caso, se hubieran presentado.

El coordinador de horarios presentará el reporte final de la evaluación de los horarios al administrador aeroportuario y al comité de operación y horarios dentro de los dos meses inmediatos siguientes a la fecha en que concluya la temporada correspondiente con la finalidad de que el administrador aeroportuario y los transportistas aéreos puedan prepararse para el periodo de asignación de horarios de la siguiente temporada equivalente.

DÉCIMA SEGUNDA. DEL USO INDEBIDO DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Previamente a que se realicen las operaciones, el coordinador de horarios deberá llevar a cabo las acciones preventivas siguientes:

- I. Revisión de la información contenida en las solicitudes de horarios presentadas por los transportistas aéreos.
- II. Revisión de los itinerarios de los transportistas aéreos y, en caso de estar disponible, la información comercial publicada en fuentes de acceso público como páginas de Internet, boletos, entre otras;
- III. Revisión del programa de vuelo del controlador de tráfico aéreo; y
- IV. Las demás que se considere pertinente.

Con base en las acciones señaladas y los horarios asignados por el administrador aeroportuario, el coordinador de horarios deberá identificar si se presenta alguno de los supuestos de uso indebido antes del inicio de las operaciones siguientes:

- I. Un transportista aéreo conserva horarios que no tenga previsto operar, transferir, intercambiar o usar en una operación conjunta;
- II. Un transportista aéreo conserva horarios para una operación distinta a la prevista, con el propósito de negar capacidad a otro operador de aeronaves;
- III. Un transportista aéreo solicita nuevos horarios que no tenga previsto operar; o
- IV. Un transportista aéreo solicita horarios para una operación distinta a la operación indicada, con la intención de obtener una mayor prioridad.

No será considerado como uso indebido los cambios en ruta o los cambios de aeronave.

Cuando se determine el uso indebido por el coordinador de horarios, el transportista aéreo no tendrá derecho a la elegibilidad de la prioridad histórica para los tiempos que haya operado o para

fecha en que concluya la temporada correspondiente con la finalidad de que el administrador aeroportuario y los transportistas aéreos puedan prepararse para el periodo de asignación de horarios de la siguiente temporada equivalente.

DÉCIMA SEGUNDA. DEL USO INDEBIDO DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Previamente a que se realicen las operaciones, el coordinador de horarios deberá llevar a cabo las acciones preventivas siguientes:

- I. Revisión de la información contenida en las solicitudes de horarios presentadas por los transportistas aéreos.
- II. Revisión de los itinerarios de los transportistas aéreos y, en caso de estar disponible, la información comercial publicada en fuentes de acceso público como páginas de Internet, boletos, entre otras;
- III. Revisión del programa de vuelo del controlador de tráfico aéreo, y
- IV. Las demás que se considere pertinente.

Con base en las acciones señaladas y los horarios asignados por el administrador aeroportuario, el coordinador de horarios deberá identificar si se presenta alguno de los supuestos de uso indebido siguientes:

- a) Un transportista aéreo conserva horarios que no tenga previsto operar, ceder, intercambiar o usar en una operación conjunta;
- b) Un transportista aéreo conserva horarios para una operación distinta a la prevista, con el propósito de negar capacidad a otro operador de aeronaves, o
- c) Un transportista aéreo solicita nuevos horarios que no tenga previsto operar.

Todo horario que no es cumplido en más menos 15 minutos o que se cancele, es sujeto de ser reportado por la administración aeroportuaria para ser revisado por el Subcomité de Demoras y los resultados ante el Comité de Operación y Horarios y todo aquel horario que no se opere tendrá que ser sujeto de aclaración ante el Coordinador de Horarios.

No será considerado como uso indebido los cambios en ruta o los cambios de aeronave.



39984

los horarios asignados en esa condición y tendrán una prioridad inferior para futuras asignaciones de horarios. El coordinador de horarios turnará el caso al comité de operación horarios para que se tomen las acciones correspondientes.

Cuando se determine el uso indebido por el coordinador de horarios, el transportista aéreo no tendrá derecho a la elegibilidad de la prioridad histórica para los tiempos que haya operado o para los horarios asignados en esa condición y tendrán una prioridad inferior para futuras asignaciones de horarios.

DÉCIMA TERCERA. DE LA DEVOLUCIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

DÉCIMA TERCERA. DE LA DEVOLUCIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Los transportistas aéreos solo podrán conservar los horarios que pretendan operar, transferir, intercambiar o utilizar en una operación conjunta. En caso contrario deberán devolver todos los horarios de aterrizaje y despegue que no tengan previsto utilizar en la temporada antes de las fechas límite conforme al calendario de la Base Vigésima: Los transportistas aéreos conservarán la prioridad sobre los horarios de aterrizaje y despegue para la asignación en la temporada próxima equivalente. En caso de que los devuelvan de manera posterior a la fecha establecida en el calendario referido en la Base Vigésima, perderán prioridad sobre esos horarios.

Los transportistas aéreos sólo podrán conservar los horarios que pretendan operar, ceder, intercambiar o utilizar en una operación conjunta; en caso contrario deberán devolver todos los horarios que no tengan previsto utilizar en la temporada antes de la fecha límite para la devolución de horarios de aterrizaje y despegue.

Los horarios de aterrizaje y despegue devueltos pasarán a formar parte del fondo de reserva y serán asignados de conformidad con lo establecido en las Bases Sexta y Séptima.

Los transportistas aéreos conservarán la prioridad sobre los horarios devueltos para la asignación en la temporada próxima equivalente. En caso de que los devuelvan de manera posterior antes de la fecha límite de devolución de horarios de aterrizaje y despegue, perderán prioridad sobre esos horarios.

Los horarios de aterrizaje y despegue devueltos pasarán a formar parte del fondo de reserva y serán asignados de conformidad con lo establecido en las Bases Sexta y Séptima.

En aquellos casos en que los horarios sean devueltos por los transportistas aéreos después de que concluya el periodo de asignación de horarios de temporada, se considerarán horarios ad hoc durante la temporada, de conformidad con lo establecido en la Base Octava.

En aquellos casos en que los horarios sean devueltos por los transportistas aéreos después de que concluya el periodo de asignación inicial de horarios de temporada, se considerarán horarios ad hoc durante la temporada, de conformidad con lo establecido en la Base Octava.

El administrador aeroportuario elaborará la lista que contendrá los horarios devueltos, el nombre del transportista aéreo que los haya devuelto y la fecha de su devolución. Dicha lista deberá publicarse en términos de lo establecido en las Bases Décima Octava y Vigésima.

El administrador aeroportuario elaborará la lista que contendrá los horarios devueltos, el nombre del transportista aéreo que los haya devuelto y la fecha de su devolución; dicha lista deberá publicarse en términos de lo establecido en las Bases Décima Octava y Vigésima.

Las transportistas que devuelvan intencionadamente series de horarios después de la fecha establecida en el calendario referido en la Base Vigésima, recibirán una prioridad inferior por parte del coordinador de horarios durante la coordinación inicial de la siguiente temporada equivalente.

Las transportistas que devuelvan intencionadamente series de horarios después de la fecha límite de devolución de horarios de aterrizaje y despegue, recibirán una prioridad inferior en esas series de horarios por parte del coordinador de horarios durante la coordinación inicial de la siguiente temporada equivalente.

Si un transportista aéreo deja de operar en un aeropuerto en condiciones de saturación deberá devolver inmediatamente al administrador aeroportuario todos los horarios asignados para el resto de esa temporada y para la temporada siguiente, para ser integrados al fondo de reserva.

Si un transportista aéreo deja de operar en un aeropuerto en condiciones de saturación deberá devolver inmediatamente al administrador aeroportuario todos los horarios asignados para el resto de esa temporada y para la temporada siguiente, para ser integrados al fondo de reserva.

Los horarios asignados a un transportista aéreo que deje tener una concesión o permiso válido, conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley de Aviación Civil o esté en liquidación o quiebra pasarán inmediatamente al fondo de reserva para que el administrador aeroportuario lo asigne a otros transportistas, en tanto se restituye su licencia operativa o se declara en quiebra.

Los horarios asignados a un transportista aéreo que deje tener una concesión o permiso valido, conforme a lo previsto en el artículo 14 de la ley de aviación civil o esté en liquidación o quiebra pasarán inmediatamente al fondo de reserva para que el administrador aeroportuario lo asigne a otros transportistas, en tanto se restituye su permiso aéreo o se declara en quiebra.

DÉCIMA CUARTA. DE LA CANCELACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

DÉCIMA CUARTA. DE LA CANCELACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

La cancelación de horarios de 5 o más semanas consecutivas antes de la asignación inicial reducirá el periodo elegible para la prioridad histórica, o generará periodos individuales elegibles para dicha prioridad. Cuando los periodos individuales se reconozcan como parte del mismo servicio (por ejemplo, mismo número de vuelo, ruta, etc.), la utilización del 80% se calculará para el número total de operaciones en todos los periodos.

La cancelación de los periodos de menos de 5 semanas consecutivas no reducirá el periodo elegible para la prioridad histórica, siempre y cuando el número total de cancelaciones sea el 20% o menos del periodo entre la primera y la última fecha de la serie de horarios.

Una operación cancelada posteriormente a la asignación inicial, será considerada como no ocupada, para efectos de contabilización del porcentaje de ocupación, con excepción de las cancelaciones que se realicen por causas no imputable al transportista aéreo conforme lo previsto en la Base Décima Sexta.

El transportista aéreo al que le sea asignado un horario ad hoc por la cancelación de otro transportista aéreo, no generará el derecho de preferencia que a que se refiere el artículo 95, fracción I, del Reglamento a la Ley de Aeropuertos.

Los transportistas aéreos deberán realizar todas las cancelaciones de días festivos antes o en el mismo día de la fecha que se indique en el calendario que se publique en la página de internet del aeropuerto, de conformidad con la Base Vigésima, para que dichas cancelaciones no se tengan en cuenta en el cálculo de ocupación.

DÉCIMA QUINTA. DE LA TRANSFERENCIA, INTERCAMBIO Y OPERACIÓN CONJUNTA DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas, podrán transferirse, intercambiarse u operarse de forma conjunta entre transportistas aéreos o bien por un Grupo de Transportistas Aéreos previa notificación al administrador aeroportuario conforme a lo indicado en el artículo 98 del Reglamento a la Ley de Aeropuertos.

Únicamente los horarios que sean objeto de operaciones conjuntas en términos del párrafo anterior, conservarán su registro de ocupación y puntualidad a cargo del transportista aéreo al que hayan sido originalmente asignados.

Para la validez de los intercambios o transferencias, los transportistas aéreos deberán:

I. Estar al corriente en el pago de sus obligaciones firmes y exigibles derivadas de contribuciones por el uso, goce o aprovechamiento del espacio aéreo, o del pago que las sustituya, así como de las derivadas de contraprestaciones por servicios aeroportuarios; y

La cancelación de horarios de 5 o más semanas consecutivas antes de la asignación inicial reducirá el periodo elegible para la prioridad histórica, o bien generará periodos individuales elegibles para dicha prioridad. Cuando los periodos individuales se reconozcan como parte del mismo servicio (por ejemplo, mismo número de vuelo, ruta, etc.), la utilización del 85% se calculará para el número total de operaciones en todos los periodos.

La cancelación de los periodos de menos de 5 semanas consecutivas no reducirá el periodo elegible para la prioridad histórica, siempre y cuando el número total de cancelaciones sea el 15% o menos del periodo entre la primera y la última fecha de la serie de horarios.

Una operación cancelada posteriormente a la asignación inicial, será considerada como no ocupada, para efectos de contabilización del porcentaje de ocupación, con excepción de las cancelaciones que se realicen por causas no imputables al transportista aéreo conforme lo previsto en la Base Décima Sexta.

El transportista aéreo al que le sea asignado un horario ad hoc por la cancelación de otro transportista aéreo, no generará el derecho de preferencia a que se refiere el artículo 95, fracción I, del Reglamento a la Ley de Aeropuertos.

Los transportistas aéreos deberán realizar todas las cancelaciones de días festivos antes o en el mismo día de la fecha que se indique en el calendario que se publique en la página de internet del aeropuerto, de conformidad con la Base Vigésima, para que dichas cancelaciones no se tengan en cuenta en el cálculo de ocupación.

DÉCIMA QUINTA. DE LA CESIÓN, INTERCAMBIO Y OPERACIÓN CONJUNTA DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas aéreos, podrán cederse, intercambiarse u operarse de forma conjunta entre transportistas aéreos de conformidad con lo establecido en las presentes Bases.

A. De la cesión e intercambio de horarios.

El transportista aéreo que pretenda llevar a cabo una cesión o intercambié horarios deberá notificar su intención al administrador aeroportuario antes de la fecha prevista para su operación. Dicha notificación deberá indicar los horarios objeto de la transacción y la fecha efectiva de la misma. El transportista aéreo deberá acompañar a su notificación todos los elementos necesarios para que el coordinador de horarios esté en posibilidad de verificar si los horarios pueden ser objeto de la transacción.

Para la validez de las cesiones e intercambios, los transportistas aéreos deberán:

I. Estar al corriente en el pago de sus obligaciones firmes y exigibles derivadas de contribuciones por el uso, goce o aprovechamiento del espacio aéreo, o del pago que las

II. Que el horario haya sido utilizado por lo menos durante dos temporadas equivalentes por el transportista aéreo original, y, al menos durante cuatro temporadas equivalentes tratándose de transportistas aéreos que hayan obtenido el horario en calidad de nuevo entrante.

El transportista aéreo que pretenda llevar a cabo una transferencia o intercambio de horarios deberá notificar su intención al administrador aeroportuario tres meses antes de la fecha prevista para su operación. Dicha notificación deberá indicar los horarios objeto de la transacción y la fecha efectiva de la misma. El transportista aéreo deberá acompañar a su notificación todos los elementos necesarios para que el coordinador de horarios este en posibilidad de verificar si los horarios pueden ser objeto de la transacción.

El coordinador de horarios confirmará, de ser el caso, que todos los transportistas aéreos involucrados en la transferencia o intercambio cuentan con la prioridad sobre los horarios objeto de la transacción, así como los requisitos previstos en el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

El transportista aéreo será responsable de todos los requisitos de solicitud, su ocupación y cumplimiento. El incumplimiento de alguno de estos requisitos será motivo para determinar un horario como no ocupado y ser considerado dentro de la evaluación de ocupación y puntualidad.

Para fines de transparencia de intercambios y transferencias, el coordinador de horarios publicará en su página de internet:

- a) El nombre de las compañías aéreas implicadas.
- b) Los horarios transferidos o intercambiados, y
- c) El periodo aplicable.

La prioridad para la asignación de operaciones conjuntas e intercambios para la próxima temporada equivalente deberá permanecer en quien los tuvo asignados previo inicio de la temporada.

El administrador aeroportuario retirará los horarios objeto de una transferencia o intercambio de horarios cuando:

- I. No se cumplan los criterios de ocupación o se le dé uso indebido, previsto en las presentes Bases.
- II. Se realicen en contravención de lo establecido en el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y las presentes Bases.

sustituya, así como de las derivadas de contraprestaciones por servicios aeroportuarios, y

- II. Que el horario haya sido utilizado por lo menos durante dos temporadas equivalentes por el transportista aéreo original, y, al menos durante cuatro temporadas equivalentes tratándose de transportistas aéreos que hayan obtenido el horario en calidad de nuevo entrante.

El coordinador de horarios confirmará, de ser el caso, que todos los transportistas aéreos involucrados en la cesión o intercambio cuentan con la prioridad sobre los horarios objeto de la transacción.

El transportista aéreo al que le fue cedido o intercambio el horario de aterrizaje y despegue será responsable de todos los requisitos de solicitud y ocupación; el incumplimiento de alguno de estos requisitos será motivo para determinar un horario como no ocupado y ser considerado dentro de la evaluación de ocupación.

Para fines de transparencia de cesiones e intercambios, el coordinador de horarios publicará en su página de internet:

- a) El nombre de los transportistas aéreos implicados;
- b) Los horarios cedidos o intercambiados, y
- c) El periodo aplicable.

El administrador aeroportuario retirará los horarios objeto de una cesión o intercambio de horarios cuando:

- a) No se cumplan los criterios de ocupación o se le dé uso indebido, previsto en las presentes Bases, o
- b) Se realicen en contravención de lo establecido en el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y las presentes Bases.
- B. De la operación conjunta.

Los transportistas aéreos que pretendan llevar a cabo una operación conjunta de horarios de aterrizaje y despegue deberán notificar su intención al administrador aeroportuario antes de la fecha prevista para su operación. Dicha notificación deberá indicar los horarios objeto de la operación conjunta y la fecha efectiva de la misma. El transportista aéreo deberá acompañar a su notificación todos los elementos necesarios para que el coordinador de horarios esté en posibilidad de verificar si los horarios pueden ser objeto de la operación conjunta.



	<p>La operación conjunta podrá llevarse a cabo siempre y cuando los vuelos involucrados permanezcan con el código de identificación del transportista aéreo al que se le hayan asignado los horarios de aterrizaje y despegue.</p> <p>El coordinador de horarios confirmará, de ser el caso, que todos los transportistas aéreos involucrados en la operación conjunta que cuentan con la prioridad sobre los horarios objeto de dicha operación.</p> <p>El transportista aéreo que opera el horario de aterrizaje y despegue asignado será responsable de todos los requisitos de solicitud y ocupación; el incumplimiento de alguno de estos requisitos será motivo para determinar un horario como no ocupado y ser considerado dentro de la evaluación de ocupación.</p> <p>Los horarios que sean objeto de operaciones conjuntas en términos del párrafo anterior, conservarán su registro de ocupación a cargo del transportista aéreo al que hayan sido originalmente asignados; por lo anterior la prioridad para la asignación de horarios operados de forma conjunta, para la próxima temporada equivalente, permanecerá en quien los tuvo asignados previo inicio de la temporada.</p> <p>Para fines de transparencia de las operaciones conjuntas, el administrador aeroportuario publicará en su página de internet:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) El nombre de los transportistas aéreos implicados; b) Los horarios sujetos a la operación conjunta, y c) El periodo de operación conjunta. <p>El administrador aeroportuario retirará los horarios objeto de una operación conjunta cuando:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) No se cumplan los criterios de ocupación o se le dé uso indebido, previsto en las presentes Bases, o ii) Se realicen en contravención de lo establecido en las presentes Bases. <p>Al final de la operación conjunta, o si el transportista aéreo que los opera pierde su permiso aéreo, los horarios de aterrizaje y despegue implicados en una operación conjunta permanecerán asignados al titular original de dicho horario.</p>
<p>DÉCIMA SEXTA. DE LAS CAUSAS NO IMPUTABLES A LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS</p> <p>No serán imputables a los transportistas aéreos aquellas demoras, cancelaciones y operaciones no realizadas cuando demuestren que éstas se deben a alguno de los motivos o circunstancias que se describen a continuación:</p> <p>I. Las cancelaciones y demoras que se deriven, entre otros, por condiciones meteorológicas, daños a las aeronaves por objetos extraños, organismos y autoridades, restricciones del tránsito aéreo o de la infraestructura aeroportuaria, incumplimiento del servicio o daños provocados por</p>	<p>DÉCIMA SEXTA. DE LAS CAUSAS NO IMPUTABLES A LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS</p> <p>No serán imputables a los transportistas aéreos aquellas demoras, cancelaciones y operaciones no realizadas cuando demuestren que éstas se deben a alguno de los motivos o circunstancias que se describen a continuación:</p> <p>I. Las cancelaciones y demoras que se deriven, entre otros, por condiciones meteorológicas, daños a las aeronaves por objetos extraños, organismos y autoridades, restricciones del tránsito aéreo o de la infraestructura aeroportuaria, incumplimiento del</p>



39988

prestadores de servicios aeroportuarios, cierre del aeropuerto o del espacio aéreo, tanto del aeropuerto de llegada como de salida de la operación de que se trate, pasajeros insubordinados, actos de interferencia ilícita, emplazamiento a huelga o declaración de ésta, así como de la actuación de autoridades que ejerzan sus facultades en el edificio terminal o en el campo aéreo, o cuando exista mandato de cualquier otra autoridad o bien las que se deriven de caso fortuito o fuerza mayor.

II. Cuando las operaciones sean afectadas por circunstancias o motivos imprevistos e inevitables ajenos al control de los transportistas aéreos y que tengan como consecuencia:

- a) Una inmovilización o afectación en la operación de la aeronave generalmente utilizada para efectuar el servicio aéreo en cuestión, por ejemplo, condiciones climáticas adversas;
- b) El cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo; o
- c) Una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión en operaciones específicas durante una parte importante del periodo de programación correspondiente.

III. Interrupción de los servicios aéreos motivada por acciones encaminadas a afectar dichos servicios, de forma tal que al transportista aéreo le resulte práctica o técnicamente imposible efectuar sus operaciones.

En cualquier caso, el transportista aéreo demostrará al Subcomité de Demoras, dentro de los siete días hábiles siguientes a aquél que corresponda al último horario de la serie asignada, que la causa de cancelación u operación no realizada no les es imputable, instancia que resolverá sobre la responsabilidad y la causa de la cancelación; lo anterior para efectos de que el coordinador de horarios realice la calificación y evaluación a la que se hace referencia en las Bases Quinta, Décima Primera y Décima Segunda.

DÉCIMA SÉPTIMA. DE LOS NUEVOS ENTRANTES

Los nuevos entrantes deberán demostrar ante el administrador aeroportuario las capacidades establecidas en el artículo 9, fracciones I; II y IV de la Ley de Aviación Civil para realizar operaciones con los horarios solicitados.

Se considerará como nuevo entrante a un transportista aéreo que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier día donde, si se acepta la solicitud del transportista aéreo, debería tener menos de 5 horarios en ese aeropuerto y en ese día.

Se contabilizarán dentro de los horarios referidos cualquier horario de aterrizaje y despegue asignado en la temporada equivalente anterior al que se le haya podido otorgar la prioridad

servicio o daños provocados por prestadores de servicios aeroportuarios, cierre del aeropuerto o del espacio aéreo tanto del aeropuerto de llegada como de salida de la operación de que se trate, pasajeros insubordinados, actos de interferencia ilícita, emplazamiento a huelga o declaración de ésta, así como de la actuación de autoridades que ejerzan sus facultades en el edificio terminal o en el campo aéreo, cuando exista mandato de cualquier otra autoridad o las que se deriven de caso fortuito o fuerza mayor o bien cualquier otra que sea determinada por el Subcomité de Demoras del aeropuerto.

II. Cuando las operaciones sean afectadas por circunstancias o motivos imprevistos e inevitables ajenos al control de los transportistas aéreos y que tengan como consecuencia:

- a) Una inmovilización o afectación en la operación de la aeronave generalmente utilizada para efectuar el servicio aéreo en cuestión, por ejemplo, condiciones climáticas adversas;
- b) El cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo, o
- c) Una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión en operaciones específicas durante una parte importante del periodo de programación correspondiente.

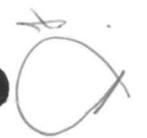
III. Interrupción de los servicios aéreos motivada por acciones encaminadas a afectar dichos servicios, de forma tal que al transportista aéreo le resulte práctica o técnicamente imposible efectuar sus operaciones.

En cualquier caso, el transportista aéreo deberá demostrar ante el Subcomité de Demoras, dentro de los siete días hábiles siguientes a aquél que corresponda al horario de la serie asignada, que la causa de cancelación u operación no realizada no les es imputable, instancia que resolverá sobre la responsabilidad y la causa de la cancelación y demora; lo anterior para efectos de que el coordinador de horarios realice la calificación y evaluación a la que se hace referencia en las Bases Quinta, Décima Primera y Décima Segunda.

DÉCIMA SÉPTIMA. DE LOS NUEVOS ENTRANTES

Los nuevos entrantes deberán demostrar ante el administrador aeroportuario las capacidades establecidas en el artículo 9, fracciones I; II y IV de la ley de aviación civil para realizar operaciones con los horarios solicitados.

Se considerará como nuevo entrante a un transportista aéreo que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier día donde, si se acepta la solicitud del transportista aéreo, debería tener menos de 5 horarios en ese aeropuerto y en ese día de la semana.





histórica durante las dos temporadas equivalentes previas, aun cuando hubieran sido devueltos o reintegrados al aeropuerto.

Para efectos de contabilizar los horarios referidos en la definición anterior, deberán tenerse en cuenta la totalidad de los horarios asignados a los demás miembros del mismo Grupo de Transportistas Aéreos.

Los transportistas aéreos deberán informar al coordinador de horarios si pertenecen a algún Grupo de Transportistas Aéreos y presentarán la información que permita identificar a todos los miembros de dicho grupo. No se consideran como un mismo Grupo de Transportistas Aéreos aquellos que han suscrito un acuerdo de código compartido (en inglés, codeshare) para explotar conjuntamente una determinada ruta o un conjunto de rutas.

Los transportistas aéreos deberán presentar ante el coordinador de horarios la información correspondiente a todos los acuerdos, convenios o contratos de arrendamiento húmedo que hayan celebrado con otros transportistas aéreos y que se encuentren vigentes al momento de solicitar la asignación como nuevo entrante.

Los transportistas aéreos deberán informar al coordinador de horarios sobre cualquier modificación en la composición del Grupo de Transportistas Aéreos al que pertenecen que pueda alterar el cómputo de los horarios referidos en la definición de nuevo entrante prevista en la presente Base.

En caso de que un transportista aéreo obtenga un horario bajo la figura de nuevo entrante, sin haber proporcionado o actualizado la información referida en los párrafos anteriores, se le retirarán los derechos de prioridad respectivos o el retiro de los horarios de haber iniciado ya la temporada.

Los horarios asignados a nuevos entrantes que no fueran operados de forma comercialmente independiente conforme a lo señalado en la presente Base serán retirados por el administrador aeroportuario dentro de los diez días siguientes a partir de la fecha de notificación del coordinador de horarios.

Los horarios asignados a nuevos entrantes deberán ser ocupados por los transportistas aéreos que hubieran obtenido la prioridad para ocuparlos de conformidad con los criterios de ocupación y uso indebido previstos en las presentes Bases.

Los horarios asignados a nuevos entrantes, no podrán ser cedidos o intercambiados u operados coordinadamente hasta que transcurra el plazo previsto en la fracción II de la Base Quinta.

Se contabilizarán dentro de los horarios referidos cualquier horario de aterrizaje y despegue asignado en la temporada equivalente anterior al que se le haya podido otorgar la prioridad histórica durante las dos temporadas equivalentes previas, aun cuando hubieran sido devueltos o reintegrados al aeropuerto.

Los horarios asignados a nuevos entrantes deberán ser ocupados por los transportistas aéreos que hubieran obtenido la prioridad para ocuparlos de conformidad con los criterios de ocupación y uso indebido previstos en las presentes Bases.

Los horarios asignados a nuevos entrantes, no podrán ser cedidos o intercambiados u operados de forma conjunta hasta que se hayan operado como se indica en la Base Décima Quinta.

DÉCIMA OCTAVA. DEL ACCESO A LA INFORMACIÓN Y LA TRANSPARENCIA

DÉCIMA OCTAVA. DEL ACCESO A LA INFORMACIÓN Y LA TRANSPARENCIA

El administrador aeroportuario, adicionalmente a lo establecido en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, deberá publicar en la página de internet del aeropuerto o en la plataforma electrónica que al efecto refiera en la página de internet, lo siguiente:

I. La totalidad de la normatividad relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue. Esta información deberá actualizarse cada temporada o cada vez que se realicen cambios a la normatividad relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue;

II. Todas las operaciones de aterrizaje y despegue que se realicen en tiempo real, identificando al transportista aéreo que la realizó y el horario asignado para dicha operación de manera semanal;

III. El calendario que contenga todas las fechas y plazos relacionados con los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como aquellos que señalen la duración de cada temporada operativa, el cual deberá ser publicado oportunamente, previo al periodo de asignación de horarios;

IV. Los formatos para solicitar horarios de aterrizaje y despegue por parte de los transportistas y operadores aéreos;

V. Los horarios de aterrizaje y despegue asignados, especificando los detalles de la asignación, incluyendo los siguientes:

- a) El nombre del transportista u operador aéreo a quien le fue asignado cada horario;
- b) Si el horario fue asignado como de temporada, adicional o diferente y, de ser el caso, o mediante una solicitud de cambio, señalando en este caso el horario sobre el cual se tenía la prioridad histórica y que fue objeto del cambio;
- c) La forma en que se constituyen las series de horarios asignadas para cada temporada; y
- d) Si la operación que se pretende realizar es de aterrizaje o despegue.

La información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la asignación de los horarios.

VI. La lista de horarios devueltos, la cual deberá ser publicada en el plazo que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

VII. Los horarios de aterrizaje y despegue que se encuentren disponibles durante la temporada, los cuales deberán ser publicados inmediatamente después de que hayan quedado disponibles;

VIII. De ser el caso, las razones por las que no fue posible asignar un horario de aterrizaje y despegue, tanto en la solicitud de horarios de temporada como en las solicitudes de horarios

El administrador aeroportuario, adicionalmente a lo establecido en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, deberá publicar en la página de internet del aeropuerto o en la plataforma electrónica que al efecto refiera en la página de internet, lo siguiente:

I. La totalidad de la normatividad relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue, misma que deberá actualizarse cada temporada o cada vez que se realicen cambios a la normatividad relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue;

II. Todas las operaciones de aterrizaje y despegue que realmente se realicen, identificando al transportista aéreo que la realizó y el horario asignado para dicha operación de manera semanal;

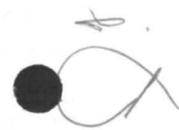
III. El calendario que señale la duración de cada temporada operativa, el cual deberá ser publicado oportunamente, previo al periodo de asignación de horarios y que contenga por lo menos:

- a) La Fecha de Referencia de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos;
- b) La Fecha Límite para la Devolución de Horarios de Aterrizaje y Despegue;
- c) La Fecha Límite de Envío de la Lista de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos;
- d) La Fecha Límite de Acuerdo de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos;
- e) La Fecha Límite de Envío de Solicitudes Iniciales, y
- f) La Fecha Límite de Envío de la Lista de Asignaciones Iniciales de Horarios de Aterrizaje y Despegue.

IV. Los formatos para solicitar horarios de aterrizaje y despegue por parte de los transportistas y operadores aéreos;

V. Los horarios de aterrizaje y despegue asignados, especificando los detalles de la asignación, incluyendo los siguientes:

- a) El nombre del transportista aéreo a quien le fue asignado cada horario;
- b) Si el horario fue asignado como histórico o ad-hoc o mediante una solicitud de cambio, señalando en este caso el horario sobre el cual se tenía la prioridad histórica y que fue objeto del cambio;
- c) La forma en que se constituyen las series de horarios asignadas para cada temporada, y



adicionales; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

IX. Los reportes mensuales, así como el reporte final, de la evaluación de la ocupación por parte del coordinador de horarios, especificando el porcentaje de ocupación alcanzado en cada serie de horarios de aterrizaje y despegue y desglosando los horarios sobre los que se registraron demoras, cancelaciones y operaciones que no fueron realizadas; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

X. El informe mensual con las determinaciones del Subcomité de Demoras relacionadas con los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones en los cuales deberán constar los elementos que sustentan cada determinación, de conformidad con la Base Quinta y Décima Primera; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

XI. Las determinaciones de uso indebido intencionado, especificando a los responsables, las razones de su determinación y las acciones tomadas en consecuencia, en términos de la Base Décima Segunda; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

XII. Las recomendaciones del comité de operación y horarios que sean comunicadas al administrador aeroportuario; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

XIII. Las transacciones de transferencia o intercambio de horarios de aterrizaje y despegue autorizadas. La información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la cesión o intercambio que corresponda; y

XIV. Las demás que determine el administrador aeroportuario.

El administrador aeroportuario garantizará que la información registrada, incorporada y procesada en aquellos sistemas que se implementen, cuyos resultados puedan ser publicados para efectos de corroborar la actuación del coordinador de horarios en materia de supervisión, evaluación y calificación de la ocupación de horarios.

d) Si la operación que se pretende realizar es de aterrizaje o despegue.

La información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la asignación de los horarios.

VI. La lista de horarios devueltos, la cual deberá ser publicada en el plazo que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

VII. Los horarios de aterrizaje y despegue que se encuentren disponibles durante la temporada, los cuales deberán ser publicados inmediatamente después de que hayan quedado disponibles;

VIII. De ser el caso, las razones por las que no fue posible asignar un horario de aterrizaje y despegue, tanto en la solicitud de horarios de temporada como en las solicitudes de horarios ad-hoc;

IX. Los reportes mensuales, así como el reporte final, de la evaluación de la ocupación por parte del coordinador de horarios, especificando el porcentaje de ocupación alcanzado en cada serie de horarios de aterrizaje y despegue y desglosando los horarios sobre los que se registraron demoras, cancelaciones y operaciones que no fueron realizadas; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

X. El informe mensual con las determinaciones del Subcomité de Demoras relacionadas con los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones en los cuales deberán constar los elementos que sustentan cada determinación, de conformidad con la Base Quinta y Décima Primera; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

XI. Las determinaciones de uso indebido intencionado, especificando a los responsables, las razones de su determinación y las acciones tomadas en consecuencia, en términos de la Base Décima Segunda; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

XII. Las recomendaciones del comité de operación y horarios que sean comunicadas al administrador aeroportuario; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

XIII. Las transacciones de cesión o intercambio u operación conjunta de horarios de aterrizaje y despegue autorizadas. La información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la cesión o intercambio que corresponda, y

XIV. Las demás que determine el administrador aeroportuario.

	<p>El administrador aeroportuario garantizará que la información sea registrada, incorporada y procesada en aquellos sistemas que se implementen, cuyos resultados puedan ser publicados para efectos de corroborar la actuación del coordinador de horarios en materia de supervisión, evaluación y calificación de la ocupación de horarios.</p>
<p>DÉCIMA NOVENA. DE LAS HERRAMIENTAS PARA LA ADMINISTRACIÓN DE LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE</p> <p>El concesionario aeroportuario deberá proveer al administrador aeroportuario las herramientas tecnológicas de uso reconocido internacionalmente que permitan una eficiente administración de los horarios de aterrizaje y despegue y la generación de la información relacionada con el uso de los mismos, incluyendo la vinculación con del horario de aterrizaje y despegue con el plan de vuelo.</p> <p>Los transportistas aéreos que operen en los aeropuertos en condiciones de saturación deberán equipar sus aeronaves con herramientas tecnológicas que permitan reportar en tiempo real los horarios de sus operaciones en el plazo que al efecto deberá establecerse en el calendario previsto en la Base Vigésima.</p>	<p>DÉCIMA NOVENA. DE LAS HERRAMIENTAS PARA LA ADMINISTRACIÓN DE LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE</p> <p>El administrador aeroportuario deberá contar con las herramientas tecnológicas de uso reconocido internacionalmente que permitan una eficiente administración de los horarios de aterrizaje y despegue y la generación de la información relacionada con el uso de los mismos, incluyendo la vinculación con el horario de despegue con el plan de vuelo.</p> <p>Los transportistas aéreos que operen en los aeropuertos en condiciones de saturación deberán equipar sus aeronaves con herramientas tecnológicas que permitan reportar en tiempo real los horarios de sus operaciones en el plazo que al efecto deberá establecerse en el calendario previsto en la Base Vigésima.</p>
<p>VIGÉSIMA. DEL CALENDARIO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE</p> <p>Ciento cincuenta días antes del inicio de cada temporada, el administrador aeroportuario deberá publicar en la página de Internet del aeropuerto, los horarios de aterrizaje y despegue con que cuenta el aeropuerto agrupados en franjas horarias de sesenta minutos. Asimismo, el administrador aeroportuario deberá publicar con la misma antelación el calendario que contenga todas las fechas y plazos considerados en los procedimientos de asignación de horarios, incluyendo todos los procedimientos previstos en las presentes Bases.</p> <p>Por otro lado, el administrador aeroportuario deberá señalar las fechas o plazos específicos en los que se compromete a publicar la información correspondiente a:</p> <p>I. Las asignaciones de horarios de temporada con prioridad histórica.</p> <p>II. Los cambios en los horarios históricos que se realicen antes del inicio de la temporada.</p> <p>III. Las asignaciones adicionales de horarios durante la temporada —siempre que se haga en cumplimiento a lo ordenado en la Base Octava.</p> <p>IV. Las transferencias e intercambios.</p> <p>V. Las devoluciones de horarios.</p> <p>VI. Las cancelaciones.</p>	<p>VIGÉSIMA. DEL CALENDARIO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE</p> <p>I. El administrador aeroportuario deberá publicar en la página de Internet del aeropuerto, los horarios de aterrizaje y despegue con que cuenta el aeropuerto agrupados en franjas horarias de sesenta minutos.</p> <p>II. El administrador aeroportuario deberá publicar diez días antes del inicio de la coordinación de temporada, el calendario que contenga todas las fechas y plazos considerados en los procedimientos de asignación de horarios, incluyendo todos los procedimientos previstos en las presentes Bases, dichos plazos deberán establecerse conforme al calendario mundial publicado por IATA en la página www.iata.org/wsg y deberán contener al menos las siguientes fechas:</p> <p>a) La Fecha de Referencia de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos;</p> <p>b) La Fecha Límite para la Devolución de Horarios de Aterrizaje y Despegue;</p> <p>c) La Fecha Límite de Envío de la Lista de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos;</p> <p>d) La Fecha Límite de Acuerdo de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos;</p> <p>e) La Fecha Límite de Envío de Solicitudes Iniciales, y</p>



VII. La identificación de los horarios solicitados y de los transportistas aéreos que solicitaron dichos horarios.

VIII. La información correspondiente a la calificación en materia de la ocupación y el uso de los horarios asignados.

La fecha límite para que los transportistas aéreos que operen en los aeropuertos en condiciones de saturación deberán equipar sus aeronaves con herramientas tecnológicas que permitan reportar en tiempo real los horarios de sus operaciones. En todos estos casos deberá identificar a los transportistas aéreos involucrados, de conformidad con las reglas previstas en las presentes Bases.

f) La Fecha Límite de Envío de la Lista de Asignaciones Iniciales de Horarios de Aterrizaje y Despegue.

III. El administrador aeroportuario deberá señalar las fechas o plazos específicos en los que se compromete a publicar la información correspondiente a:

- a) Las asignaciones adicionales de horarios durante la temporada – siempre que se haga en cumplimiento a lo ordenado en la Base Octava;
- b) Las cesiones, intercambios u operaciones conjuntas;
- c) Las devoluciones de horarios;
- d) Las cancelaciones, y
- e) La identificación de los horarios solicitados y de los transportistas aéreos que solicitaron dichos horarios.

IV. El administrador aeroportuario deberá indicar en el calendario, las fechas para publicación de:

- a) Los reportes mensuales de la evaluación de la ocupación por parte del coordinador de horarios, así como el reporte final;
- b) El informe mensual distribuido por el Subcomité de Demoras relacionado con los responsables y las causas de las cancelaciones;
- c) El reporte con las determinaciones de uso indebido intencionado, y
- d) El reporte con las recomendaciones del comité de operación y horarios que sean comunicadas al administrador aeroportuario.

V. El administrador aeroportuario deberá establecer la fecha límite para que los transportistas aéreos que operen en los aeropuertos en condiciones de saturación equipen sus aeronaves con herramientas tecnológicas que permitan reportar en tiempo real los horarios de sus operaciones. En todos estos casos deberá identificar a los transportistas aéreos involucrados, de conformidad con las reglas previstas en las presentes Bases.

VIGÉSIMA PRIMERA. DEL ESTUDIO DE CAPACIDAD DE OPERACIÓN DEL AEROPUERTO

La Secretaría llevará cabo estudios periódicos o cuando cambie significativamente la infraestructura aeroportuaria para determinar la capacidad de operación en campo aéreo del aeropuerto con la finalidad de determinar el número de horarios que pueden ser atendidos en cada hora, conforme a lo previsto en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Los estudios de capacidad deberán incluir todas las áreas del sistema aeroportuario relevantes.

VIGÉSIMA PRIMERA. DEL ESTUDIO DE CAPACIDAD DE OPERACIÓN DEL AEROPUERTO

La Secretaría llevará a cabo estudios periódicos, o cuando cambie significativamente la infraestructura aeroportuaria, para determinar la capacidad de operación en campo aéreo del aeropuerto con la finalidad de determinar el número de horarios que pueden ser atendidos en cada hora, conforme a lo previsto en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Los estudios de capacidad deberán incluir todas las áreas del sistema aeroportuario relevantes.



<p>Los estudios de capacidad deberán determinar los condicionantes operativos, medioambientales o de infraestructura que impidan satisfacer la demanda, así como encontrar alternativas para paliar dichas insuficiencias mediante cambios y mejoras de la infraestructura, las operaciones o las políticas.</p> <p>Los resultados de los estudios de capacidad deberán ponerse a disposición de todas las partes interesadas con objeto de fomentar la cooperación, así como de mitigar y solucionar los condicionantes existentes sobre la demanda.</p>	<p>Los estudios de capacidad deberán determinar los condicionantes operativos, medioambientales o de infraestructura que impidan satisfacer la demanda, así como encontrar alternativas para paliar dichas insuficiencias mediante cambios y mejoras de la infraestructura, las operaciones o las políticas.</p> <p>Los resultados de los estudios de capacidad deberán ponerse a disposición de todas las partes interesadas con objeto de fomentar la cooperación, así como de mitigar y solucionar los condicionantes existentes sobre la demanda.</p>
<p>VIGÉSIMA SEGUNDA. DE LA INTERPRETACIÓN DE ESTAS BASES</p> <p>La interpretación para efectos administrativos de las presentes Bases y la resolución de los casos no previstos en las mismas, estará a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría.</p>	<p>VIGÉSIMA SEGUNDA. DE LA INTERPRETACIÓN DE ESTAS BASES</p> <p>La interpretación para efectos administrativos de las presentes Bases y la resolución de los casos no previstos en las mismas, estará a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría.</p>
	<p>VIGÉSIMA TERCERA. LEGISLACIÓN APLICABLE</p> <p>A falta de disposición expresa en las presentes bases serán aplicables las Leyes de Vías Generales de Comunicación, de Aviación Civil, de Aeropuertos, Federal de Procedimiento Administrativo y los Reglamentos correspondientes.</p>
<p>TRANSITORIOS</p> <p>PRIMERO. Las presentes Bases entrarán en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>SEGUNDO. Los administradores aeroportuarios de aeropuertos en condiciones de saturación en el campo aéreo, dentro de los quince días siguientes a la publicación de estas Bases en el Diario Oficial de la Federación y someterlas a autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p> <p>TERCERO. Se abroga la circular obligatoria CO SA-30/12 emitida el diecisiete de mayo de dos mil doce.</p> <p>CUARTO. Con la excepción de aquellos casos en los que se determine que ya no existen condiciones de saturación en campo aéreo en la totalidad de los horarios de un aeropuerto en ningún otro caso la emisión de declaratorias de saturación en campo aéreo emitidas en términos del artículo 100 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos o la realización de nuevos estudios de capacidad realizados en términos del artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y la Base Vigésima Primera, podrán suspender o interrumpir los plazos previstos en las presentes Bases o la aplicación de las normas contenidas en las mismas.</p> <p>Dado en la Ciudad de México, el ___ de ___ de dos mil diecisiete.</p>	<p>TRANSITORIOS</p> <p>PRIMERO. Las presentes Bases entrarán en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>SEGUNDO. Los administradores aeroportuarios de aeropuertos en condiciones de saturación en el campo aéreo deberán modificar sus Reglas de Operación, dentro de los quince días siguientes de la publicación de estas Bases en el Diario Oficial de la Federación, deberán someterlas a la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p> <p>TERCERO. En cumplimiento al artículo quinto del Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se elimina el trámite SCT-02-061-D y se reduce el plazo máximo de resolución del trámite SCT-02-057, pasando de 90 a 50 días naturales.</p> <p>CUARTO. Se abroga la circular obligatoria CO SA-30/12 emitida el diecisiete de mayo de dos mil doce.</p> <p>Dado en la Ciudad de México, a veintiocho de septiembre de dos mil diecisiete.- El Director General de Aeronáutica Civil, Miguel Peláez Lira.- Rúbrica.</p>

De los cuadros anteriores se desprende que el contenido del NUEVO PROYECTO DE BASES y el contenido de las BASES GENERALES es muy similar. Con excepción del contenido de la Base Novena y la Base Vigésima Tercera de las BASES GENERALES (denominadas “*Consideraciones adicionales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue*” y “*Legislación aplicable*”), la mayor parte del contenido de las BASES GENERALES ya fue analizado por el PLENO de la COFECE a través de la evaluación del NUEVO PROYECTO DE BASES incluido en la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS.

Con independencia de las diferencias menores de redacción y detalles que distinguen a las BASES GENERALES del contenido del NUEVO PROYECTO DE BASES que ya fue analizado por el PLENO, el contenido sustantivo de las principales disposiciones en materia de transparencia, creación y funciones del coordinador de horarios, procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, la inclusión del concepto de serie de horarios y de la figura del nuevo entrante, así como la conformación de un fondo de reserva, las reglas en materia de cancelaciones y devoluciones, es esencialmente el mismo. En este sentido, las modificaciones al RLA que contienen disposiciones relacionadas con dichos criterios han sido ya materia de análisis en la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS.

Al respecto, se indica que en la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS se señaló, entre otras cuestiones, lo siguiente:

“3.1. Evaluación en materia de la idoneidad y viabilidad económica de las medidas

[...]

De conformidad con las manifestaciones incluidas en el ESCRITO DE MEDIDAS, para atender los efectos anticompetitivos identificados por la AI, el AICM propuso lo siguiente:

*(i) **Incluir la figura del coordinador de horarios.** AICM señala en el ESCRITO DE MEDIDAS que dicha instancia sería técnicamente autónoma y llevaría a cabo la supervisión, evaluación y calificación del uso y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue con base en la información proporcionada por las resoluciones del Subcomité de Demoras y otras fuentes de entidades públicas (por ejemplo, el administrador aeroportuario, SENEAM y la DGAJ [sic]). [40]*

*(ii) **Mejorar los procedimientos de asignación de horarios.** AICM indica en el ESCRITO DE MEDIDAS que las Bases Segunda, Quinta y Sexta incluyen diversas mejoras en los procedimientos de asignación de horarios, particularmente en relación con la regla de uso 85%-15% (ocupación-cumplimiento) para determinar la prioridad sobre un horario, la inclusión del concepto de serie de horarios y de la figura del nuevo entrante, así como la conformación de un fondo de reserva. [41]*

⁴⁰ La nota al pie de página correspondiente señala lo siguiente: “AICM también indica que la propuesta relacionada con la figura y las funciones del coordinador de horarios atiende algunos efectos anticompetitivos identificados por la AI en el DP bajo el rubro “3. Asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a Autoridad y Consumidor”, en particular los efectos relativos a la disparidad en la información disponible a los transportistas aéreos que, de acuerdo con el DP, restan certeza sobre la disponibilidad de horarios, la existencia de mecanismos establecidos en la normativa y reglas de operación que permiten diferentes estándares de cumplimiento para los transportistas aéreos, así como los efectos derivados de la existencia de reglas de operación que permiten, por falta de claridad, el uso indebido de los horarios.”

⁴¹ La nota al pie de página correspondiente señala lo siguiente: “En adición a las manifestaciones contenidas en el ESCRITO DE MEDIDAS en relación con la propuesta para atender lo señalado en el DP respecto a los “Efectos anticompetitivos derivados del

a.1) Evaluación de la propuesta relacionada con la figura del coordinador de horarios

De acuerdo con lo señalado por AICM, la figura del coordinador de horarios se incluye en el proyecto de modificaciones al artículo 99 del RLA, sería incluida en la modificación o ajuste a sus RO y se prevé en la Base Décima.^[42] Asimismo, AICM señala que esta medida atendería la recomendación a la SCT y al Ejecutivo Federal, así como las medidas sugeridas por la AI: la M1 (intensificar la transparencia el monitoreo y control de los procedimientos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue), la M1a (realizar y garantizar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue de forma transparente), la M1b (monitorear el uso de los horarios asignados con el fin de obtener un registro de la conducta de los TRANSPORTISTAS a través del tiempo) y la M1c (calificar el uso de los horarios asignados).

El coordinador es una figura que permite que las reglas de asignación de slots se apliquen de manera correcta. ^[43] IATA recomienda que en aeropuertos Nivel 3 se nombre un coordinador que debe ser funcional y financieramente independiente de cualquier parte interesada, para así actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria. La propuesta de AICM en relación con la figura del coordinador de horarios no es idónea ni económicamente viable para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP por los siguientes motivos:

- 1) No se prevén mecanismos que garanticen la autonomía técnica y financiera del coordinador de horarios.

mecanismo de asignación de horarios”, se observa que en el NUEVO PROYECTO DE BASES se incluyen diversas disposiciones, reglas o criterios adicionales relacionados con los procedimientos de asignación de horarios, particularmente en las Bases Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta, Sexta, Séptima, Octava, Décima Segunda, Décima Tercera, Décima Cuarta, Décima Sexta, Décima Séptima y Vigésima.”

⁴² La nota al pie de página correspondiente señala lo siguiente: “El artículo 99 del PROYECTO DE REFORMA AL RLA y la Base Décima del NUEVO PROYECTO DE BASES prevé la figura del coordinador de horarios. No obstante, también se incluyen reglas relacionadas con sus funciones en las Bases Primera, Segunda, Tercera, Quinta, Séptima, Octava, Décima Primera, Décima Segunda, Décima Tercera, Décima Quinta, Décima Sexta, Décima Séptima y Décima Octava”.

⁴³ La nota al pie de página establece lo siguiente: “Respecto del coordinador de horarios, entre otras cuestiones, en el DP se indicó lo siguiente: “En atención a los problemas existentes en la modalidad de acceso al INSUMO ESENCIAL, se propone recomendar a la SECRETARÍA que impulse, en el ámbito de sus facultades, la creación de una instancia administrativa técnicamente autónoma del AICM, del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Esta instancia debe ser equivalente a un coordinador independiente de forma tal que sea la única instancia responsable en materia de horarios de aterrizaje y despegue dentro del AEROPUERTO y que goce de plena autonomía técnica. Por lo anterior, una vez creada y establecida la instancia administrativa técnicamente autónoma, ésta deberá asumir todas las funciones en materia de horarios de aterrizaje y despegue dentro del AEROPUERTO, retomando el cumplimiento de las medidas que, en su caso, sean ordenadas al AICM para regular el acceso al INSUMO ESENCIAL. La instancia administrativa técnicamente autónoma podría ser una persona física o jurídica calificada por el voto de las compañías aéreas que utilicen regularmente el AEROPUERTO, de sus organizaciones representativas y del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, siempre que se asegure: a) La autonomía de dicha instancia administrativa, separándola funcionalmente de cualquier parte interesada y el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, a fin de evitar cualquier posible conflicto de interés. Por lo que se considera necesario que el sistema de financiamiento de las actividades de la instancia administrativa técnicamente autónoma sea capaz de garantizar su independencia técnica. Al respecto, se propone recomendar que el proceso para alcanzar la independencia financiera de la instancia técnicamente autónoma se divida en dos momentos: i) en el momento de su creación debería otorgarse a esta figura financiamiento ajeno e independiente del AICM; ii) posteriormente, la instancia técnicamente autónoma tratará de cubrir al máximo sus costos de operación con los ingresos obtenidos de las subastas, si estos ingresos no fuesen suficientes debería otorgarse a esta figura financiamiento ajeno e independiente del AICM. B) Que la instancia administrativa técnicamente autónoma ejerza de forma imparcial, no discriminatoria y transparente todas las funciones relacionadas con los horarios de aterrizaje y despegue dentro del AEROPUERTO. Esta instancia, derivado de la autonomía técnica, permitirá la mejor implementación de las medidas propuestas en el DICTAMEN, al promover una mayor equidad, certidumbre y transparencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS, así como la eficiencia en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. Por lo cual se considera fundamental para salvaguardar la competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO.” [Énfasis añadido]”

Del contenido de las Bases incluidas en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES se observa que las decisiones del coordinador de horarios se encuentran sujetas a lo que determine o resuelva el Subcomité de Demoras en materia del análisis relativo a demoras y cancelaciones. En este sentido, no tiene asignada en su totalidad la función relativa a supervisar, evaluar y calificar el uso y el cumplimiento de los horarios, toda vez que únicamente se prevé que el coordinador de horarios realice funciones como órgano auxiliar del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO que deberá tener "en cuenta la resolución definitiva que emita el Subcomité de Demoras sobre el incumplimiento al horario asignado a los transportistas aéreos, quien determinará a los responsables y las causas que originaron las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves en los aeropuertos" (véase al respecto el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el contenido de la Base Décima Primera del NUEVO PROYECTO DE BASES).^[44]

*Adicionalmente, en detrimento de la autonomía técnica del coordinador de horarios, en el NUEVO PROYECTO DE BASES se indica: "[c]uando se determine el uso indebido por el coordinador de horarios, el transportista aéreo no tendrá derecho a la elegibilidad de la prioridad histórica para los tiempos que haya operado o para los horarios asignados en esa condición y tendrán una prioridad inferior para futuras asignaciones de horarios. **El coordinador de horarios turnará el caso al comité de operación horarios** para que se tomen las acciones correspondientes". Dicha disposición propicia conflictos de interés, ya que pone en manos de los mismos TRANSPORTISTAS que integran el Comité de Operación y Horarios (junto con otras personas y autoridades), ^[45] los casos en los que se determine que algún TRANSPORTISTA incurrió en un uso indebido de horarios.*

Por otra parte, si bien en la Base Décima del NUEVO PROYECTO DE BASES se indica que el coordinador de horarios "será una instancia administrativa técnica y financieramente autónoma del concesionario aeroportuario, el administrador aeroportuario y los integrantes del comité de operación y horarios, entre ellos los transportistas aéreos", el PROYECTO DE REFORMA AL RLA únicamente señala que el "coordinador de horarios será una instancia administrativa técnicamente autónoma", es decir, no se prevé su autonomía financiera en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA.

Dicha inconsistencia, así como la omisión de contenido normativo que refiera la forma en que habrá de otorgarse, ejercerse, y garantizarse la supuesta autonomía financiera podría tener como consecuencia que el texto propuesto no se traduzca en acciones concretas, realizables y efectivas en materia de la supuesta autonomía financiera del coordinador.

2) No se prevé en el NUEVO PROYECTO DE BASES un plazo cierto para la designación del coordinador de horarios y para que pueda ejercer sus funciones;

⁴⁴ La nota al pie de página establece lo siguiente: "No pasa desapercibido que en el Anexo 1 del ESCRITO DE ACLARACIONES se indica que corresponden al coordinador de horarios las funciones de "supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios"; no obstante, en el mismo se indica que deberá tomar en consideración las resoluciones del Subcomité de Demoras. Asimismo, de acuerdo con la propuesta de AICM incluida en el ESCRITO DE ACLARACIONES y en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA, corresponden al Subcomité de Demoras, y no al coordinador de horarios, las siguientes atribuciones: "I. Determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de los horarios de aterrizaje y despegue, asignados para la temporada, así como de los horarios ad hoc durante la temporada; II. Proponer acciones tendientes a disminuir o eliminar las causas de las demoras a los horarios de aterrizaje y despegue; III. Presentar al comité de operación y horarios situaciones relevantes y recurrentes que afectan el desarrollo de las operaciones, a efecto de proponer medidas correctivas en el ámbito de su competencia; y IV. Elaborar un reporte a la autoridad aeronáutica de aquellas demoras imputables a los transportistas aéreos sobre los horarios ad hoc asignados por disponibilidad durante la temporada para las sanciones correspondientes conforme a lo previsto en la Ley de Aviación Civil."

⁴⁵ La nota al pie de página señala lo siguiente: "De conformidad con lo establecido en el artículo 61 de la Ley de Aeropuertos, "[e]n cada aeropuerto se constituirá un comité de operación y horarios que estará integrado por el concesionario del aeropuerto a través del administrador aeroportuario, por el comandante de aeródromo y por las demás autoridades civiles y militares que intervienen en el mismo, así como por los representantes de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo y de los prestadores de servicios."

3) No se incluyen criterios para garantizar que el proceso de selección o designación del coordinador de horarios sea imparcial, objetivo y transparente (en particular, no se incluyen reglas relacionadas con la votación o la identificación de las personas que podrían participar en la decisión relativa a su designación). Ello impide garantizar la autonomía o independencia técnica del coordinador de horarios.

4) No se presentan elementos para acreditar que la propuesta incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES vaya a ser avalada o impulsada por los órganos a quienes se dirigió la recomendación relacionada con la creación de un coordinador independiente. AICM manifestó a través del NUEVO PROYECTO DE BASES que "en su momento la SCT impulsaría las modificaciones al Reglamento de la Ley de Aeropuertos con el objeto de que sean compatibles con el "Nuevo Proyecto de Bases". [...]

[...]

a.2) Evaluación de la propuesta relacionada con las denominadas "mejoras" en materia de los procedimientos de asignación de horarios

[...]

La propuesta de AICM en relación con las denominadas "mejoras" en materia de los procedimientos de asignación de horarios no se consideran idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP por los siguientes motivos:

1) Reglas y criterios inconsistentes, contradictorios o que presentan lagunas y generan incertidumbre

Las propuestas que AICM refiere o identifica como medidas tendientes a eliminar los efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios se incluyen en diversas bases que contienen reglas inconsistentes, contradictorias o que presentan lagunas u omisiones y generan incertidumbre respecto a su aplicación.

[...]

A continuación, se enlistan las razones por las cuales se considera que las reglas o criterios contenidos en el NUEVO PROYECTO DE BASES son poco claros e inconsistentes, así como las contradicciones, omisiones y lagunas que se observaron en ellos.

[...]

ii. En el mismo ESCRITO DE ACLARACIONES a través del cual presentó el NUEVO PROYECTO DE BASES que prevé el criterio de uso 80%-20%, se indica que "la prioridad histórica sobre una serie de horarios será identificada por el Coordinador de Horarios del Aeropuerto, cuando al transportista aéreo a quien se le asignó, ocupó la serie en 85% o más de las ocasiones y tuvo demoras, por razones imputables al transportista aéreo conforme a las resoluciones del Subcomité de Demoras, en 15% o menos de las ocasiones". Así, el mismo ESCRITO DE ACLARACIONES contiene información que no es consistente con el NUEVO PROYECTO DE BASES.

iii. En cuanto al concepto de serie de horarios se estima que su incorporación podría representar un avance significativo en el mecanismo de asignación, toda vez que dicho concepto es un elemento que facilita la supervisión (o monitoreo) del uso de los horarios de aterrizaje y despegue, y la calificación en materia de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue asignados. No obstante, con motivo de las manifestaciones incluidas en el ESCRITO DE ACLARACIONES y el contenido de diversas Bases incluidas en el NUEVO PROYECTO DE BASES, se observan contradicciones que dificultarían su aplicación eficaz.

En la fracción XXI de la Base Segunda del NUEVO PROYECTO DE BASES, se indica que una serie de horarios es, "cómo mínimo [sic], cinco horarios de aterrizaje y despegue solicitados para la misma

hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados a la misma hora aproximadamente” [Énfasis añadido]. A su vez, en la Base Sexta incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES, y en relación con los criterios para contabilizar los porcentajes de ocupación de las series de horarios, se menciona: “[...] e) Si un vuelo opera en más de un día de la semana, cada día de la semana se considerará como una serie individual de horarios”. No obstante, mediante el ESCRITO DE ACLARACIONES AICM manifestó: “Una serie de horarios se integraría con por lo menos cinco horarios solicitados y asignados de lunes a viernes, o lunes, martes, miércoles, viernes y domingo a las 08:05 horas, o por lo menos cinco lunes en ese horario, distribuidos regularmente durante la temporada. [...]”

La definición de serie prevista en el NUEVO PROYECTO DE BASES no contiene ningún elemento o parámetro que permita identificar si el periodo comprendido dentro de la hora es de cinco minutos, diez minutos o, incluso sesenta minutos o más (dada la expresión “o si dicha forma no es posible, asignados a la misma hora aproximadamente”). En el caso de la definición de series de horarios, la falta de claridad y la posibilidad de interpretar la norma incluso en sentido distinto al texto de la definición propuesta (como se desprende de las propias manifestaciones de AICM respecto a la posibilidad de que una serie de horarios se integre con horarios que corresponden a distintos días de la semana y no sólo con horarios que corresponden a un mismo día de la semana) generan incertidumbre y podrían dificultar las tareas de supervisión, evaluación y calificación del uso y cumplimiento de los horarios asignados.

iv. En cuanto al fondo de reserva, en caso de que la SCT impulsara el PROYECTO DE REFORMA AL RLA, como lo manifestó mediante el escrito de veintiséis de enero de dos mil diecisiete, la propuesta sería inconsistente con el mecanismo de asignación de horarios de temporada y, en particular, de los horarios disponibles en el fondo de reserva. Por un lado, en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA se prevé que el fondo de reserva sería integrado por horarios nuevos, los retirados por incumplir el criterio de uso 85%-15% previsto en la fracción I del artículo 99 del PROYECTO DE REFORMA AL RLA, así como por los que sean renunciados por los transportistas aéreos y los que, en su caso, les sean retirados cuando tengan adeudos vencidos en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 del RLA. Por otra parte, en el NUEVO PROYECTO DE BASES se indica (en la fracción X de la Base Segunda) que el fondo de reserva se compone por “los horarios disponibles en aeropuertos en condiciones de saturación después de asignar los horarios históricos y los cambios en dichos horarios, incluyendo cualquier nuevo horario creado”.

En el NUEVO PROYECTO DE BASES no se identifican con la misma precisión cuáles podrían ser los horarios que integrarían el fondo de reserva, ya que únicamente se indica que se integrarían al mismo los horarios disponibles. Si bien del contenido de las Bases previstas en el NUEVO PROYECTO DE BASES se desprende que aquellos horarios que no puedan ser elegibles para el derecho de preferencia histórica al no haber cumplido con el criterio o la regla de uso 80%-20% prevista en la Base Quinta podrían considerarse disponibles e integrarse al fondo de reserva, también se observa que diversas reglas o criterios relacionados con el uso indebido de horarios y la devolución de horarios no son consistentes respecto a los supuestos en los cuales los horarios podrían considerarse disponibles para efectos de su integración al fondo de reserva. Por ejemplo, en la Bases Décima Segunda y Décima Tercera se prevén supuestos de uso indebido y de devolución de horarios que aparentemente tendrían como consecuencia que en futuras asignaciones los horarios reciban una prioridad inferior, sin que dicho concepto (prioridad inferior) sea definido, aclarado o acotado en el NUEVO PROYECTO DE BASES, razón por la cual no resulta claro en qué supuestos

podrían formar parte del fondo de reserva cuando se actualiza el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue o la devolución de los mismos fuera de plazos determinados.^[46]

v. En cuanto a la figura de nuevo entrante prevista en el NUEVO PROYECTO DE BASES se observa que el AICM se limita a afirmar que dicha figura permite reducir la excesiva concentración de mercado, aumentar la disponibilidad de horarios y una mayor innovación en rutas, sin explicar o aportar razonamientos adicionales que sustenten su dicho.^[47] Adicionalmente, el NUEVO PROYECTO DE BASES prevé en la Base Décima Séptima que para efectos de contabilizar los horarios que corresponden a nuevos entrantes se deberán tener en cuenta la totalidad de los horarios asignados “a los demás miembros del mismo Grupo de Transportistas Aéreos” sin que se defina en el NUEVO PROYECTO DE BASES qué debe entenderse por el “mismo Grupo de Transportistas Aéreos” o cómo es que podrían integrarse los mismos para efectos de la contabilidad de los horarios referidos. Esto puede ocasionar que transportistas aéreos que pertenezcan a un mismo grupo de interés económico recurran a comportamientos estratégicos o conductas anticompetitivas, por ejemplo, en relación con la figura del nuevo entrante.

Asimismo, en relación con la figura del nuevo entrante, se señala en la Base Décima Séptima que “los horarios asignados a nuevos entrantes, no podrán ser cedidos o intercambiados u operados coordinadamente hasta que transcurra el plazo previsto en la fracción II de la Base Quinta”. Al respecto, se indica que no queda claro cuál es el plazo al que se refiere la Base Décima Séptima mediante la remisión a la Base Quinta.

vi. Otro problema ocurre con la falta de una definición precisa que delimite el alcance de la figura de operaciones conjuntas prevista en la fracción XVI de la Base Segunda, en la Base Décima Segunda, en la Base Décima Tercera y en la Base Décima Quinta. En este sentido, la falta de un contenido más delimitado o preciso en relación con la figura de operaciones conjuntas implica la posibilidad de que las medidas que en principio deberían prevenir comportamientos estratégicos (como la retención de horarios) o conductas anticompetitivas no sean eficaces, por lo que las medidas que guardan relación con la figura de operaciones conjuntas no pueden considerarse

⁴⁶ La nota al pie de página señala lo siguiente: “No pasa desapercibido que en la Base Décima Tercera se prevén diversas consecuencias relacionadas con la devolución de horarios. Por una parte, se prevé la posibilidad de que los horarios devueltos conserven la prioridad sobre los horarios de aterrizaje y despegue si son devueltos antes de una fecha límite no determinada en el NUEVO PROYECTO DE BASES. En otro supuesto, se indica que los horarios devueltos con posterioridad a una fecha límite no determinada perderían la prioridad histórica. Asimismo, se indica que los horarios devueltos pasarán a formar parte del fondo de reserva, sin que se indique con claridad en qué casos ello puede ocurrir dado que, por una parte, el supuesto parece actualizarse cuando los horarios se devuelvan después de una fecha límite no determinada (y por ello perderían la prioridad histórica) y, por otra parte, no queda claro si en caso de que los horarios reciban una prioridad inferior al ser devueltos intencionalmente después de una fecha no determinada se podrían integrar al fondo de reserva. Por otro lado, se indica que aquellos horarios que sean devueltos por los transportistas aéreos después de que concluya el periodo de asignación de horarios de temporada (mismo que no se identifica mediante una fecha precisa en el NUEVO PROYECTO DE BASES) se considerarían horarios ad hoc durante la temporada. Al respecto, no pasa desapercibido que en el calendario de actividades previsto en las DIRECTRICES IATA invocadas por AICM se prevé al menos una fecha límite clara y perfectamente determinada para la devolución de horarios, situación que no ocurre respecto de ninguno de los supuestos de devolución de horarios previstos en el NUEVO PROYECTO DE BASES. Asimismo, en el calendario de actividades previsto en las DIRECTRICES IATA se prevé una fecha cierta y perfectamente determinada en relación con la fecha de referencia de horarios históricos”.

⁴⁷ La nota al pie de página señala lo siguiente: “En la misma situación se encuentran diversos criterios relacionados con el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue previstos en la Base Décima Segunda del NUEVO PROYECTO DE BASES. Dichos criterios son similares a los previstos en las DIRECTRICES IATA. No obstante, AICM se limita a afirmar que su propuesta aseguraría que la participación de mercado tuviera relación con el mérito del transportista aéreo en relación con la utilización y cumplimiento de los horarios que se le asignen o tendría un impacto en la prioridad en la asignación de horarios, con lo que se alinean los incentivos para usar correcta y debidamente los mismos, sin explicar cuáles son los razonamientos que sustentan su dicho.”

idóneas ni económicamente viables, dados los términos en los que se incluyen en el NUEVO PROYECTO DE BASES, para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

vii. En materia de horarios ad hoc, la Base Octava señala que “podrán asignarse como horarios ad hoc aquellos disponibles por no haber sido asignados durante el periodo de asignación de horarios, así como los horarios que hayan sido devueltos o renunciados por los transportistas aéreos después de que concluya el periodo de asignación de horarios de temporada de conformidad con el calendario previsto en la Base Vigésima.” al respecto, se observa que el NUEVO PROYECTO DE BASES en la Base Vigésima no incluye un calendario con una fecha específica que permita identificar el momento en que concluye el periodo de asignación de horarios de temporada, por lo que es incierto el momento a partir del cual el administrador aeroportuario podría realizar la asignación de horarios ad hoc. [48]

Por otra parte, existe una contradicción respecto de los horarios ad hoc entre la Base Tercera y Sexta, ya que en ellas se les otorga diferente prioridad en la asignación, una en tercer lugar y otra en primero. Adicionalmente, de acuerdo con los criterios relativos a la prioridad en la asignación previstos en la Base Tercera, fracción II, se distinguen dos tipos de prioridades históricas, la primera que deriva del procedimiento de asignación de horarios antes del inicio de la temporada y otra derivada de asignaciones ad hoc, lo cual genera incertidumbre sobre la aplicación del criterio de prioridad histórica en todo el procedimiento de asignación de horarios. En este sentido, en dicha fracción se da mayor prioridad a las solicitudes de cambios de horarios con prioridad histórica sobre los horarios con prioridad histórica que originalmente hayan derivado de asignaciones ad hoc.

En la fracción V de la Base Segunda del NUEVO PROYECTO DE BASES, se prevé una definición de “cambio ad hoc”; sin embargo, no se presentan o identifican los supuestos y alcances de dicha figura, ni cuál podría ser su relación o diferencia respecto de la asignación de horarios ad hoc durante la temporada, lo cual es un elemento adicional de incertidumbre. [49]

viii. Otra inconsistencia se presenta en el caso de la Base Décima Cuarta, incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES, que prevé los criterios en materia de cancelación de horarios de aterrizaje y despegue. En la Base se indica que una operación cancelada posteriormente a la asignación inicial será considerada como no ocupada, para efectos de la contabilización del porcentaje de ocupación. Sin embargo, en la misma Base se prevé como una excepción la posibilidad de realizar cancelaciones en días festivos antes o en el mismo día de la fecha que se indique en el calendario que se publique en la página de Internet del AICM. En dicho supuesto, no definido con precisión en

⁴⁸ La nota al pie de página correspondiente señala lo siguiente: “La Base Décima Segunda, fracción XVIII, define a dicho periodo como aquel previo al inicio de temporada en el que el administrador aeroportuario atiende las solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de temporada. No obstante, no se especifica si los horarios ad hoc se asignarían antes o después de la asignación de temporada, por ejemplo, de los horarios disponibles en el fondo de reserva”.

⁴⁹ La nota al pie de página correspondiente señala lo siguiente: “No pasa desapercibido que en la Base Quinta se indica que las modificaciones ad hoc no relacionadas con el horario en una serie de horarios (por ejemplo, tipo de aeronave, número de vuelo, ruta o tipo de servicio) no afectarán a la elegibilidad para prioridad histórica. En relación con lo anterior, el NUEVO PROYECTO DE BASES no es claro respecto de los supuestos y alcances de los cambios o modificaciones ad hoc que si se relacionen con el horario (o los horarios) en una serie. Al respecto, la fracción V de la Base Segunda del NUEVO PROYECTO DE BASES únicamente señala que un cambio ad hoc es “un cambio en una serie de horarios que no afecta a la elegibilidad para el derecho histórico”, sin que se presenten los supuestos y alcances de dicha figura”.



40002

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

el NUEVO PROYECTO DE BASES, las cancelaciones no se tendrían en cuenta en el cálculo de ocupación. ^[50]

ix. En el NUEVO PROYECTO DE BASES se prevén excepciones a la prohibición de determinadas operaciones (prevista en la Base Cuarta), así como para la regla según la cual ningún transportista u operador aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario. Esas excepciones no tienden a favorecer la disponibilidad de horarios y, por lo tanto, no resultan idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

En particular, se observa que en el segundo párrafo de la fracción IV de la Base Tercera del NUEVO PROYECTO DE BASES se menciona que estarán exceptuadas de la obligación de haber obtenido un horario para realizar operaciones los casos previstos en las Bases. Asimismo, se observa que en la fracción XII de la Base Segunda de NUEVO PROYECTO DE BASES se indica que los horarios de aterrizaje y despegue son aquellos que se asignan únicamente a transportistas aéreos.^[51] En este sentido, podría interpretarse que no es necesario que los operadores aéreos deban obtener o contar con la asignación de horarios para poder operar en un aeropuerto en condiciones de saturación, dado que aparentemente los horarios de aterrizaje y despegue son aquellos que únicamente se asignan a transportistas aéreos. Lo anterior no favorece la disponibilidad de horarios, y podría impedir que los TRANSPORTISTAS AÉREOS de TARP incrementen su oferta en el mercado de TARP, pues dichas operaciones están ocupando infraestructura que podría utilizarse en vuelos del TARP.

x. En la Base Cuarta se afirma que “en ningún caso y bajo ninguna circunstancia el administrador aeroportuario asignará horarios para vuelos de posicionamiento o traslado dentro de franjas horarias determinadas como saturadas por la Secretaría”. Sin embargo, en la Base Octava se indica que “[...] los transportistas aéreos deberán solicitar al administrador aeroportuario los horarios de aterrizaje y despegue para los servicios adicionales planificados en el mismo día de la operación (por ejemplo, vuelos de posicionamiento), siendo responsabilidad del transportista aéreo recibir la confirmación de su asignación antes de operar”. [Énfasis añadido]

Por las razones expuestas, la falta de claridad, así como las omisiones, contradicciones e inconsistencias referidas, no favorecen la eficacia de las reglas tendientes a garantizar la disponibilidad de horarios y, en esa medida, inhiben la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en rutas, la posibilidad de que otros TRANSPORTISTAS expandan sus operaciones y rutas conforme a sus decisiones de negocios, así como la posibilidad de que los TRANSPORTISTAS puedan planear mejor sus operaciones y tener certeza sobre las mismas.

Los mecanismos de asignación analizados son insuficientes para alcanzar una administración más eficiente de los horarios de aterrizaje y despegue, en particular, una mejor supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y el cumplimiento de los mismos, en virtud de las inconsistencias, omisiones y contradicciones analizadas. Dichas deficiencias no permiten que las reglas previstas en el NUEVO PROYECTO DE BASES sean eficaces para evitar comportamientos estratégicos, como la retención de horarios.

⁵⁰ La nota al pie de página correspondiente señala lo siguiente: “En el ESCRITO DE ACLARACIONES, AICM señaló que “deben entenderse que son los días festivos aquellos que se establecen en la Ley Federal del Trabajo”. No obstante, el NUEVO PROYECTO DE BASES no incluye el texto normativo que permitiría tener certeza sobre la interpretación de AICM.”

⁵¹ La nota al pie de página correspondiente señala lo siguiente: “XII. Horario de Aterrizaje y Despegue (Slot): es el horario de aterrizaje o despegue asignado por el administrador aeroportuario únicamente a transportistas aéreos para la organización y planeación de los vuelos en el aeropuerto, en términos del artículo 93 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.”

Debido a las inconsistencias, lagunas y omisiones señaladas, las medidas analizadas en los párrafos anteriores no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

2) Medidas insuficientes para eliminar los efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios

[...]

(ii) El mecanismo de asignación de horarios previsto en el NUEVO PROYECTO DE BASES no refleja un uso eficiente de la capacidad del AEROPUERTO ni corrige los problemas de competencia identificados mediante el DP.

Las reglas o criterios incluidos en el NUEVO PROYECTO DE BASES con el objeto (según lo manifestado por AICM) de promover un cumplimiento más efectivo de los horarios de aterrizaje y despegue asignados, a través del monitoreo y la pérdida o disminución de la prioridad en aquellos horarios que no satisfagan las reglas de cumplimiento y uso indebido, así como el concepto de serie de horarios, la figura del nuevo entrante y el fondo de reserva previstos en dichos instrumentos, no son suficientes, por sí mismos, para eliminar los problemas de competencia económica identificados en el DP.

Las reglas de uso previstas en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA o el NUEVO PROYECTO DE BASES difícilmente podrían generar, por sí mismas y sin la existencia de mecanismos administrativos y/o de mercado adicionales que promuevan de forma más efectiva un uso más eficiente de la capacidad del AEROPUERTO, la entrada de nuevos competidores, la expansión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que ya se encuentran operando, la imposición de límites a la concentración excesiva en franjas horarias con aglomeración de demanda o, incluso, el desarrollo de la capacidad de nuevos competidores o competidores establecidos para contrarrestar las estrategias de precio o abasto de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS.

Por otro lado, el proyecto de medidas no prevé instrumentos o mecanismos administrativos tendientes a promover un uso más eficiente de la capacidad del AEROPUERTO y, en particular, del INSUMO ESENCIAL.

En el NUEVO PROYECTO DE BASES no se prevén criterios administrativos de asignación (por ejemplo, criterios de desempate cuando exista más de una solicitud para el mismo horario) que consideren elementos tendientes a favorecer o impulsar la competencia o la asignación a quien más valore los horarios. En este sentido, la ausencia de mecanismos de mercado (al menos para la asignación de una parte del fondo de reserva o a través del mercado secundario) no viene acompañada de alguna alternativa administrativa que tienda a eliminar los problemas de competencia identificados en el DP y hacer un uso más eficiente de la infraestructura del AEROPUERTO a través de mecanismos que permitan a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que más valoren un horario puedan obtenerlo.

[...]

b) Externalidades negativas en el mercado del TARP

[...]

b.1 y b.3) Evaluación de la propuesta relacionada con la regla que contiene la obligación de tener un horario para poder operar y de la propuesta de mejoras a los procedimientos de asignación de horarios

De acuerdo con lo señalado por AICM, ningún transportista u operador aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario en los términos de las Bases (dicha regla se incorpora en la fracción IV de la Base Tercera incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES).

Asimismo, AICM señala que esta medida atendería la medida M2b sugerida por la AI (realizar la asignación de temporada con base en el criterio de prioridad al transportista aéreo que habiendo tenido

un horario asignado en la temporada equivalente anterior, lo hubiere utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado). [52]

Por otra parte, respecto a las mejoras a los procedimientos de asignación de horarios más detallados que generen certeza, en adición a las manifestaciones ya señaladas, AICM señala que dichas mejoras atienden las medidas sugeridas por la AI: M2 (procedimientos para la asignación y renovación de los horarios de aterrizaje y despegue), M2a (establecer fechas y plazos puntuales para efectuar el procedimiento de asignación de temporada así como para cancelar horarios con anterioridad al inicio de temporada), M2b (realizar la asignación de temporada con base en el criterio de prioridad al transportista aéreo que habiendo tenido un horario asignado la temporada equivalente anterior, lo hubiere utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado), M2c (las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue adicionales serán únicamente para atender imprevistos operativos o emergencias).

Las propuestas anteriores de AICM no resultan idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP por los siguientes motivos:

1) La medida es insuficiente para atender el problema de competencia económica identificado en el DP

De conformidad con el análisis incluido en el DP la inexistencia de un criterio para calificar el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue permite a los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizar operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, afectando la operación planeada de otros competidores.

La propuesta incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES contiene un avance pues establece que ningún transportista u operador aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario en los términos de lo establecido en la fracción IV de la Base Tercera incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES; no obstante, en el segundo párrafo de la fracción IV de la Base Tercera del NUEVO PROYECTO DE BASES se indica que estarán exceptuados de la obligación de haber obtenido un horario para realizar operaciones los casos previstos en las Bases.

En este sentido, el proyecto no garantiza que en el futuro se incluya una excepción a la regla relativa a contar con un horario de aterrizaje y despegue para poder operar, máxime si se tiene en cuenta que las mismas Bases incluidas en el NUEVO PROYECTO DE BASES ya prevén la excepción para el caso de los operadores aéreos. Al respecto, y como se indicó, en la fracción XII de la Base Segunda de NUEVO PROYECTO DE BASES se indica que los horarios de aterrizaje y despegue son aquellos que se asignan únicamente a transportistas aéreos. [53]

Por otro lado, en materia de la sanción aplicable para los supuestos en que los TRANSPORTISTAS AÉREOS realicen operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, consiste básicamente en remitir a una norma que ya se encontraba vigente durante el periodo en que se observó la conducta descrita. Al respecto, AICM no aporta elementos ni razonamientos tendientes a acreditar que la medida propuesta será suficiente y efectiva para eliminar el problema de competencia identificado.

2) No se acredita que las mejoras al procedimiento de asignación de horarios puedan actualizarse

[...]

⁵² La nota al pie de página correspondiente señala lo siguiente: "Al respecto, se indica que para atender los problemas de competencia identificados por la AI en relación con la existencia de externalidades negativas en el mercado TARP, mediante el DP se refirieron las medidas M4b, M3a, M4c, M5a, M4b y M6b."

⁵³ La nota al pie de página correspondiente establece lo siguiente: "El texto señalado es el siguiente: "XII. Horario de Aterrizaje y Despegue (Slot): es el horario de aterrizaje o despegue asignado por el administrador aeroportuario únicamente a transportistas aéreos para la organización y planeación de los vuelos en el aeropuerto, en términos del artículo 93 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos."

b.2) Evaluación de la propuesta en materia del estudio de capacidad

De acuerdo con lo establecido en la Base Vigésima Primera del NUEVO PROYECTO DE BASES, la SCT llevará a cabo estudios periódicos (o cuando cambie significativamente la infraestructura aeroportuaria) para determinar la capacidad de operación en campo aéreo del aeropuerto con la finalidad de determinar el número de horarios que pueden ser atendidos en cada hora, conforme a lo previsto en el artículo 94 del RLA; estos estudios de capacidad deberán incluir todas las áreas del sistema aeroportuario relevantes.

En relación con el estudio de capacidad, AICM señaló que esta medida atendería la medida sugerida por la AI: M4a (impulsar la realización de un nuevo estudio que determine la capacidad del aeropuerto, considerando el tipo de aeronaves que dejen de operar en el mismo).

La propuesta de AICM no resulta idónea ni económicamente viable para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP por los siguientes motivos:

El contenido de la Base Vigésima Primera incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES es muy similar al previsto en el artículo 94 del RLA vigente. En este sentido, el contenido normativo que aporta la propuesta es mínimo.

Por otra parte, ni el PROYECTO DE REFORMA AL RLA ni el NUEVO PROYECTO DE BASES prevén que el estudio de capacidad del aeropuerto constituya una herramienta útil, más allá de lo que se encuentra ya establecido en el artículo 94 del RLA vigente, para evaluar posibles usos más eficientes de la infraestructura del aeropuerto, por ejemplo, no se prevé de forma específica la posibilidad de evaluar el impacto que podría tener sustituir algunas operaciones con aeronaves de mayor capacidad, ni ninguna otra alternativa para ampliar la capacidad o hacer un uso más eficiente de la infraestructura aeroportuaria. Tampoco se prevé la posibilidad de realizar acciones o actividades concretas en dicho sentido con motivo de los resultados obtenidos mediante el estudio de capacidad.

c) Asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a la autoridad y el consumidor

[...]

c.2) Evaluación de la propuesta relacionada con la propuesta en materia de transparencia y acceso a la información

A lo largo del NUEVO PROYECTO DE BASES, se observan diversas disposiciones y obligaciones en materia de acceso a la información y transparencia relacionadas con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, ^[54] las cuales son agrupadas, desarrolladas y/o complementadas en la Base Décima Octava.

Respecto de las medidas propuestas por AICM en materia de acceso a la información y transparencia, estas no se consideran viables para corregir los problemas de competencia económica identificados en el DP por los siguientes motivos:

En primer lugar, AICM no explica por qué no puede instrumentar de forma inmediata las medidas propuestas en materia de transparencia y acceso a la información.

En relación con lo anterior, se observa que en la página de Internet del AEROPUERTO que refiere el mismo AICM no se encuentra disponible al público la totalidad de información que, en su conjunto, tienda a eliminar los problemas de competencia relacionados con las deficiencias en el acceso a la información y

⁵⁴ La nota al pie de página correspondiente establece lo siguiente: "Véanse: Base Quinta, párrafo segundo; Base Octava, párrafo séptimo; Base Novena, párrafo tercero; Base Décima, párrafo quinto; Base Décima Primera, párrafos quinto y sexto; Base Décima Tercera, párrafo cuarto; Base Décima Quinta, párrafo séptimo, Base Décima Octava y Base Vigésima, párrafos primero y segundo."

la transparencia en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue; en específico, la mayor parte de la información que, en principio, el AICM está dispuesto a publicar no se encuentra actualmente disponible en la página de Internet del AEROPUERTO.

En particular, no es posible acceder mediante la página de Internet del AEROPUERTO a la siguiente información:

- La totalidad de la normatividad vigente en materia de asignación, supervisión y cumplimiento de horarios, tales como las RO, o apartados específicos de éstas, tales como los Lineamientos para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como de posiciones, el Reglamento del Subcomité de Demoras y el Reglamento del Comité de Operación de Horarios. [55]
- Información publicada en tiempo real o con pocos minutos de retraso que permita corroborar los horarios o tiempos en los que efectivamente se realizaron las operaciones de aterrizaje y despegue y, en consecuencia, verificar la ocupación y cumplimiento de un horario asignado a un TRANSPORTISTA AÉREO. [56]

Para corregir los problemas y deficiencias de transparencia y acceso a la información relacionados con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, los cuales pudieran generar o agravar los efectos anticompetitivos en el mercado del TARP identificados por la AI, la información disponible al público en general debe permitir el acceso tanto al comportamiento de los TRANSPORTISTAS AÉREOS como al de los órganos encargados de generar o administrar la información relativa a la asignación, supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue.

- Información sobre las fechas y plazos relacionados con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.
- Los formatos para solicitar horarios de aterrizaje y despegue por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.
- En relación con los horarios de aterrizaje y despegue asignados, se omite especificar el tipo de horario asignado y, de ser el caso, si se asignó mediante una solicitud de cambio, señalando en su caso el horario sobre el cual se tenía la prioridad por haberlo ocupado en la temporada anterior y que fue objeto del cambio. [57]
- La lista de horarios devueltos o reintegrados.

⁵⁵ La nota al pie de página correspondiente establece lo siguiente: “En la página de Internet de AICM, se observa la siguiente información relacionada con la normatividad en materia de asignación, supervisión y cumplimiento de horarios: la Ley de Aeropuertos y su reglamento, así como el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, disponibles en: <https://www.aicm.com.mx/aicm/marco-normativo>. Asimismo, se observa una porción del Apéndice A del Reglamento del Subcomité de Demoras que contiene o refiere diversa información en relación con la clasificación de las demoras y cancelaciones (también véanse los folios 18568 a 18574 del EXPEDIENTE). Dicha información se encuentra disponible en: <https://www.aicm.com.mx/archivos/Incumplimientos/CausasNo%20ImputablesALineasAereas.pdf>”

⁵⁶ La nota al pie de página correspondiente establece lo siguiente: “En la página de internet de AICM se observa información de vuelos que incluye el nombre del TRANSPORTISTA AÉREO, el número de vuelo, el destino u origen y el estatus del vuelo de acuerdo con la información que proporcionan los TRANSPORTISTAS AÉREOS, indicando si el vuelo “despegó”, se encuentra “demorado” o “a tiempo”, la cual está disponible en: <https://www.aicm.com.mx/vuelos>. De la información referida en la página señalada, no es posible determinar con precisión el horario o tiempo en el que efectivamente se realizó una operación de aterrizaje o despegue”.

⁵⁷ La nota al pie de página correspondiente establece lo siguiente: “En la página de Internet de AICM se observa información relativa a diversos horarios de aterrizaje y despegue asignados a TRANSPORTISTAS AÉREOS, publicada por temporada operativa, ya sea de verano o invierno, actualizada mensualmente, según lo señalado en la propia página. En dicha página se indica el número de horarios asignados en cada franja horaria y el TRANSPORTISTA AÉREO al que se le asignó cada horario. Esta información se encuentra disponible en: <https://www.aicm.com.mx/negocios/slots>”.

- Los horarios de aterrizaje y despegue específicos que se encuentren disponibles durante la temporada.
- De ser el caso, las razones por las que no fue posible asignar un horario de aterrizaje y despegue.
- La evaluación de la ocupación o utilización de los horarios de aterrizaje y despegue asignados por parte del administrador aeroportuario, especificando el porcentaje de cumplimiento alcanzado en los horarios de aterrizaje y despegue y desglosando los horarios específicos sobre los que se registraron demoras, cancelaciones y operaciones que no fueron realizadas.
- Las determinaciones del subcomité de demoras relacionadas con los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones en los que consten los elementos que sustentan cada una de las determinaciones. [58]
- Las recomendaciones del comité de operación y horarios comunicadas al administrador aeroportuario.
- La información relativa a cesiones o intercambios de horarios de aterrizaje y despegue.

Del contenido de la Base Décima Octava incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES se desprende que una parte de la información podría ser publicada en la página de Internet del AEROPUERTO y otra parte de la información podría encontrarse disponible en una plataforma electrónica referida en la página de Internet.[59] En este sentido, la Base Décima Octava prevista en el NUEVO PROYECTO DE BASES no es clara respecto a si la totalidad de la información sería publicada -y, con ello, se daría acceso al público en general a la misma-, o si alguna parte de la información podía encontrarse disponible mediante acceso restringido a una plataforma electrónica. Lo anterior genera incertidumbre respecto del alcance de los compromisos con las medidas propuestas en materia de transparencia y acceso a la información.

Por otra parte, AICM refiere diversos avances en materia de transparencia mediante la adopción de los sistemas denominados "Slotix" y "PLANSA". Al respecto, se indica que AICM no proporciona a esta autoridad razonamientos y elementos de convicción suficientes para acreditar que las medidas propuestas se materializarán y serán suficientes para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP, de conformidad con los razonamientos que se incluyen a continuación.

AICM indica en el ESCRITO DE ACLARACIONES que el sistema "Slotix" permite, entre otras cuestiones, transparentar el proceso de asignación de los horarios del AEROPUERTO conforme a las mejores prácticas internacionales y que entre sus ventajas se encuentra la transparencia con todos los agentes. No obstante, no presenta razonamientos adicionales o explica cómo es que este sistema permite dicha transparencia en el procedimiento de asignación de horarios. De hecho, en el ESCRITO DE ACLARACIONES AICM señala, en relación con la información que procesa dicho sistema, que sólo es pública la información referida a la disponibilidad de horarios. [60]

⁵⁸ La nota al pie de página correspondiente establece lo siguiente: "En la página de Internet de AICM se encuentra información sobre incumplimientos registrados por operación, la cual indica el TRANSPORTISTA AÉREO, el número de vuelo, el horario asignado y la diferencia (minutos). No obstante, la información referida no señala a los responsables y las causas de los incumplimientos registrados y tampoco permite inferir dicha información. De acuerdo con lo señalado en la propia página, los incumplimientos que se reportan son operaciones que presentaron una diferencia que excede en +/- 15 minutos respecto al horario que les fue asignado y son sujetos a dictamen por parte del Subcomité de Demoras. Esta información se encuentra disponible en: <https://www.aicm.com.mx/vuelos/incumplimientos-registrados>."

⁵⁹ La nota al pie de página correspondiente establece lo siguiente: "El texto al que se hace referencia es el siguiente: "El administrador aeroportuario, adicionalmente a lo establecido en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, deberá publicar en la página de internet del aeropuerto o en la plataforma electrónica que al efecto refiera en la página de internet, lo siguiente: [...]."

⁶⁰ La nota al pie de página correspondiente establece lo siguiente: "No obstante, no señala el momento (importante para evaluar el grado de oportunidad) ni el detalle o nivel de desagregación de la información que se publica en relación con la información relativa a los horarios disponibles."

De igual forma, AICM no proporciona elementos de convicción que permitan a esta autoridad determinar si dicho sistema es suficiente para eliminar las deficiencias en el acceso a la información relacionada con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue o, más aún, para demostrar que las medidas propuestas (en particular, el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES) se materializarían y serían suficientes para eliminar los problemas de competencia identificados. En este sentido, AICM tampoco explica cómo es que a través de sistemas como "Slotix" o "PLANSA" se materializarían y ejecutarían los procedimientos y las reglas incluidas en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES.

En relación con el denominado sistema "PLANSA", AICM afirma que éste brinda transparencia y certeza en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y que la información relacionada con dicho sistema estará disponible al público en general en las oficinas de AICM.^[61] No obstante, AICM tampoco proporciona razonamientos o elementos que permitan a esta autoridad determinar si la información que procesa dicho sistema es relevante, idónea y suficiente para eliminar los problemas de competencia identificados en materia de transparencia y acceso a la información relacionada con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.

Además, AICM no indica en qué consiste la información de "PLANSA" que estará disponible al público, tampoco indica en qué momento estará disponible dicha información, por lo que no es posible determinar si dicho sistema eliminará los problemas de acceso a la información relacionada con el procedimiento de asignación de horarios identificados en el DP. De hecho, AICM señala que se están llevando a cabo los últimos ajustes en el funcionamiento del denominado sistema "PLANSA".

En este sentido, al no proporcionar elementos de convicción suficientes de que los sistemas "Slotix" y "PLANSA" eliminarían los problemas de competencia identificados en el DP en relación con el acceso a la información y transparencia en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, incluyendo, la disparidad de información disponible a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, la publicación de fechas precisas para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, la falta de certeza sobre la utilización y cumplimiento en tiempo de los horarios asignados para el otorgamiento de prioridad de asignación y el funcionamiento y aplicación del proceso, se determina que éstos sistemas no constituyen medidas correctivas viables e idóneas para eliminar los problemas de competencia identificados.

d) Comportamientos estratégicos de los TRANSPORTISTAS derivados de las condiciones de acceso al INSUMO ESENCIAL que facilitan posibles conductas anticompetitivas por parte de los TRANSPORTISTAS

[...]

d.1) Evaluación de la propuesta relacionada con las mejoras a los procedimientos de asignación de horarios

[...]

[...] en el NUEVO PROYECTO DE BASES se prevén diversas disposiciones que, en su conjunto, permitirían la no utilización efectiva de un número significativo de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. Lo anterior, mantendría la posibilidad de que los transportistas aéreos lleven a cabo comportamientos de forma estratégica para afectar a sus competidores reales o potenciales, o incluso bloquear el acceso al INSUMO ESENCIAL identificado en el DP.

En particular, se indica que la falta de una definición precisa que delimite el alcance de la figura de operaciones conjuntas prevista en la fracción XVI de la Base Segunda, en la Base Décima Segunda, en la Base Décima Tercera y en la Base Décima Tercera del NUEVO PROYECTO DE BASES implica la posibilidad de que las medidas que en principio deberían prevenir comportamientos estratégicos (como la retención de horarios) o conductas anticompetitivas no sean eficaces, por lo que las medidas que

⁶¹ La nota al pie de página correspondiente establece lo siguiente: "Véase el ESCRITO DE ACLARACIONES."



guardan relación con la figura de operaciones conjuntas no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables, debido a los términos en los que se incluyen en el NUEVO PROYECTO DE BASES, para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

Asimismo, la regla de uso 80%/20% propuesta por AICM permite la no utilización efectiva, conforme a lo asignado, de hasta el 39% (treinta y nueve por ciento) de los horarios de una serie. Esto en virtud de que la prioridad histórica puede ser conservada por un transportista aéreo aún cuando haya incumplido con el 19% (diecinueve por ciento) de la ocupación o haya tenido demoras de hasta el 20% (veinte por ciento) de acuerdo con lo señalado en la Base Segunda, fracción XIX y en la Base Quinta del NUEVO PROYECTO DE BASES, y lo manifestado por AICM en el ESCRITO DE ACLARACIONES.^[62] Es importante destacar que el NUEVO PROYECTO DE BASES prevé adicionalmente la posibilidad de que no se computen algunas demoras, operaciones no realizadas y cancelaciones, cuando los TRANSPORTISTAS AÉREOS demuestren que las mismas ocurren por algunos de los motivos o circunstancias previstos en la Base Décima Sexta del NUEVO PROYECTO DE BASES.

Asimismo, en relación con lo anterior, la propuesta de AICM prevé que se puedan realizar cancelaciones, antes de la asignación inicial, de hasta el 20% (veinte por ciento) de la totalidad de los horarios de una serie sin que ello repercuta en la prioridad histórica que mantiene un transportista sobre sus horarios, como se observa en la Base Décima Cuarta del NUEVO PROYECTO DE BASES. Adicionalmente, esta Base permite realizar cancelaciones de horarios en días festivos sin que ello tampoco conlleve la pérdida de la prioridad histórica del transportista que cancela por este motivo y sin que dicho criterio se encuentre claramente delimitado en el NUEVO PROYECTO DE BASES.

Por último, como se indicó previamente, en la Base Décima Tercera se prevén diversos supuestos en materia de devoluciones, sin que se indique claramente y con precisión cuál es la fecha límite que corresponde en cada caso (ello resulta particularmente grave en términos de las conductas estratégicas que podrían realizar los transportistas aéreos debido a que en algunos casos se prevé la pérdida de la prioridad sobre los horarios, en otros casos la posibilidad de recibir una prioridad inferior, pero también se prevé la posibilidad de conservar la prioridad sobre los horarios de aterrizaje y despegue, así como la posibilidad de que, en algunos casos, los horarios devueltos se integren al fondo de reserva o se consideren horarios ad hoc). Asimismo, en dicha Base se prevé la posibilidad de conservar los horarios en aquellos casos en que los transportistas pretendan operar, transferir, intercambiar o utilizar en una operación conjunta los horarios, sin que se indique cómo podrían los TRANSPORTISTAS AÉREOS acreditar que "pretenden" usar los horarios en algunas de esas formas. Ello genera incertidumbre respecto de las reglas de uso contenidas en el NUEVO PROYECTO DE BASES, ya que podría interpretarse que, en aquellos casos en que el transportista tenga la intención de operar, intercambiar, transferir horarios o utilizar en

⁶² La nota al pie de página correspondiente señala lo siguiente: "En el PROYECTO DE BASES se previó una regla de uso 85%-15%, misma que fue modificada mediante el NUEVO PROYECTO DE BASES en el cual se prevé una regla de uso 80%-20%. En relación con la propuesta inicial, incluida en el PROYECTO DE BASES, mediante el acuerdo de treinta y uno de enero de dos mil diecisiete se solicitó al AICM que aclarara si el criterio de prioridad al que se refiere sería otorgado a una serie de horarios únicamente cuando los transportistas aéreos cumplan con el 85% de ocupación, [80% de ocupación en el NUEVO PROYECTO DE BASES], incluyendo dentro de dicho porcentaje la contabilización de las demoras o si un transportista aéreo podría conservar la prioridad histórica sobre los horarios asignados si cumple, por ejemplo, con un 86% de ocupación [el ejemplo equivalente sería de 81% de ocupación en el NUEVO PROYECTO DE BASES], y tiene adicionalmente un 14% de vuelos demorados [el ejemplo equivalente sería de 19% de demoras en el NUEVO PROYECTO DE BASES]. Al respecto, AICM manifestó en el ESCRITO DE ACLARACIONES que "la prioridad histórica sobre una serie de horarios será identificada por el Coordinador de Horarios del Aeropuerto, cuando al transportista aéreo a quien se le asignó, ocupó la serie en 85% o más de las ocasiones [80% o más de ocupación en el NUEVO PROYECTO DE BASES] y tuvo demoras, por razones imputables al transportista aéreo conforme a las resoluciones del Subcomité de Demoras, en 15% o menos de las ocasiones [20% de demoras o menos en el NUEVO PROYECTO DE BASES]. En el ejemplo que se señala en el cuestionamiento, se conservaría la prioridad histórica sobre el horario de aterrizaje y despegue." Véase la página 19 del ESCRITO DE ACLARACIONES (folio 36697 del EXPEDIENTE)."

una operación conjunta los horarios, pero no lo haga, es decir, no opere, no intercambie, no transfiera ni utilice los horarios mediante una operación conjunta, podrían ser devueltos sin que por ello se pierda la prioridad histórica.

En consecuencia, esta autoridad determina que las medidas propuestas por AICM no son suficientes para eliminar los problemas de competencia identificados por el DP en relación con la posibilidad de que las reglas para el procedimiento de asignación de horarios permitan que los transportistas realicen comportamientos estratégicos, tales como el bloqueo del acceso al INSUMO ESENCIAL de otros transportistas.

e) El modo de entrada de los TRANSPORTISTAS incide en la valoración que éstos dan a los horarios de aterrizaje y despegue: la participación de mercado no está vinculada al mérito del TRANSPORTISTA, sino a la fecha de inicio de operaciones en el AEROPUERTO de cada uno de ellos.

AICM señala en el ESCRITO DE MANIFESTACIONES que mayor claridad y certeza en la regla de uso y la regla de uso indebido aseguraría que la participación de mercado tuviera relación con el mérito del transportista aéreo en relación con la utilización y cumplimiento de los horarios que se le asignan. Respecto de las reglas de uso y uso indebido señala que éstas ya fueron referidas.

Las propuestas de medidas de AICM no resultan idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP por los siguientes motivos:

[...]

e.2) Los problemas de competencia identificados en el DP no pueden ser corregidos únicamente a través de reglas de uso y uso indebido que brinden más claridad y certeza

Las reglas de uso y uso indebido previstas en el NUEVO PROYECTO DE BASES difícilmente podrían generar, por sí mismas y sin la existencia de mecanismos administrativos y/o de mercado adicionales que promuevan de forma efectiva un uso más eficiente de la capacidad del AEROPUERTO, la entrada de nuevos competidores, la expansión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que ya se encuentran operando, la imposición de límites a la concentración excesiva en franjas horarias con aglomeración de demanda o, incluso, el desarrollo de la capacidad de nuevos competidores o competidores establecidos para contrarrestar las estrategias de precio o abasto de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS.

Las reglas previstas en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES no permiten que los TRANSPORTISTAS AÉREOS que más valoren un horario puedan obtenerlo. No se prevé ni la existencia de un mercado primario (por ejemplo, a través de subastas), ni la existencia de un mercado secundario (a través de cesiones o intercambios a título oneroso). [63]

Asimismo, no se prevé un solo mecanismo de mercado tendiente a internalizar el valor que los TRANSPORTISTAS AÉREOS dan a los horarios de aterrizaje y despegue que se les asignan en horarios con alta aglomeración de demanda. Tanto el procedimiento previsto en la normativa vigente como el mecanismo previsto en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES otorgan o prevén prioridades en la asignación, lo que propicia la concentración, dificulta la entrada de nuevos competidores e inhiben la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en rutas. Si bien mediante la presente resolución no se pretende impulsar o promover modificaciones a las prioridades en la asignación que se encuentran vigentes, el objeto es resaltar que, en la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue, podrían incluirse provisiones para que existan

⁶³ La nota al pie de página correspondiente señala lo siguiente: “De hecho, en la Base Tercera incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES se indica lo siguiente: “Los horarios de aterrizaje y despegue no son objeto de comercio al no tener un valor económico determinado para el administrador aeroportuario.”

mecanismos de mercado que induzcan criterios de eficiencia en la selección de los TRANSPORTISTAS AÉREOS a los que se asignan dichos horarios.

Por otro lado, el proyecto de medidas de AICM tampoco prevé instrumentos o mecanismos administrativos tendientes a promover un uso más eficiente de la capacidad del AEROPUERTO y, en particular, del INSUMO ESENCIAL.

En este sentido, la ausencia de mecanismos de mercado (al menos para la asignación de una parte del fondo de reserva o a través del mercado secundario) no viene acompañada de alguna alternativa administrativa que tienda a hacer un uso más eficiente de la infraestructura a través de mecanismos que permitan a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que más valoren un horario puedan obtenerlo.

Por otra parte, la propuesta prevista en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES básicamente eliminan dos mecanismos previstos en la normatividad vigente que podrían tener un impacto significativo en el conjunto de horarios disponibles en un fondo de reserva: la regla del retiro del 10% (diez por ciento) de horarios en conjunto con la subasta.

Mediante la presente resolución no se pretende impulsar o promover mecanismos de mercado específicos (primarios o secundarios), ni tampoco reglas que se encuentren previstas en la normativa vigente o se incluyan en la propuesta de medidas propuestas por la AI. El objeto es únicamente resaltar que entre el conjunto de alternativas disponibles que podrían haberse considerado para atenuar los efectos anticompetitivos previstos en el DP, la propuesta de medidas presentada por AICM e incluida en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES se limita a la incorporación de reglas de asignación y uso inconsistentes, con lagunas, contradicciones y omisiones, que no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados.

Por las razones expuestas, las medidas propuestas por AICM no son idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados mediante el DICTAMEN. [...]”⁶⁴

Lo anterior es relevante para efectos del análisis de la presente resolución por los siguientes motivos:

- Relación entre los impedimentos invocados por AICM y la motivación de las MEDIDAS

AICM considera que la NUEVA REGULACIÓN introduce “cambios importantes que incentivan la competencia entre los transportistas aéreos y otorgan certidumbre y transparencia a los procesos de asignación de horarios” y solicitó a la COFECE tener en cuenta que la NUEVA REGULACIÓN “introduce figuras como el coordinador de horarios y fortalece al subcomité de demoras”. Asimismo, AICM refiere un cambio de circunstancias que modificó sustancialmente el entorno regulatorio analizado por la COFECE en la RESOLUCIÓN y que sirvió de motivación a la misma y, por ello, considera que en caso de que la COFECE sostenga que los problemas derivados de la forma en que se accede al insumo siguen vigentes aún con la NUEVA REGULACIÓN “deberá emitir una resolución fundada y motivada que acredite que aun con la nueva Regulación existen esos problemas que a su vez causan efectos perversos”.

Al respecto, se indica que el contenido sustantivo de las principales disposiciones en materia de transparencia, creación y las funciones del coordinador de horarios, procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, la inclusión del concepto de serie de horarios y de la figura del nuevo entrante, así como la conformación de un fondo de reserva, las reglas en materia de cancelaciones y devoluciones, es muy similar al contenido del PROYECTO DE

⁶⁴ Véanse las páginas 96 a 121 de la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS.

REFORMA AL RLA y del NUEVO PROYECTO DE BASES que AICM presentó dentro del EXPEDIENTE y que fue analizado mediante la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS.

En este sentido, se indica al AICM que el PLENO de la COFECE explicó y motivó, a través del análisis incluido en dicha resolución, las razones por las cuales consideró que las medidas propuestas por AICM (esto es, el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y del NUEVO PROYECTO DE BASES, cuyo contenido es muy similar al incluido en la NUEVA REGULACIÓN) no eran idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP. En este sentido, los razonamientos y consideraciones incluidos en la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS que han sido transcritos previamente en esta resolución resultan aplicables al contenido de la NUEVA REGULACIÓN.

Adicionalmente, de conformidad con lo que establece el artículo 94 de la LFCE, y como se indicó en la página 1745 y 1766 de la RESOLUCIÓN, cuando a juicio del AICM hayan dejado de reunirse los requisitos para que el INSUMO ESENCIAL sea considerado como tal, podrá solicitar a la COMISIÓN el inicio de la investigación prevista en este artículo, con el objeto de que la COMISIÓN determine si continúan o no actualizándose dichos requisitos. Como lo establece el precepto referido, si la COMISIÓN determina que el bien o servicio no reúne los requisitos para ser considerado un insumo esencial, a partir de ese momento quedará sin efectos la resolución que hubiera emitido la COMISIÓN regulando el acceso al mismo.

En este sentido, la vía prevista en la LFCE para efectos de que AICM pueda acreditar que han dejado de reunirse los requisitos para que el INSUMO ESENCIAL sea considerado como tal es el inicio de una investigación a cargo de la Autoridad Investigadora de la COFECE en términos del artículo 94 de la LFCE. De este modo, en caso de que AICM considere que en virtud del cambio de circunstancias (como el referido en sus escritos de veinte de octubre y veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete) y la introducción de cambios importantes que incentivan la competencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS y otorgan certidumbre y transparencia a los procesos de asignación de horarios, de manera que hayan dejado de reunirse los requisitos para que el INSUMO ESENCIAL sea considerado como tal, deberá solicitar el inicio de una investigación a cargo de la Autoridad Investigadora en términos del artículo 94 de la LFCE.

- Evaluación respecto de la posibilidad de realizar modificaciones a los LINEAMIENTOS que sean consistentes con el proceso de competencia y libre concurrencia y acordes con los límites y el alcance de la facultad para determinar la existencia y regular insumos esenciales prevista en la CPEUM y la LFCE.

De conformidad con lo establecido en los párrafos de la RESOLUCIÓN transcritos previamente, el PLENO resolvió que en caso de que entraran en vigor los anteproyectos que la SCT presentó ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, o cualquier anteproyecto similar a los que ya fueron analizados dentro del presente EXPEDIENTE de los cuales se desprendan deficiencias similares a las observadas por este PLENO, no se estarán atendiendo los problemas de competencia identificados a lo largo de la RESOLUCIÓN.



Dadas las similitudes existentes entre la NUEVA REGULACIÓN y los proyectos que AICM presentó como su propuesta de medidas dentro del expediente IEBC-001-2015, y toda vez que las BASES GENERALES y las modificaciones al RLA incluidas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA contienen deficiencias similares a las observadas y analizadas por el PLENO mediante la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS, tal como se especificó en el apartado de antecedentes de esta resolución, la COFECE promovió una controversia constitucional en contra del Ejecutivo Federal al considerar que la NUEVA REGULACIÓN invade las facultades de la COMISIÓN, pues la SCT y el Titular del Ejecutivo Federal obstaculizan la eficacia de las medidas correctivas contenidas en la RESOLUCIÓN, regulando el acceso al INSUMO ESENCIAL.

El objeto de las MEDIDAS, en su conjunto, se relaciona con la instrumentación de un mecanismo de asignación y supervisión del uso de los horarios de aterrizaje y despegue que sea eficiente y permita eliminar los efectos anticompetitivos derivados de los procedimientos y mecanismos de acceso al INSUMO ESENCIAL. En este sentido, la interpretación que realiza esta COMISIÓN respecto a las disposiciones establecidas en la NUEVA REGULACIÓN es que éstas se contraponen directamente con el contenido de algunas de las MEDIDAS y contienen deficiencias similares a las observadas y analizadas por el PLENO mediante la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS obstaculizan el ejercicio de las facultades de la COFECE. Ello debido a que la NUEVA REGULACIÓN introduce dentro del sistema jurídico un conjunto de normas que no sólo afectan la eficacia de las MEDIDAS en su conjunto al invadir las atribuciones que a favor de la COMISIÓN ha establecido la LFCE, sino que pretende excluir la posibilidad de que la COFECE ejerza facultades constitucionales y legales para regular el acceso al INSUMO ESENCIAL, incluso de forma complementaria y consistente con la normatividad vigente.⁶⁵

Al respecto, debe tenerse en cuenta que, en opinión de la COMISIÓN, la NUEVA REGULACIÓN obstaculiza el ejercicio de las atribuciones de la COFECE de distintas formas.

En algunos casos, la NUEVA REGULACIÓN invade y obstaculiza el ejercicio de las atribuciones de la COMISIÓN porque: (i) regula la misma materia de forma contraria a la manera en que la COFECE reguló el INSUMO ESENCIAL (ello, a tal punto, que exigir al AICM el cumplimiento de la mayor parte de las MEDIDAS podría implicar que se obligue a dicho agente económico a contravenir o violar la normatividad vigente, tal como lo señaló y, en algunos casos, acreditó el mismo AICM, de conformidad con los razonamientos incluidos más adelante en esta resolución); y (ii) la NUEVA REGULACIÓN introduce al sistema jurídico mexicano normas que en buena medida la COFECE ya había analizado en la RESOLUCIÓN DE

⁶⁵ No pasa desapercibido que incluso la Base Décima Tercera de las BASES GENERALES, denominada "*Legislación aplicable*", señala expresamente que "*a falta de disposición expresa en las presentes bases serán aplicables las Leyes de Vías Generales de Comunicación, de Aviación Civil, de Aeropuertos, Federal de Procedimiento Administrativo y los Reglamentos*". En este sentido, de acuerdo con las BASES GENERALES emitidas por la SCT, ante la falta de una disposición expresa aparentemente no podría considerarse aplicable la regulación del INSUMO ESENCIAL que, en su caso, emita la COFECE con base en sus atribuciones constitucionales y legales, sino que resultarían aplicables otras normas de jerarquía legal en virtud de una especie de habilitación realizada no por el legislador sino por una Secretaría de Estado.

MEDIDAS CORRECTIVAS y había señalado como normas que no resuelven los problemas de competencia identificados.

En otros casos, la NUEVA REGULACIÓN obstaculiza el ejercicio de las atribuciones de la COMISIÓN porque: (i) contiene omisiones que resultan inconsistentes con las MEDIDAS debido a que la NUEVA REGULACIÓN no prevé la posibilidad de un espacio para que la COFECE pueda ejercer su facultad de regular el acceso al INSUMO ESENCIAL, incluso de forma complementaria y consistente con la normatividad vigente;⁶⁶ y/o (ii) contiene omisiones que constituyen deficiencias similares a las observadas y analizadas por el PLENO mediante la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS. En estos casos, mismos que se analizan de forma detallada en la presente resolución, exigir al AICM el cumplimiento de algunas MEDIDAS no implica obligarlo a contravenir o violar la normatividad vigente.

Al respecto, como se indicó mediante el análisis en materia del alcance de las atribuciones constitucionales y legales otorgadas a la COFECE que se incluyó en el apartado “*Alcances y límites de la facultad de regular el acceso a insumos esenciales*” de la RESOLUCIÓN, “*esta autoridad considera que su facultad de regular el acceso a insumos esenciales, además de observar la CPEUM y las leyes emitidas por el Congreso de la Unión, debe guardar coherencia con el resto del sistema jurídico mexicano, preservando el orden constitucional en el que está basado el Estado mexicano, incluyendo el principio de legalidad y el principio de división de poderes. Por lo tanto, la regulación en materia de acceso a insumos esenciales debe insertarse por debajo de las leyes del Congreso de la Unión, de manera que no contravenga al resto de la normatividad vigente, incluyendo los reglamentos, decretos y ordenamientos del Ejecutivo, así como la regulación de los sectores aeroportuario y aeronáutico, con apego a su ámbito material de competencia [énfasis añadido]”.⁶⁷*

Esta autoridad tiene en cuenta que la SCJN desestimó la controversia constitucional promovida por la COMISIÓN y no declaró la invalidez de la NUEVA REGULACIÓN.

En consecuencia, se indica que no resultan exigibles ni aplicables aquellas MEDIDAS cuyo cumplimiento pueda implicar contravenir o violar la normatividad vigente.⁶⁸ sin que de lo anterior resulte un juicio de valor por parte de la COMISIÓN respecto a sus facultades constitucionales generales para determinar o regular insumos esenciales.

No obstante, en algunos casos, mismos que se explican en esta resolución, la NUEVA REGULACIÓN es omisa respecto de diversas obligaciones previstas en las MEDIDAS o contiene un menor nivel de detalle o de especificidad que los LINEAMIENTOS. En estos casos, AICM

⁶⁶ Como se indicó, la Base Décima Tercera de las BASES GENERALES, denominada “*Legislación aplicable*”, señala expresamente que “*a falta de disposición expresa en las presentes bases serán aplicables las Leyes de Vías Generales de Comunicación, de Aviación Civil, de Aeropuertos, Federal de Procedimiento Administrativo y los Reglamentos*”.

⁶⁷ Véase la página 293 de la RESOLUCIÓN.

⁶⁸ Se aclara que dicha suspensión se ordena con el único propósito de no obligar a AICM a realizar acciones que pudieran considerarse como violatorias de las disposiciones vigentes previstas en la NUEVA REGULACIÓN durante el periodo que corresponda a la resolución de la controversia constitucional y de ninguna forma implica revocar o dejar sin efectos los LINEAMIENTOS establecidos en la RESOLUCIÓN.

no acredita la existencia de un impedimento para cumplir con las MEDIDAS, toda vez que las obligaciones contenidas en éstas pueden (en los casos que a continuación se explican) complementar las disposiciones del DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES. En este sentido, AICM podría cumplir con algunas de las obligaciones contenidas en las MEDIDAS cuando ello no implique contravenir o violar la normatividad vigente, incluyendo la NUEVA REGULACIÓN.

Lo anterior, es consistente con lo señalado en el apartado “*Alcances y límites de la facultad de regular el acceso a insumos esenciales*” contenido en la RESOLUCIÓN, toda vez que en éste se indicó que “*si bien la COMISIÓN no puede ordenar a un agente económico que viole la normativa vigente, en razón de que las facultades de regulación otorgadas por el constituyente y el legislador a la COFECE deben aplicarse exclusivamente en el ámbito en que la COFECE tiene competencia y, en el caso de mercados regulados, de forma concurrente con la regulación emitida por otras autoridades y órganos reguladores, esto es, de conformidad con el marco jurídico aplicable, también es cierto que la COFECE, ante la ausencia de una ley, reglamento o regulación sectorial, o de manera concurrente y consistente con la regulación vigente, puede emitir lineamientos para regular las modalidades de acceso a un insumo esencial, así como precios, tarifas o condiciones técnicas y de calidad, emitir recomendaciones o medidas correctivas, como la desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones del agente económico involucrado, pues así lo estableció expresamente el legislador en el artículo 94 de la LFCE [énfasis añadido]*”.⁶⁹

No se ignora que sólo las MEDIDAS en su conjunto permitirían la instrumentación de un mecanismo de asignación y supervisión del uso de los horarios de aterrizaje y despegue que sea eficiente y elimine los efectos anticompetitivos derivados de los procedimientos y mecanismos de acceso al INSUMO ESENCIAL; no obstante, exigir al ACIM el cumplimiento de aquellas MEDIDAS que no impliquen para dicho agente económico contravenir o violar la normatividad vigente resulta indispensable para efectos de proteger el proceso de competencia y libre concurrencia por los siguientes motivos:

- (i) La NUEVA REGULACIÓN no resuelve los problemas de competencia, como se indicó previamente en esta resolución, toda vez que las BASES GENERALES y las modificaciones al RLA incluidas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA contienen deficiencias similares a las observadas y analizadas por el PLENO mediante la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS;
- (ii) Mayor transparencia y acceso a la información relacionada con la asignación y supervisión de los horarios de aterrizaje y despegue permitirá al público en general, pero principalmente a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, corroborar la actuación de los distintos órganos y entes encargados de la asignación, supervisión y calificación de horarios en el AICM y, en su caso, exigir el cumplimiento de las disposiciones aplicables; y
- (iii) Como se desprende del análisis incluido en la RESOLUCIÓN y en la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS, las circunstancias y condiciones particulares bajo las cuales

⁶⁹ Véase la página 294 de la RESOLUCIÓN.

opera un aeropuerto en condiciones de saturación como el AICM deben ser atendidas también desde la perspectiva o un enfoque que promueva la competencia y la libre concurrencia. No obstante, las reglas y los criterios previstos en la NUEVA REGULACIÓN corresponden a un modelo regulatorio obsoleto que se encuentra en crisis a nivel mundial precisamente porque no promueve la competencia, no incentiva la entrada o expansión de competidores y no permite a los TRANSPORTISTAS AÉREOS internalizar el costo de sus decisiones en cuanto el uso de los horarios que se les asignan.⁷⁰

No obstante, esta autoridad no puede ignorar que con motivo de la EJECUTORIA las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN no resultan exigibles o aplicables en lo que se refiere a DELTA; es decir, las medidas no podrían considerarse obligatorias para el AICM en la medida en que impliquen la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA.

En este sentido, esta COMISIÓN considera necesario evaluar si la aplicación diferenciada de las MEDIDAS, esto es sólo respecto de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS, resultan idóneas o económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

Al respecto, como se indicó en apartado “VII.4. Análisis en materia de ganancias en eficiencia y sobre la forma en que las medidas alcanzarían los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el agente económico respecto del cual se imponen, dentro de las alternativas que derivan del EXPEDIENTE” de la RESOLUCIÓN, de conformidad con el artículo 94 *in fine* de la LFCE, esta COFECE debe verificar que las medidas propuestas en el DP generarán incrementos en eficiencia en los mercados:

*“En todos los casos, **la Comisión deberá verificar que las medidas propuestas generarán incrementos en eficiencia en los mercados**, por lo que no se impondrán éstas cuando el Agente Económico con interés jurídico en el procedimiento demuestre, en su oportunidad, que las barreras a la competencia y los insumos esenciales generan ganancias en eficiencia e inciden favorablemente en el proceso de competencia económica y libre concurrencia superando sus posibles efectos anticompetitivos, y resultan en una mejora del bienestar del consumidor. Entre las ganancias en eficiencia se podrán contemplar las que sean resultado de la innovación en la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios.”*

Asimismo, cuando el PLENO de esta COFECE pretenda aplicar medidas correctivas o aceptar las medidas propuestas en términos de la fracción VII del artículo 94 de la LFCE, se debe justificar que las medidas eliminan los problemas de competencia relacionados con la existencia de barreras a la competencia y la libre concurrencia o las condiciones del acceso al insumo esencial, tal como lo establece el artículo 12 de las DRs:

“Artículo 12. Cuando el Pleno de la Comisión pretenda aplicar medidas correctivas o aceptar las medidas propuestas en términos del artículo 94 de la Ley, debe justificar:

⁷⁰ En adición a lo señalado respecto del AICM en la RESOLUCIÓN y en la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS en materia de diversas normas que contienen deficiencias muy similares a las establecidas en la NUEVA REGULACIÓN, véanse los siguientes artículos publicados en *The Economist* respecto de la crisis que enfrentan los mecanismos de asignación y supervisión de horarios en distintos aeropuertos del mundo que operan en condiciones de saturación: (i) “*The rules on allocating take-off and landing slots favour incumbents*”; fecha de consulta: dieciocho de abril de dos mil dieciocho; (ii) “*How landing and take-off slots are allocated at congested airports*”, fecha de consulta: dieciocho de abril de dos mil dieciocho; y (iii) “*The system for allocating airport slots is broken*”; fecha de consulta: dieciocho de abril de dos mil dieciocho.

I. Que la medida elimina los problemas de competencia relacionados con la existencia de Barreras a la Competencia y la Libre Concurrencia o las condiciones del acceso al insumo esencial; y

II. Que la medida alcanza los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el Agente Económico al que se le pudieran imponer las medidas, dentro de las alternativas que se deriven del expediente.

La Autoridad Investigadora, al proponer medidas correctivas en el dictamen preliminar conforme al artículo 94, fracción III de la Ley, debe elaborar la justificación correspondiente en términos de lo establecido en las fracciones anteriores.”

En consecuencia, a continuación se realiza el análisis respecto de la viabilidad de todas y cada una de las medidas impuestas en la RESOLUCIÓN, considerando que:

- (i) Las manifestaciones realizadas por el AICM en torno a la imposibilidad del cumplimiento de diversos LINEAMIENTOS,
- (ii) La SCJN desestimó la controversia constitucional promovida por la COMISIÓN y no declaró la invalidez de la NUEVA REGULACIÓN;
- (iii) Esta COMISIÓN señaló en la RESOLUCIÓN que su facultad de regular el acceso a insumos esenciales, además de observar la CPEUM y las leyes emitidas por el Congreso de la Unión, debe guardar coherencia con el resto del sistema jurídico mexicano, preservando el orden constitucional en el que está basado el Estado mexicano, incluyendo el principio de legalidad y el principio de división de poderes y, por lo tanto, la regulación en materia de acceso a insumos esenciales debe insertarse dentro del contexto de las leyes del Congreso de la Unión, de manera que no contravenga al resto de la normativa vigente, incluyendo los reglamentos, decretos y ordenamientos del Ejecutivo, así como la regulación de los sectores aeroportuario y aeronáutico, con apego a su ámbito material de competencia.
- (iv) En cumplimiento a la EJECUTORIA, el PLENO dejó sin efectos las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN únicamente en lo que se refiere a DELTA en la resolución de dieciséis de mayo de dos mil diecinueve;
- (v) En términos del artículo 94 *in fine* de la LFCE, esta COFECE debe verificar que las medidas propuestas en el DP generarán incrementos en eficiencia en los mercados;
- (vi) De conformidad con lo que establece el artículo 12 de las DRs, cuando el PLENO de esta COFECE pretenda aplicar medidas correctivas debe justificar que dichas medidas eliminan los problemas de competencia relacionados con la existencia de barreras a la competencia y la libre concurrencia o las condiciones del acceso al insumo esencial, y debe justificar que las medidas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el agente económico al que se le pudieran imponer.

B. Manifestaciones sobre la Medida M1: Acceso a la información y transparencia

Mediante los escritos presentados los días veinte de octubre, veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete y tres de enero de dos mil dieciocho, AICM refirió la existencia de supuestas inconsistencias, incompatibilidades o contradicciones entre el contenido de la MEDIDA M1 y la Base Décima Octava de las BASES GENERALES.

AICM indica fundamentalmente que: (i) la Base Décima Octava de las BASES GENERALES prevé plazos distintos a los establecidos en la MEDIDA M1, plazos contradictorios con el contenido de las BASES GENERALES o plazos inconsistentes con los establecidos en el calendario internacional de actividades de coordinación,⁷¹ razón por la cual considera que dicha medida es incompatible con la nueva regulación; (ii) la MEDIDA M1 contiene elementos adicionales a publicar que no resultan compatibles con lo señalado en la Base Décima Octava de las BASES GENERALES;⁷² y (iii) la nueva regulación prevé órganos responsables que son distintos a los señalados en la MEDIDA M1.⁷³

AICM no acredita que se encuentre impedido de cumplir con la totalidad de las obligaciones contenidas en la MEDIDA M1 de los LINEAMIENTOS.

Al respecto, se advierte que los ordenamientos emitidos por el Ejecutivo Federal son omisos en la medida en que no incluye diversas obligaciones que sí fueron previstas en la MEDIDA M1 y, por otro lado, existen disposiciones en la MEDIDA M1 cuyo detalle o nivel de especificidad es mayor o complementario de aquel previsto en las disposiciones del DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES. En ambos casos, no se actualiza un impedimento para que AICM pueda cumplir

⁷¹ AICM señala, en particular, que: (i) la Base Décima Octava exige que la publicación de las operaciones se haga de manera semanal y, por otro lado, en la RESOLUCIÓN se prevé que dicha publicación se realice a lo largo del día; (ii) las BASES GENERALES no indican el momento de la publicación de la información sobre los horarios. En cambio, la fracción V de la MEDIDA M1 prevé plazos contradictorios: de acuerdo con AICM, en su primer párrafo señala que la publicación es ‘de forma inmediata al término de la fecha de referencia de horarios históricos’ y al final de la fracción dice ‘la información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la asignación de los horarios’. AICM indica adicionalmente que ambas fechas son distintas en el calendario internacional de actividades de coordinación, pues la asignación de horarios puede entenderse en dicho calendario como anterior a la fecha de referencia de históricos (i.e. Fecha límite de envío de SAL en dicho calendario). Al respecto, AICM solicita que la Comisión aclare la diferencia entre ambas fechas o si ellas son lo mismo y cuál es el equivalente en el calendario internacional de actividades de coordinación; (iii) existe una incompatibilidad entre la “inmediatez” de la publicación ordenada por la RESOLUCIÓN y el margen de discrecionalidad que otorgan las BASES GENERALES (en particular, AICM refiere que de acuerdo con la fracción VI de la Base Décima Octava en concordancia con la Base Vigésima el administrador aeroportuario es quien deberá señalar las fechas o plazos específicos para publicar la información correspondiente a las devoluciones de horarios); (iv) el plazo de cinco días hábiles mencionado en la fracción X de la MEDIDA M1 no es compatible con la información que ordenan las BASES GENERALES que se genere, en particular, los informes mensuales del subcomité de demoras (adicionalmente AICM solicita a la COFECE que aclare si la fracción X de la MEDIDA M1 es la misma que la fracción II de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES)

⁷² AICM refiere: (i) el caso de los horarios “ad hoc”, (ii) la asignación mediante el mecanismo de subasta, (iii) las obligaciones incluidas en los incisos e), g), h), i) de la fracción V de la MEDIDA M1, (iv) la obligación prevista en la MEDIDA M1 relativa a publicar información sobre transportistas que devuelven horarios y la fecha de devolución (AICM señala que las BASES GENERALES únicamente requieren la publicación de una “lista de horarios” y añade que la figura de la devolución es muy distinta en la nueva regulación); (v) la lista de horarios cancelados (AICM señala que la nueva regulación prevé la obligación de presentar informes y reportes mensuales del coordinador de horarios y del subcomité de demoras (AICM añade que la figura de la cancelación en la nueva regulación es muy distinta a la diseñada en la RESOLUCIÓN); (vi) la obligación de publicar la información generada por el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea (SENEAM) y que permita identificar los tiempos reales que corresponden a los registros de cada operación de aterrizaje y despegue, es fuente de incertidumbre y confusión debido a que la Base Décima Octava sólo prevé que se publiquen los informes y reportes mensuales del coordinador de horarios y del subcomité de demoras, mismos que ya toman en cuenta los datos del SENEAM (adicionalmente AICM solicita a la COFECE que aclare cómo es que los manifiestos pueden ser publicados adicionalmente a los informes y reportes mencionados).

⁷³ AICM señala: (i) que el último párrafo previsto en la MEDIDA M1 resulta incompatible con la nueva regulación, particularmente con lo establecido en la fracción IX de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, toda vez que la autoridad responsable de la supervisión, evaluación y calificación de horarios es el coordinador de horarios y no el administrador aeroportuario. Por tanto, no hay “actuación” que “corroborar” del AICM (AICM considera que dicha orden no puede exigirse al AICM) y afirma que el administrador aeroportuario tampoco controla ni será la responsable de “corroborar” la actuación del subcomité de demoras, toda vez que el administrador aeroportuario tan sólo es una de las tres partes que conforman dicho subcomité conforme al artículo 132 Ter del RLA.

con dichas obligaciones, puesto que su cumplimiento no implicaría una contravención a lo establecido en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES.

El análisis de dichas obligaciones se realiza a continuación:

- (i) Primer párrafo de la MEDIDA M1. Este párrafo establece la obligación a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en dicha medida.
- (ii) Fracción I de la MEDIDA M1. Esta fracción prevé la obligación de publicar la totalidad de la normativa relacionada con la asignación, supervisión y calificación de los horarios de aterrizaje y despegue. Dicha información deberá actualizarse cada temporada o cada vez que se realicen cambios a la normativa relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue.

A diferencia de lo establecido en el primer párrafo de la MEDIDA M1, en el primer párrafo de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES se prevé la posibilidad de que la información referida en ella se publique en “la página de internet del aeropuerto o en la plataforma electrónica que al efecto refiera en la página de internet” [Énfasis añadido]. Por su parte, la fracción I de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES tiene el mismo contenido que la fracción I de la MEDIDA M1.

No obstante, la Base Décima Octava prevista en las BASES GENERALES no es clara respecto a si la totalidad de la información sería publicada -y, con ello, se daría acceso al público en general a la misma-, o si alguna parte de la información podría encontrarse disponible mediante acceso restringido en una plataforma electrónica. Lo anterior genera incertidumbre respecto del alcance de **todas** las obligaciones a cargo del AICM en materia de transparencia y acceso a la información previstas en la MEDIDA M1, ya que permite al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO decidir que una parte de la información referida en la Base Décima Octava de las BASES GENERALES sea publicada en la página de Internet del AEROPUERTO y otra parte, o incluso la totalidad de la información, se encuentre disponible únicamente para determinadas personas o usuarios mediante acceso restringido a una plataforma electrónica referida en la página de Internet del AEROPUERTO.

En este sentido, la obligación contenida en la MEDIDA M1 tiene un mayor nivel de detalle o especificidad, toda vez que obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la totalidad de la información señalada en dicha medida, sin permitirle restringir el acceso a determinadas personas o usuarios mediante una plataforma electrónica referida en la página de Internet del AEROPUERTO.

Asimismo, exigir al AICM el cumplimiento de la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en la MEDIDA M1 que se refiere en la NUEVA REGULACIÓN, así como la contenida tanto en la fracción I de la MEDIDA M1, no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que la información que debe publicar y divulgar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN.

En efecto, la disposición prevista en el primer párrafo de la MEDIDA M1 podría cumplirse respecto de cada una de las fracciones previstas en la Medida M1 (con excepción de la obligación de publicar información en relación con la asignación a través de subastas, como se explica a continuación), al complementar la Base Décima Octava de las BASES GENERALES especificando que su disponibilidad será para cualquier persona. En este sentido, el cumplimiento del primer párrafo y de la fracción I de la MEDIDA M1 de los LINEAMIENTOS no implica que AICM contravenga el contenido de la NUEVA REGULACIÓN, por lo que no se actualiza el impedimento referido por AICM en sus manifestaciones.

Por otro lado, las disposiciones previstas en el primer párrafo y la fracción I de la MEDIDA M1 no contienen normas que impliquen la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA.

- (iii) Fracción II de la MEDIDA M1. Esta fracción prevé la obligación de publicar los horarios de llegada y salida de las operaciones de aterrizaje y despegue, identificando al transportista aéreo que realizó cada operación y el horario asignado, de conformidad con los registros y manifiestos de vuelo previstos en los artículos 100 y 104 del RLA. De acuerdo con la MEDIDA M1, dicha información debe ser publicada y actualizada de forma constante a lo largo del día durante todos los días comprendidos dentro de las temporadas de verano e invierno.

En la fracción II de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES se prevé la obligación de publicar la información correspondiente a todas las operaciones de aterrizaje y despegue que realmente se realicen, identificando al transportista aéreo que la realizó y el horario asignado para dicha operación. Dicha fracción prevé la obligación de publicar esa información de forma semanal, en tanto que la MEDIDA M1 señala la obligación de actualizar la información que se publique de forma constante a lo largo del día. En este sentido, el texto de la MEDIDA M1 establece una obligación adicional que permite garantizar la finalidad de los LINEAMIENTOS sin que ello implique una contradicción con las BASES GENERALES, puesto que el AICM podría publicar y actualizar de forma constante a lo largo del día la información correspondiente a los horarios de llegada y salida de las operaciones de aterrizaje y despegue, identificando al transportista aéreo que realizó cada operación y el horario asignado, de conformidad con los registros y manifiestos de vuelo previstos en los artículos 100 y 104 del RLA, sin que ello sea contrario o implique contravenir o violar la obligación de actualizar la información semanalmente conforme a lo señalado en las BASES GENERALES.

Al respecto, se indica que la diferencia principal entre el contenido de la fracción II de la MEDIDA M1 y la fracción II de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES se relaciona precisamente con la frecuencia en que debe ser actualizada y publicada la información. El hecho de que la RESOLUCIÓN incremente la frecuencia de la publicación no contraviene el RLA, dado que la información siempre estará actualizada al concluir cada semana.

Adicionalmente, la MEDIDA M1 establece que se deberá identificar la operación y el transportista aéreo de conformidad con los registros y manifiestos de vuelo señalados en los artículos 100 y 104 del RLA, los cuales no sufrieron modificaciones con motivo de la entrada en vigor de la NUEVA



REGULACIÓN, por lo que en este sentido también es más específica la obligación contenida en los LINEAMIENTOS.

Por otra parte, como se indicó previamente al analizar el primer párrafo de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, la obligación contenida en la MEDIDA M1 tiene un mayor nivel de detalle o especificidad, toda vez que obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la totalidad de los horarios de llegada y salida de las operaciones de aterrizaje y despegue, identificando al transportista aéreo que realizó cada operación y el horario asignado, de conformidad con los registros y manifiestos de vuelo previstos en los artículos 100 y 104 del RLA, sin permitirle restringir el acceso a determinadas personas o usuarios mediante una plataforma electrónica referida en la página de Internet del AEROPUERTO. Adicionalmente, la Base Décima Octava de las BASES GENERALES contiene un clausulado abierto, toda vez que la fracción XIV de dicha Base prevé expresamente la posibilidad de que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO publique información adicional a la referida en las primeras trece fracciones. En este sentido, la misma regulación vigente prevé la posibilidad de ampliar la información que habrá de publicarse en materia de la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue.

Por las razones expuestas, exigir al AICM el cumplimiento de la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en la fracción II de la MEDIDA M1 no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que la información que debe publicar y divulgar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN. Al respecto, corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos, por lo que la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en la fracción II de la MEDIDA M1 es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN.

En el caso de la fracción II de la MEDIDA M1, la obligación dirigida al AICM conlleva la obligación de recabar, presentar o publicar información de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, incluyendo DELTA, mas no la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA debido a que se trata de información que el AICM tiene o recaba con motivo de otras atribuciones, como las relacionadas con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y la obligación de publicar información relacionada con los horarios de aterrizaje y despegue asignados.

No obstante, la no publicación únicamente de la información relativa a DELTA resultaría de facto en una regulación diferenciada que no se justifica en términos de competencia o eficiencia económica.

- (iv) Fracción III de la MEDIDA M1. Esta fracción prevé la obligación de publicar el calendario que contenga todas las fechas y plazos relacionados con los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, el cual deberá ser publicado oportunamente, previo al periodo de asignación de horarios.

En la fracción III de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES se prevé la obligación de publicar la información correspondiente al calendario que señale la duración de cada temporada



40022

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

operativa, el cual deberá ser publicado oportunamente, previo al periodo de asignación de horarios. Asimismo, en dicha fracción se indica que la información publicada deberá contener por lo menos: a) la fecha de referencia de horarios de aterrizaje y despegue históricos; b) la fecha límite para la devolución de horarios de aterrizaje y despegue; c) la fecha límite de envío de la lista de horarios de aterrizaje y despegue históricos; d) la fecha límite de acuerdo de horarios de aterrizaje y despegue históricos; e) la fecha límite de envío de solicitudes iniciales y f) la fecha límite de envío de la lista de asignaciones iniciales de horarios de aterrizaje y despegue.

Al respecto, se indica que el texto que corresponde a la fracción III de la MEDIDA M1 establece una obligación adicional que permite garantizar la finalidad de los LINEAMIENTOS sin que ello implique una contradicción con las BASES GENERALES, puesto que AICM podría publicar información adicional a la requerida por las BASES GENERALES sin que ello sea contrario o implique contravenir o violar la obligación de publicar la información referida en la fracción III de la Base Décimo Octava de las BASES GENERALES.

La diferencia principal entre el contenido de la fracción III de la MEDIDA M1 y la fracción III de la Base Décimo Octava de las BASES GENERALES se relaciona precisamente con la obligación de publicar el calendario que contenga **todas** las fechas y plazos relacionados con los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, y no únicamente la información referida en los incisos a), b), c), d), e) y f) de la fracción III de la Base Décimo Octava de las BASES GENERALES.

No pasa desapercibido que incluso la fracción III de la Base Décimo Octava de las BASES GENERALES prevé la posibilidad de que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO publique información adicional (al establecer que el calendario "*contenga por lo menos*"), esto es, información relacionada con el calendario de actividades que podría corresponder a la totalidad de las fechas y plazos relacionados con los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, como lo señala la fracción III de la MEDIDA M1, por lo que no se advierte contradicción alguna entre la RESOLUCIÓN y las BASES GENERALES.

Por otra parte, como se indicó previamente, la obligación contenida en la MEDIDA M1 tiene un mayor nivel de detalle o especificidad, toda vez que obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO el calendario que contenga todas las fechas y plazos relacionados con los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, el cual deberá ser publicado oportunamente, previo al periodo de asignación de horarios, sin permitirle al AICM la posibilidad de restringir el acceso a determinadas personas o usuarios mediante una plataforma electrónica referida en la página de Internet del AEROPUERTO.

Exigir al AICM el cumplimiento de la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en la fracción III de la MEDIDA M1 no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que la información que debe publicar y divulgar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN.

Al respecto, corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos, por lo que la obligación de publicar en forma

permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en la fracción III de la MEDIDA M1 es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN.

La disposición prevista en la fracción III de la MEDIDA M1 no contienen normas que impliquen la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA.

- (v) Fracción IV de la MEDIDA M1. Esta fracción prevé la obligación de publicar los formatos para solicitar horarios de aterrizaje y despegue por parte de los transportistas y operadores aéreos.

La fracción IV de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES tiene el mismo contenido que la fracción IV de la MEDIDA M1. No obstante, como se indicó previamente, la obligación contenida en la MEDIDA M1 tiene un mayor nivel de detalle o especificidad, toda vez que obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO los formatos para solicitar horarios de aterrizaje y despegue por parte de los transportistas y operadores aéreos, sin permitirle restringir el acceso a determinadas personas o usuarios mediante una plataforma electrónica referida en la página de Internet del AEROPUERTO. Ello permite garantizar que los formatos para solicitar horarios de aterrizaje y despegue por parte de los transportistas y operadores aéreos se publiquen. De este modo, exigir al AICM el cumplimiento de la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada tanto en la fracción IV de la MEDIDA M1 como en la fracción IV de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que la información que debe publicar y divulgar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN.

Por tal motivo, el cumplimiento de la fracción IV de la MEDIDA M1 de los LINEAMIENTOS no implica que AICM contravenga el contenido de la NUEVA REGULACIÓN, por lo que no se actualiza el impedimento referido por AICM en sus manifestaciones.

Por otro lado, la disposición prevista en la fracción IV de la MEDIDA M1 no contienen normas que impliquen la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA.

- (vi) Fracción V de la MEDIDA M1. Dicha fracción prevé que la obligación de publicar, de forma previa al inicio de cada temporada, la totalidad de los horarios de aterrizaje y despegue asignados, identificando al transportista aéreo que corresponde cada asignación, de forma inmediata al término de la fecha de referencia de horarios históricos prevista en el calendario internacional de actividades de coordinación. Asimismo, de conformidad con la fracción V de la MEDIDA M1, la información publicada deberá especificar los siguientes detalles relacionados con la asignación de horarios: a) el nombre del transportista u operador aéreo a quien le fue asignado cada horario; b) si el horario fue asignado por estar sujeto a la prioridad histórica o consiste en una asignación adicional o diferente y, de ser el caso, si el horario fue asignado mediante el mecanismo de subasta o una solicitud de modificación o cambio, señalando en este caso el horario sobre el cual se tenía la prioridad histórica y que fue objeto de la modificación o cambio;

c) los horarios que constituyen las series de horarios asignadas para cada temporada, especificando el número de horarios que comprenden la serie, así como la información que permita identificar la forma en que está compuesta cada serie (horarios específicos y fechas específicas); d) si el horario está sujeto a algún procedimiento administrativo o judicial que impida el reconocimiento de la prioridad en la siguiente asignación de temporada con independencia de su uso u ocupación; e) si la operación que se pretende realizar es de aterrizaje o despegue; f) la ruta que se pretende operar; g) el número del vuelo de cada operación que se pretende; y h) las características de la aeronave que se utilizará en la operación que se pretende. La información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la asignación de los horarios.

La fracción V de la MEDIDA M1 tiene un contenido similar al incluido en la fracción V de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES. No obstante, se observan diferencias significativas en los siguientes rubros: (i) la fracción V de la MEDIDA M1 contiene obligaciones adicionales a las previstas en la fracción V de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, cuyo cumplimiento no implica contravenir o violar disposiciones establecidas en la NUEVA REGULACIÓN; (ii) la fracción V de la MEDIDA M1 incluye la obligación de publicar información relacionada con la asignación de horarios a través de subastas, misma que no es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN; y (iii) la fracción V de la MEDIDA M1 contiene un señalamiento más específico respecto del término o la fecha límite relacionada con la obligación de publicar la totalidad de los horarios de aterrizaje y despegue asignados.

Las obligaciones incluidas en los incisos a), c), d), f), g) y h) de la fracción V de la MEDIDA M1 implican la existencia de obligaciones más amplias, detalladas y específicas que las previstas en la fracción V de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, misma que omite incluir dichas obligaciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO en materia de acceso a información y transparencia.⁷⁴

En este sentido, las obligaciones contenidas en los incisos a), c), d), f), g) y h) de la fracción V de la MEDIDA M1 tienen un mayor nivel de detalle o especificidad, toda vez que obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO información más detallada y específica respecto de los horarios asignados a operadores aéreos, la forma en que se componen las series de horarios asignados, la existencia de un impedimento para reconocer la prioridad en la asignación de horarios con motivo de algún procedimiento administrativo o judicial, así como respecto de la ruta que se pretende operar con el horario asignado, el número de vuelo de cada operación y las características de la aeronave que se utilizará en la operación que se pretende.

⁷⁴ Dichas obligaciones previstas en la fracción V de la MEDIDA M1 son las siguientes: "a) El nombre del transportista u operador aéreo a quien le fue asignado cada horario; [...] c) Los horarios que constituyen las series de horarios asignadas para cada temporada, especificando el número de horarios que comprenden la serie, así como la información que permita identificar la forma en que está compuesta cada serie (horarios específicos y fechas específicas); d) Si el horario está sujeto algún procedimiento administrativo o judicial que impida el reconocimiento de la prioridad en la siguiente asignación de temporada con independencia de su uso u ocupación; [...] f) La ruta que se pretende operar; g) El número del vuelo de cada operación que se pretende; y h) Las características de la aeronave que se utilizará en la operación que se pretende." [Énfasis añadido]



Exigir al AICM el cumplimiento de la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en los incisos a), c), d), f), g) y h) de la fracción V de la MEDIDA M1 no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que la información que debe publicar y divulgar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN. Lo anterior, toda vez que corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos.

En el caso de la obligación incluida en el inciso e) de la fracción V de la MEDIDA M1, se observa que su contenido es prácticamente el mismo al previsto en el inciso d) de la fracción V de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES.

No obstante, como se indicó previamente, la obligación contenida en la MEDIDA M1 tiene un mayor nivel de detalle o especificidad, toda vez que obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la totalidad de la información referida en los ocho incisos de la fracción V de la MEDIDA M1, sin permitirle restringir el acceso a determinadas personas o usuarios mediante una plataforma electrónica referida en la página de Internet del AEROPUERTO.

En cuanto a las obligaciones incluidas en el inciso b) de la fracción V de la MEDIDA M1 se observa que su contenido es muy similar al establecido en el inciso b) de la fracción V de la Base Décima Octava prevista en las BASES GENERALES, toda vez que en ambos casos se requiere publicar la información correspondiente al tipo de horario asignado (históricos, asignados por disponibilidad – *ad hoc*, adicionales o diferentes–, o mediante una solicitud de cambio).

No obstante, en el caso de las obligaciones incluidas en el inciso b) de la fracción V de la MEDIDA M1 se incluye adicionalmente la obligación de publicar información relacionada con la asignación de horarios a través de subastas, misma que no es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN.

Por ello, se indica que no es exigible ni resulta aplicable la obligación de publicar información relacionada con la asignación de horarios a través de subastas.⁷⁵

Sin perjuicio de lo anterior, se considera que AICM puede cumplir con la obligación relativa a publicar la información correspondiente al tipo de horario asignado, es decir, si el horario fue asignado por estar sujeto a la prioridad histórica o consiste en una asignación adicional o diferente y, de ser el caso, si el horario fue asignado mediante una solicitud de modificación o cambio, señalando en este caso el horario sobre el cual se tenía la prioridad histórica y que fue objeto de la modificación o cambio, de conformidad con lo señalado en el inciso b) de la fracción V de la MEDIDA M1.

⁷⁵ En el apartado “C. Manifestaciones sobre las Medidas M2, M3, M4, M5, M6, M7 y M9” se incluyen señalamientos específicos respecto de las razones por las cuales esta autoridad considera que exigir al AICM el cumplimiento de la obligación de subastar horarios de aterrizaje y despegue después de la entrada en vigor de la NUEVA REGULACIÓN y antes de que sea resuelta la controversia constitucional que promovió la COFECE en contra del Titular del Ejecutivo Federal podría implicar obligar al AICM a contravenir o violar la normatividad vigente.

Lo anterior, toda vez que dicho contenido es equivalente al referido en el inciso b) de la fracción V de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, la cual establece lo siguiente: “[...] b) Si el horario fue asignado como histórico o ad-hoc o mediante una solicitud de cambio, señalando en este caso el horario sobre el cual se tenía la prioridad histórica y que fue objeto del cambio.”

Al respecto, se aclara que la obligación de publicar la información correspondiente a los horarios asignados “como históricos” es equivalente a la obligación de publicar la información correspondiente a los horarios que se asignan en virtud de estar “sujetos a una prioridad histórica”.

En cuanto a la obligación de publicar la información correspondiente a los horarios asignados por disponibilidad (*ad hoc*, adicionales o diferentes), se indica que la asignación de horarios por disponibilidad se encuentra prevista en los artículos 95, 96 y 96 bis del RLA. Al respecto, el mismo AICM señaló en su escrito de veinte de octubre de dos mil diecisiete que “los horarios adicionales o diferentes, previstos en el artículo 96 del RLA son considerados horarios *ad hoc* de acuerdo con el artículo 96 bis del RLA y la Base Octava. Esto es, conforme a la interpretación del regulador aeroportuario competente cristalizada en las Bases, los horarios adicionales o diferentes a que se refiere el 96 del Reglamento son los horarios *ad hoc*.”

En este sentido, si bien es cierto que el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES introdujeron el término “horarios *ad hoc*”, el cual no se refiere en los LINEAMIENTOS, también es cierto que, como lo señala el mismo AICM, “los horarios adicionales o diferentes a que se refiere el 96 del Reglamento son los horarios *ad hoc*” y que es posible identificar los horarios que se asignan por disponibilidad con los horarios *ad hoc*. Al respecto, en la Base Octava de las BASES GENERALES se hace referencia a ambos términos, tal como se observa a continuación:

“El administrador aeroportuario deberá publicar en la página de Internet que sea habilitada por el concesionario del aeropuerto que corresponda, la lista vigente de todos los horarios *ad hoc* que se encuentren disponibles para ser asignados durante la temporada, debiendo actualizar la información en forma oportuna, cada vez que exista un nuevo horario adicional disponible, o bien, cada vez que exista un horario *ad hoc* disponible y cada vez que se asigne.”

Asimismo, en la fracción XX de la Base Segunda de las BASES GENERALES se define al “horario *ad hoc*” como “un horario que no puede optar [sic] la prioridad histórica”.

Por lo anterior, no se acredita que la introducción del término “horario *ad hoc*” en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES impida a AICM cumplir con lo previsto en la fracción V, inciso b), de la MEDIDA M1, como lo manifiesta AICM.⁷⁶

Finalmente, tanto en las BASES GENERALES como en los LINEAMIENTOS se establece que la información relativa a los horarios asignados (en particular, la información referida en los incisos a) a h) de la fracción V de la MEDIDA M1, así como la información referida en los incisos a) a d) de la fracción V de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES) deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la asignación de los horarios. No obstante, en el caso de la fracción V de la MEDIDA M1 se indica adicionalmente, únicamente respecto de los horarios de aterrizaje y despegue que se asignan de forma previa al inicio de cada temporada, que dicha información debe publicarse

⁷⁶ En particular, AICM manifestó que el inciso d) de la fracción V de la MEDIDA M1 que prevé la asignación adicional o diferente no resulta compatible con la nueva regulación que refiere la existencia de horarios “*ad hoc*”.

de forma inmediata al término de la fecha de referencia de horarios históricos prevista en el calendario internacional de actividades de coordinación.

Al respecto, se aclara que dicho señalamiento no implica una contradicción respecto del plazo de diez días para publicar la información referida en los incisos a) a h) de la fracción V de la Medida M1. Lo anterior, toda vez que la información específica que corresponde a los horarios de aterrizaje y despegue que se asignan de forma previa al inicio de cada temporada deberá publicarse de forma inmediata al término de la fecha de referencia de horarios históricos prevista en el calendario internacional de actividades de coordinación y, a más tardar, dentro de los diez días siguientes a la asignación de los horarios correspondientes. Es decir, en la fracción V de la MEDIDA M1 se indica un periodo o rango de tiempo específico dentro del cual deberá publicarse la información referida.

En este sentido, la obligación contenida en la fracción V de la MEDIDA M1 tiene un mayor nivel de detalle o especificidad, toda vez que obliga al AICM no sólo a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la totalidad de la información referida en los ocho incisos de la fracción V de la MEDIDA M1, sin permitirle restringir el acceso a determinadas personas o usuarios mediante una plataforma electrónica referida en la página de Internet del AEROPUERTO, sino que también prevé un periodo o rango de tiempo específico dentro del cual deberá publicarse la información correspondiente a los horarios de aterrizaje y despegue que se asignan de forma previa al inicio de cada temporada.

En consecuencia, con excepción de la obligación de publicar la información correspondiente a la asignación de horarios a través de subastas, misma que ha quedado suspendida en los términos señalados en este apartado, esta autoridad considera que exigir al AICM el cumplimiento de la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en los incisos a), b), c), d), e), f), g) y h) de la fracción V de la MEDIDA M1 no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que la información que debe publicar y divulgar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN. Lo anterior, toda vez que corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos.

En el caso de la fracción V de la MEDIDA M1 se prevé la obligación de publicar información detallada respecto del uso de los horarios asignados, en particular, dicha fracción prevé la obligación de publicar información más detallada que la prevista en la NUEVA REGULACIÓN sobre las operaciones que se pretenden realizar o se realizan con los horarios asignados.

Del contenido de la NUEVA REGULACIÓN no se desprenden reglas que obliguen a los TRANSPORTISTAS AÉREOS a proporcionar dicha información de forma tan específica o detallada. Por ello, en el caso de la fracción V de la MEDIDA M1, el AICM tendría que solicitar a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que presenten dicha información con base en lo que establece la RESOLUCIÓN de la COMISIÓN.

No obstante, de conformidad con lo señalado en la EJECUTORIA y en la resolución de la COMISIÓN de dieciséis de mayo de dos mil diecinueve, las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN no pueden ser aplicadas en perjuicio de DELTA y, por ese motivo, se han dejado sin efectos las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN únicamente en lo que se refiere a DELTA. Asimismo, la no publicación únicamente de la información relativa a DELTA resultaría de facto en una regulación diferenciada que no se justifica en términos de competencia o eficiencia económica.

- (vii) Fracción VI de la MEDIDA M1. Esta fracción prevé la obligación de publicar la lista de horarios devueltos o reintegrados, así como información sobre los transportistas que los hayan devuelto y la fecha de su devolución o reintegro. Dicha información deberá ser publicada inmediatamente después de la devolución o reintegro del horario en cuestión.

Al respecto, la fracción VI de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES establece que el administrador aeroportuario deberá publicar, en la página de Internet del aeropuerto o en la plataforma electrónica que al efecto refiera en la página de Internet, la lista de horarios devueltos; sin embargo, dicho precepto no refiere en forma alguna la obligación de publicar información respecto de los horarios reintegrados (categoría o figura que se refiere no sólo en la MEDIDA M1 y en la MEDIDA M6 de los LINEAMIENTOS, sino también en la Base Décima Séptima de las BASES GENERALES). Asimismo, la fracción VI de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES tampoco contiene la obligación de publicar la información que permita identificar a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que hayan devuelto horarios y la fecha de la devolución o reintegro. Lo anterior, a diferencia de lo señalado en la fracción VI de la MEDIDA M1, misma que sí prevé expresamente dichas obligaciones.

Por otra parte, las BASES GENERALES no establecen un plazo específico para que el administrador aeroportuario publique la información correspondiente a las devoluciones de horarios, tal como se desprende del contenido de la Base Vigésima de las Bases Generales y lo reconoce el propio AICM. Nuevamente, se observa que dichas obligaciones sí se incluyeron en la fracción VI de la MEDIDA M1, la cual refiere que la información sobre los TRANSPORTISTAS AÉREOS que hayan realizado devoluciones o reintegros será publicada inmediatamente después de su devolución o reintegro.

En este sentido, las obligaciones contenidas en la fracción VI de la MEDIDA M1 tienen un mayor nivel de detalle o especificidad que las obligaciones establecidas en la fracción VI de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, toda vez que mediante el contenido establecido en la fracción VI de la MEDIDA M1 se obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO información más detallada y específica respecto de los horarios devueltos o reintegrados, los TRANSPORTISTAS AÉREOS que los devuelven o reintegran, así como respecto de las fechas en que se llevan a cabo dichas devoluciones o reintegros.

Toda vez que tanto la figura de la devolución de horarios como la figura correspondiente al reintegro de horarios se encuentran previstas en la NUEVA REGULACIÓN, esta autoridad considera que la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en la fracción VI de la MEDIDA M1, no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la

medida en que la información que debe publicar y divulgar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN.⁷⁷ Lo anterior, toda vez que corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos, así como abstenerse de asignar los horarios de aterrizaje y despegue cuando los TRANSPORTISTAS AÉREOS no cumplan con las obligaciones correspondientes. Adicionalmente, se observa que la Base Décima Octava de las BASES GENERALES contiene un clausulado abierto, toda vez que la fracción XIV de dicha Base prevé expresamente la posibilidad de que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO publique información adicional a la referida en las primeras trece fracciones. Así, la misma regulación vigente prevé la posibilidad de publicar información adicional en materia de la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue.

En el caso de la fracción VI de la MEDIDA M1, la obligación dirigida al AICM conlleva la obligación de recabar, presentar o publicar información de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, incluyendo DELTA, mas no la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA debido a que se trata de información que el AICM tiene o recaba con motivo de otras atribuciones, como las relacionadas con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y las relativas a su obligación de publicar información relacionada con la lista de los horarios devueltos.

No obstante, la no publicación únicamente de la información relativa a DELTA resultaría de facto en una regulación diferenciada que no se justifica en términos de competencia o eficiencia económica.

- (viii) Fracción VII de la MEDIDA M1. Esta fracción prevé la obligación a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO de publicar la lista de horarios cancelados, cada uno con la información sobre los TRANSPORTISTAS AÉREOS que los cancelaron y la fecha de cancelación.

No se prevé en las BASES GENERALES una obligación a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO relativa a publicar la lista de horarios cancelados y el detalle de cada cancelación, como la prevista en la fracción VII de la MEDIDA M1. Las fracciones IX y X de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES refieren únicamente la obligación de publicar, por una parte, los reportes relativos a la evaluación de la ocupación por parte del coordinador de horarios, mismos que deben contener información sobre los porcentajes de ocupación, así como información desglosada sobre demoras, cancelaciones y operaciones no realizadas y, por otra parte, los informes relacionados con las determinaciones del Subcomité de Demoras relativas a los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones.

⁷⁷ Sin perjuicio de lo señalado, se indica que en el apartado "C. Manifestaciones sobre las Medidas M2, M3, M4, M5, M6, M7 y M9" se incluyen señalamientos específicos respecto de las razones por las cuales esta autoridad considera que exigir al AICM el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la MEDIDA M6 después de la entrada en vigor de la NUEVA REGULACIÓN y antes de que sea resuelta la controversia constitucional que promovió la COFECE en contra del Titular del Ejecutivo Federal podría implicar obligar al AICM a contravenir o violar la normatividad vigente. Al respecto, se aclara que con independencia de los criterios sustantivos que regulan la forma en que los transportistas aéreos podrían devolver o reintegrar horarios de conformidad con lo establecido en la NUEVA REGULACIÓN, ambas figuras se encuentran previstas en las BASES GENERALES. Por dicho motivo, se considera que AICM debe y puede publicar en su página de Internet la información que corresponde a los horarios devueltos y reintegrados, así como la que refiere el nombre del transportista aéreo que devolvió el horario y la fecha de la devolución correspondiente.

En este sentido, las obligaciones contenidas en la fracción VII de la MEDIDA M1 tienen un mayor nivel de detalle o especificidad que las obligaciones establecidas en la fracción VII de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, toda vez que mediante el contenido establecido en la fracción VII de la MEDIDA M1 se obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO información más detallada y específica respecto de los horarios cancelados, los TRANSPORTISTAS AÉREOS que cancelaron los horarios asignados, así como respecto de las fechas en que se llevan a cabo dichas cancelaciones.

En el caso de la figura de las cancelaciones, se observa que efectivamente la NUEVA REGULACIÓN establece diversas funciones a cargo de órganos distintos. Por ejemplo, el artículo 132 Bis del RLA establece que *“el subcomité de demoras evaluará las causas que originen las demoras o cancelaciones de los vuelos y, en su caso, a los responsables, conforme a lo previsto en el artículo 97 de este Reglamento y presentará la información al coordinador de horarios [...]. Al subcomité de demoras le compete: I. Determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, las causas que originen las demoras o cancelaciones de los horarios de aterrizaje y despegue, asignados para la temporada, así como de los horarios ad hoc durante la temporada y, en su caso, determinar a los responsables de dichas causas; [...]. V. Entregar la información necesaria al coordinador de horarios, para el ejercicio de sus funciones. [...].”*

Asimismo, el administrador aeroportuario forma parte integrante del subcomité de demoras, en términos de lo que establece el artículo 132 Ter del RLA, por lo que el administrador aeroportuario requiere no sólo tener acceso a la información que corresponde a las cancelaciones de horarios, sino que le compete (de forma conjunta con los demás integrantes del subcomité de demoras) evaluar las causas de las demoras y cancelaciones, así como a los responsables de las mismas.

Asimismo, el artículo 99 del RLA establece diversas funciones a cargo del coordinador de horarios, entre ellas la de *“supervisar, evaluar, calificar y determinar la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue, para lo cual podrá tomar en consideración las opiniones emitidas por el subcomité de demoras, de conformidad con las mejores prácticas internacionales”* e informar, en los términos que determinen las bases generales referidas en el artículo 96 Bis del RLA, lo siguiente: *“a) Las series de horarios que estén por debajo del porcentaje mínimo de ocupación del 85% durante la temporada; b) Las series de horarios que tengan un porcentaje de demoras superior al 15% durante la temporada; c) Los casos de uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue; d) La evaluación de la ocupación de los horarios de aterrizaje y despegue, y e) El detalle y la lista de horarios de aterrizaje y despegue con prioridad histórica.”*

Por otra parte, de conformidad con lo establecido en los artículos 93, 95, 96 del RLA corresponde al administrador aeroportuario la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue y, para dichos efectos, dicho órgano debe tener en cuenta, entre otras cuestiones, las reglas en materia de cancelaciones. Al respecto, en la Base Octava de las Bases Generales se indica lo siguiente: *“[...] Podrán asignarse como horarios ad hoc aquellos disponibles por no haber sido asignados durante el periodo de asignación de horarios, así como los horarios que hayan sido devueltos o renunciados por los transportistas aéreos después de que concluya el periodo de asignación de horarios de temporada de conformidad con el Calendario previsto en la Base Vigésima y lo establecido en la Base Décima Tercera, así como cuando sean cancelados por los transportistas aéreos en los términos establecidos en la Base Décima Cuarta.”* [Énfasis añadido]

Es decir, para efectos del cumplimiento de sus funciones, el administrador aeroportuario debe tener a su alcance y utilizar de forma apropiada la información correspondiente a las cancelaciones de horarios. De ahí que la obligación de publicar información relativa a las cancelaciones de los horarios que asigna el administrador aeroportuario guarda relación con las funciones que el mismo administrador aeroportuario debe desempeñar (incluso en términos de la NUEVA REGULACIÓN), por sí mismo o de forma conjunta con otros órganos. En este sentido, resulta consistente con lo establecido en la NUEVA REGULACIÓN que el administrador aeroportuario publique la información referida en la fracción VII de la MEDIDA M1. Adicionalmente, la Base Décima Octava de las BASES GENERALES contiene un clausulado abierto, toda vez que la fracción XIV de dicha Base prevé expresamente la posibilidad de que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO publique información adicional a la referida en las primeras trece fracciones. La regulación vigente prevé la posibilidad de publicar información adicional en materia de la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue.

De este modo, toda vez que la figura de la cancelación de horarios no sólo se encuentra prevista en la NUEVA REGULACIÓN sino que dicha figura guarda relación con diversas funciones que corresponde desempeñar al administrador aeroportuario, esta autoridad considera que la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en la fracción VII de la MEDIDA M1, no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que la información que debe publicar y divulgar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN.⁷⁸ Lo anterior, toda vez que corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos, así como participar en el subcomité de demoras o abstenerse de asignar los horarios de aterrizaje y despegue cuando los TRANSPORTISTAS AÉREOS no cumplan con las obligaciones correspondientes.

En el caso de la fracción VII de la MEDIDA M1, la obligación dirigida al AICM conlleva la obligación de recabar, presentar o publicar información de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, incluyendo DELTA, mas no la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA debido a que se trata de información que el AICM tiene o recaba con motivo de otras atribuciones, como las relacionadas con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y las relativas a su obligación de publicar información relacionada con las cancelaciones de los horarios asignados.

⁷⁸ Sin perjuicio de lo señalado, se indica que en el apartado "C. Manifestaciones sobre las Medidas M2, M3, M4, M5, M6, M7 y M9" se incluyen señalamientos específicos respecto de las razones por las cuales esta autoridad considera que exigir al AICM el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la MEDIDA M6 después de la entrada en vigor de la NUEVA REGULACIÓN y antes de que sea resuelta la controversia constitucional que promovió la COFECE en contra del Titular del Ejecutivo Federal podría implicar obligar al AICM a contravenir o violar la normatividad vigente. Al respecto, se aclara que con independencia de los criterios sustantivo que regulan la forma en que los transportistas aéreos podrían cancelar horarios de conformidad con lo establecido en la NUEVA REGULACIÓN, dicha figura no sólo se encuentra prevista en las BASES GENERALES, sino que guarda relación con diversas funciones que corresponden al administrador aeroportuario. Por dicho motivo, se considera que AICM debe y puede publicar en su página de Internet la información que corresponde a los horarios cancelados, así como la que refiere el nombre del transportista aéreo que canceló el horario y la fecha de la cancelación correspondiente.

No obstante, la no publicación únicamente de la información relativa a DELTA resultaría de facto en una regulación diferenciada que no se justifica en términos de competencia o eficiencia económica.

- (ix) Fracción VIII de la MEDIDA M1. Dicha fracción prevé la obligación a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO de publicar los horarios de aterrizaje y despegue que se encuentren disponibles durante la temporada, los cuales deberán ser publicados inmediatamente después de que hayan quedado disponibles.

La fracción VII de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES tiene el mismo contenido que la fracción VIII de la MEDIDA M1. No obstante, como se indicó previamente, la obligación contenida en la MEDIDA M1 tiene un mayor nivel de detalle o especificidad, toda vez que obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información correspondiente a los horarios de aterrizaje y despegue que se encuentren disponibles, de forma inmediata a que hayan quedado disponibles, sin permitirle restringir el acceso a dicha información a determinadas personas o usuarios mediante una plataforma electrónica referida en la página de Internet del AEROPUERTO.

Asimismo, exigir al AICM el cumplimiento de la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada tanto en la fracción VIII de la MEDIDA M1 como en la fracción VII de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que la información que debe publicar y divulgar en los términos señalados es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN. Lo anterior, toda vez que corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos.

En este sentido, el cumplimiento de la fracción VIII de la MEDIDA M1 de los LINEAMIENTOS no implica que AICM contravenga el contenido de la NUEVA REGULACIÓN, por lo que no se actualiza el impedimento referido por AICM en sus manifestaciones.

Por otro lado, la disposición prevista en la fracción VIII de la MEDIDA M1 no contienen normas que impliquen la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA.

- (x) Fracción IX de la MEDIDA M1. En esta fracción se establece la obligación de publicar la relación de los horarios solicitados que no pudieron ser asignados de conformidad con lo solicitado y las razones por las que no fue posible asignar un horario.

En la fracción VIII de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES se indica que deberán publicarse en la página de Internet del aeropuerto, o en la plataforma electrónica que al efecto refiera en la página de Internet, las razones por las que no fue posible asignar un horario de aterrizaje y despegue; sin embargo, en las BASES GENERALES se omitió incluir la obligación de publicar la relación de los horarios que no pudieron ser asignados de conformidad con lo solicitado, misma que sí fue incluida en los LINEAMIENTOS.

En este sentido, las obligaciones contenidas en la fracción IX de la MEDIDA M1 tienen un mayor nivel de detalle o especificidad que las obligaciones establecidas en la fracción VIII de la Base



Décima Octava de las BASES GENERALES, toda vez que mediante el contenido establecido en la fracción IX de la MEDIDA M1 se obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO información más detallada y específica respecto de los horarios solicitados que no pudieron ser asignados. Además, la Base Décima Octava de las BASES GENERALES contiene un clausulado abierto, toda vez que la fracción XIV de dicha Base prevé expresamente la posibilidad de que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO publique información adicional a la referida en las primeras trece fracciones. Así, la regulación vigente prevé la posibilidad de publicar información adicional en materia de la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue.

Esta autoridad considera que la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en la fracción IX de la MEDIDA M1, no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que la información que debe publicar y divulgar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN. Lo anterior, toda vez que corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos, así como abstenerse de asignar los horarios de aterrizaje y despegue cuando los TRANSPORTISTAS AÉREOS no cumplan con las obligaciones correspondientes.

La disposición prevista en la fracción IX de la MEDIDA M1 no contienen normas que impliquen la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA. No obstante, la no publicación únicamente de la información relativa a DELTA resultaría de facto en una regulación diferenciada que no se justifica en términos de competencia o eficiencia económica.

- (xi) Fracción X de la MEDIDA M1. Esta fracción prevé la obligación de publicar la información generada por el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea y que permita identificar los tiempos reales que corresponden a los registros de cada operación de aterrizaje y despegue. Asimismo, se prevé que dicha información debe ser publicada dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha en que se celebre cada una de las sesiones del SUBCOMITÉ DE DEMORAS.

De conformidad con lo establecido en la fracción II de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES deberá publicarse en la página de Internet del aeropuerto, o en la plataforma electrónica que al efecto refiera en la página de Internet, todas las operaciones de aterrizaje y despegue que realmente se realicen, identificando al transportista aéreo que la realizó y el horario asignado para dicha operación de manera semanal; no obstante, en las BASES GENERALES se omitió incluir la obligación de publicar la información generada por el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea y que permita identificar los tiempos reales que corresponden a los registros de cada operación de aterrizaje y despegue, misma que sí fue incluida en los LINEAMIENTOS.

Por otro lado, AICM señala que las fracciones IX y X de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES refieren la obligación de publicar los reportes del coordinador de horarios y los informes del Subcomité de Demoras, mismos que toman en cuenta los datos del prestador de los servicios a la navegación aérea. Al respecto, se indica que esta autoridad no ignora que los datos del prestador



40034

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

de los servicios a la navegación aérea deben ser considerados para efectos de la emisión de los reportes e informes referidos por AICM. No obstante, la obligación prevista en la fracción X de la MEDIDA M1 tiene por objeto que, a través de la transparencia y el acceso a dicha información, el público en general pueda tener información respecto del actuar de los órganos encargados de la asignación, supervisión y calificación de horarios. Lo anterior, toda vez que la obligación de publicar la información generada por el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea permitiría contrastar la información sobre los tiempos reales que corresponden a los registros de cada operación de aterrizaje y despegue con las decisiones en materia de asignación de horarios por parte del administrador aeroportuario, así como las decisiones en materia de la supervisión y calificación del uso de los horarios a cargo de otros órganos. Al respecto, no pasa desapercibido para esta autoridad que el administrador aeroportuario no sólo cumple la función de asignar horarios, sino que también participa en el Subcomité de Demoras (de conformidad con lo establecido tanto en la regulación vigente con anterioridad a las reformas al RLA como en la NUEVA REGULACIÓN).

De este modo, las obligaciones contenidas en la MEDIDA M1 tienen un mayor nivel de detalle o especificidad que las obligaciones establecidas en las fracciones II y X de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, toda vez que mediante el contenido establecido en el primer párrafo y las fracciones II y X de la MEDIDA M1 se obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO información más detallada y específica respecto de los horarios de llegada y salida de las operaciones de aterrizaje y despegue, así como respecto de la información generada por el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea y que permita identificar los tiempos reales que corresponden a los registros de cada operación de aterrizaje y despegue.⁷⁹

Al respecto, esta autoridad considera que la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en la fracción X de la MEDIDA M1, no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que la información que debe publicar y divulgar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN. Lo anterior, toda vez que corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos, así como participar en el subcomité de demoras o abstenerse de asignar los horarios de aterrizaje y despegue cuando los TRANSPORTISTAS AÉREOS no cumplan con las obligaciones correspondientes.

Por otro lado, la disposición prevista en la fracción X de la MEDIDA M1 no contienen normas que impliquen la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA. No

⁷⁹ De este modo, la obligación de publicar la información referida en la fracción X de la MEDIDA M1 es distinta e independiente de las obligaciones previstas en las fracciones II y XI de la MEDIDA M. Como se indicó, el objetivo de la obligación prevista en la fracción X de la MEDIDA M1 incluye el poder verificar la actuación de los órganos encargados de la asignación, supervisión y calificación de horarios, esto incluye la posibilidad de contrastar o comparar la información utilizada para la asignación de horarios con la reportada por el órgano prestador de los servicios a la navegación aérea.

obstante, la no publicación únicamente de la información relativa a DELTA resultaría de facto en una regulación diferenciada que no se justifica en términos de competencia o eficiencia económica.

- (xii) Fracción XI de la MEDIDA M1. Esta fracción prevé la obligación de publicar reportes mensuales, así como un reporte final, sobre los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones, en los cuales deberán constar los elementos que sustentan cada determinación. Al respecto, en la fracción XI de la MEDIDA M1 se indica que los reportes deberán incluir información sobre el porcentaje de utilización alcanzado respecto de cada serie de horarios de aterrizaje y despegue, desglosando los horarios sobre los que se registraron demoras, cancelaciones y operaciones que no fueron realizadas. Dichos reportes deberán incluir información detallada sobre la forma en que se realizó el cómputo y la calificación en términos del CRITERIO 85/15 previsto en el artículo 99 del RLA.

Al respecto, las fracciones IX y X de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES refieren la obligación de publicar los reportes del coordinador de horarios y los informes del Subcomité de Demoras. No obstante, los detalles respecto al contenido de los reportes o informes respecto de los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones son distintos a los establecidos en la fracción XI de la MEDIDA M1. En particular, la información relativa a los porcentajes de utilización alcanzados respecto de cada serie de horarios de aterrizaje y despegue, incluyendo de forma desglosada la información sobre los horarios sobre los que se registraron demoras, cancelaciones y operaciones que no fueron realizadas, es relevante para brindar certidumbre respecto a la ocupación efectiva de los horarios; no obstante, en la Base Décima Octava de las BASES GENERALES no se prevé la obligación de incluir información detallada sobre la forma en que se realizó el cómputo y la calificación en términos del CRITERIO 85/15 en dichos reportes, misma que sí fue incluida en los LINEAMIENTOS.

En este sentido, las obligaciones contenidas en la fracción XI de la MEDIDA M1 tienen un mayor nivel de detalle o especificidad que las obligaciones establecidas en las fracciones IX y X de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, toda vez que mediante el contenido establecido en la fracción XI de la MEDIDA M1 se obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO información más detallada y específica respecto al contenido de los reportes o informes respecto de los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones. Adicionalmente, la Base Décima Octava de las BASES GENERALES contiene un clausulado abierto, toda vez que la fracción XIV de dicha Base prevé expresamente la posibilidad de que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO publique información adicional a la referida en las primeras trece fracciones. Así, la regulación vigente prevé la posibilidad de publicar información adicional en materia de la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue.

Al respecto, esta autoridad considera que la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en la fracción XI de la MEDIDA M1, no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que la información que debe publicar y divulgar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO



40036

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

previstas en la NUEVA REGULACIÓN. Lo anterior, toda vez que corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos, así como participar en el subcomité de demoras o abstenerse de asignar los horarios de aterrizaje y despegue cuando los TRANSPORTISTAS AÉREOS no cumplan con las obligaciones correspondientes.

Por otro lado, la disposición prevista en la fracción XI de la MEDIDA M1 no contienen normas que impliquen la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA. No obstante, la no publicación únicamente de la información relativa a DELTA resultaría de facto en una regulación diferenciada que no se justifica en términos de competencia o eficiencia económica.

- (xiii) Fracción XII de la MEDIDA M1. En esta fracción se establece la obligación de publicar las recomendaciones del COH en materia de asignación de horarios, incluyendo la información que motive el sentido de la recomendación.

Al respecto, la fracción XII de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES establece que el administrador aeroportuario deberá publicar, en la página de Internet del aeropuerto o en la plataforma electrónica que al efecto refiera en la página de Internet, las recomendaciones del comité de operación y horarios que sean comunicadas al administrador aeroportuario, en los plazos que se establezcan en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima de las BASES GENERALES.

No obstante, las BASES GENERALES no incluyen la obligación de publicar la información que motive el sentido de las recomendaciones del COH, misma que sí se prevé expresamente dentro de la fracción XII de la MEDIDA M1.

Por otra parte, las BASES GENERALES no establecen ningún plazo específico para publicar dichas recomendaciones del COH toda vez que la Base Vigésima de las BASES GENERALES únicamente indica que el administrador aeroportuario deberá indicar en el calendario de asignación de horarios de aterrizaje y despegue el reporte con las recomendaciones del COH que sean comunicadas al administrador aeroportuario.

En este sentido, las obligaciones contenidas en la fracción XII de la MEDIDA M1 tienen un mayor nivel de detalle o especificidad que las obligaciones establecidas en la fracción XII de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, toda vez que mediante el contenido establecido en la fracción XII y el último párrafo de la MEDIDA M1 se obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO información más detallada y específica respecto de las recomendaciones del COH en materia de asignación de horarios, incluyendo la información que motive el sentido de la recomendación.

Esta COMISIÓN considera que la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en la fracción XII de la MEDIDA M1, no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, toda vez que la información que debe publicar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN. Lo anterior, debido a que corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO no sólo asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos, sino también

considerar (aunque no son vinculantes) las recomendaciones del COH y publicar aquellas recomendaciones del COH que le sean remitidas. Asimismo, como se indicó, la Base Décima Octava de las BASES GENERALES contiene un clausulado abierto, toda vez que la fracción XIV de dicha Base prevé expresamente la posibilidad de que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO publique información adicional a la referida en las primeras trece fracciones. Así, la regulación vigente prevé la posibilidad de publicar información adicional en materia de la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue.

Por otro lado, la disposición prevista en la fracción XII de la MEDIDA M1 no contienen normas que impliquen la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA. No obstante, la no publicación únicamente de la información relativa a DELTA resultaría de facto en una regulación diferenciada que no se justifica en términos de competencia o eficiencia económica.

- (xiv) Fracción XIII de la MEDIDA M1. Esta fracción prevé la obligación de publicar información sobre las transacciones de cesión o intercambio de horarios realizadas, especificando diversos detalles de las mismas. Dicha información deberá incluir: a) los nombres de todas las partes en la transacción; b) el tipo de transacción realizada; c) en su caso, el valor monetario acordado en la transacción; d) la fecha efectiva en la que se realizó la transacción; e) el horario o las series de horarios objeto de la cesión o intercambio; y f) en su caso, el periodo de operación o las temporadas respecto de las cuales se cede el derecho de preferencia en el uso, sujeto en cualquier caso al cumplimiento del CRITERIO 85/15. De conformidad con lo establecido en la fracción XIII de la MEDIDA M1, la información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la cesión o intercambio que corresponda.

La fracción XIII de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES refiere la obligación de publicar las transacciones de cesión o intercambio u operación conjunta de horarios de aterrizaje y despegue autorizadas. No obstante, dicho precepto omite señalar la publicación de los detalles de las transacciones a los que se refiere la fracción XIII de la MEDIDA M1, incluyendo los nombres de todas las partes en la transacción, el tipo de transacción, el valor monetario acordado en la transacción, la fecha efectiva de su realización, el horario o series de horarios objeto de la cesión o intercambio y, en su caso, el periodo de operación o las temporadas de las cuales se cede el derecho de preferencia en el uso.

De este modo, las obligaciones contenidas en la fracción XIII de la MEDIDA M1 tienen un mayor nivel de detalle o especificidad que las obligaciones establecidas en la fracción XIII de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, toda vez que mediante el contenido establecido en la fracción XIII de la MEDIDA M1 se obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO información más detallada y específica respecto de las cesiones e intercambios de horarios.

Al respecto, no pasa desapercibido que la fracción XIII de la MEDIDA M1 incluye obligaciones relacionadas con cesiones e intercambios a título oneroso. Al respecto, se observa que la NUEVA REGULACIÓN no incluye disposiciones que impidan o prohíban las cesiones e intercambios a título oneroso. De hecho, el mismo AICM manifestó a través de los escritos presentados el veinte de

octubre y veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete que la regulación (esto es, la NUEVA REGULACIÓN) prevé ciertos requisitos para cesiones onerosas.⁸⁰

Asimismo, si bien es cierto lo que señala AICM en el sentido de que la Base Décima Quinta de las BASES GENERALES refiere que el coordinador de horarios cuenta con atribuciones que le permiten verificar que se actualicen los supuestos requeridos para efectuar cesiones de horarios,⁸¹ debe señalarse que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO también cuenta con diversas atribuciones en materia de cesiones e intercambios de horarios.

Al respecto, el artículo 98 del RLA vigente establece lo siguiente:

“Artículo 98. Los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas podrán intercambiarse o cederse con otros transportistas, siempre que ambos se encuentren al corriente en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 de este Reglamento; el horario en cuestión hubiera sido utilizado por lo menos un año por el transportista original, y se notifique al administrador aeroportuario de la operación, precisando el horario de que se trate.

El administrador aeroportuario podrá retirar los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas aéreos cuando los intercambien o cedan en contravención del párrafo anterior o tengan adeudos vencidos en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 de este Reglamento, debiendo notificarlo al transportista con 90 días de anticipación.”

Adicionalmente, la misma Base Décima Quinta de las BASES GENERALES señala que “*el transportista aéreo que pretenda llevar a cabo una cesión o intercambió horarios deberá notificar su intención al administrador aeroportuario antes de la fecha prevista para su operación*” e indica también que “*el administrador aeroportuario retirará los horarios objeto de una cesión o intercambio de horarios cuando:* a) *No se cumplan los criterios de ocupación o se le dé uso indebido, previsto en las presentes Bases, o b) Se realicen en contravención de lo establecido en el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y las presentes Bases.”* En este sentido, lo manifestado por AICM en el sentido de que “*el administrador aeroportuario únicamente recibe la notificación de la transacción, pero no tiene atribución para intervenir en ella*” no tiene sustento en el texto de la regulación vigente. Como se desprende de los preceptos citados, AICM cuenta con diversas atribuciones en materia de cesiones e intercambios de horarios, entre ellas la facultad de retirar horarios de aterrizaje y despegue cuando las cesiones e intercambios se realicen en contravención a los preceptos aplicables.

En consecuencia, esta autoridad considera que la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en la fracción XIII de la MEDIDA M1, no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que la información que debe publicar y divulgar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR

⁸⁰ Véanse las manifestaciones que se observan en los folios 39424 y 39495.

⁸¹ Se remite a la manifestación visible en el folio 39495. Al respecto, la Base Décima Quinta de las BASES GENERALES establece lo siguiente: “[...] *Los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas aéreos, podrán cederse, intercambiarse u operarse de forma conjunta entre transportistas aéreos de conformidad con lo establecido en las presentes Bases. A. De la cesión e intercambio de horarios. [...] El transportista aéreo deberá acompañar a su notificación todos los elementos necesarios para que el coordinador de horarios esté en posibilidad de verificar si los horarios pueden ser objeto de la transacción. [...] Para fines de transparencia de cesiones e intercambios, el coordinador de horarios publicará en su página de internet: a) El nombre de los transportistas aéreos implicados; b) Los horarios cedidos o intercambiados, y c) El periodo aplicable”.*

AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN. Lo anterior, toda vez que corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO no sólo asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos, sino también retirar aquellos horarios que se intercambien o cedan en contravención a lo establecido en la regulación vigente (esto es, el artículo 98 del RLA y las BASES GENERALES, de conformidad con lo señalado en la Base Décima Quinta de las BASES GENERALES).

No obstante, la fracción XIII de la MEDIDA M1 prevé la obligación de publicar información detallada respecto de las transacciones de cesión o intercambio de horarios de aterrizaje y despegue (tanto la información que corresponde a transacciones a título oneroso como las cesiones e intercambios que se lleven a cabo de forma no onerosa). Del contenido de la NUEVA REGULACIÓN no se desprenden reglas que obliguen a los TRANSPORTISTAS AÉREOS a proporcionar dicha información. Por ello, en el caso de la fracción XIII de la MEDIDA M1, el AICM tendría que solicitar a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que presenten dicha información con base en lo que establece la RESOLUCIÓN de la COMISIÓN.

De conformidad con lo señalado en la EJECUTORIA y en la resolución de la COMISIÓN de dieciséis de mayo de dos mil diecinueve, las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN no pueden ser aplicadas en perjuicio de DELTA y, por ese motivo, se han dejado sin efectos las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN únicamente en lo que se refiere a DELTA. Asimismo, la no publicación únicamente de la información relativa a DELTA resultaría de facto en una regulación diferenciada que no se justifica en términos de competencia o eficiencia económica.

- (xv) Último párrafo de la MEDIDA M1. En este párrafo se establece la obligación a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO de garantizar que la información prevista en las fracciones II, V, VI y VII de la MEDIDA M1 sea registrada y procesada de manera que pueda ser publicada, conocida y de fácil acceso, sin restricción alguna, tanto por el público en general como por los TRANSPORTISTAS AÉREOS para efectos de corroborar la actuación del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y el SUBCOMITÉ DE DEMORAS en materia de asignación, supervisión y calificación de horarios.

En el último párrafo de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES se indica que el *“administrador aeroportuario garantizará que la información sea registrada, incorporada y procesada en aquellos sistemas que se implementen, cuyos resultados puedan ser publicados para efectos de corroborar la actuación del coordinador de horarios en materia de supervisión, evaluación y calificación de la ocupación de horarios”*; no obstante, las BASES GENERALES son omisas respecto de la obligación a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO de garantizar que la información que corresponde a la información prevista en las fracciones II, V, VI y VII de la MEDIDA M1 (esto es, información sobre los horarios de llegada y de salida de todas las operaciones, información sobre la totalidad horarios de los asignados, la conformación de las series de horarios y las características de las operaciones que se pretenden realizar con los horarios -rutas, número de vuelo, características de la aeronave-, así como información respecto de los horarios devueltos, reintegrados o cancelados) sea registrada y procesada de manera que pueda ser publicada, conocida y de fácil acceso, sin restricción alguna, tanto por el público en general como por los TRANSPORTISTAS AÉREOS para efectos de corroborar la

actuación del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y el SUBCOMITÉ DE DEMORAS en materia de asignación, supervisión y calificación de horarios.

En este sentido, las obligaciones referidas en el último párrafo de la MEDIDA M1 tienen un mayor nivel de detalle o especificidad que las obligaciones establecidas en el último párrafo de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, toda vez que mediante el contenido establecido en el último párrafo de la MEDIDA M1 se obliga al AICM a publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO información más detallada y específica respecto de los horarios de llegada y de salida de todas las operaciones realizadas en el AEROPUERTO, información sobre la totalidad horarios de los asignados, la conformación de las series de horarios, las características de las operaciones que se pretenden realizar con los horarios, así como información respecto de los horarios devueltos, reintegrados o cancelados.

Toda vez que las BASES GENERALES prevén la posibilidad de incluir la información en una plataforma electrónica que pudiera ser de acceso restringido, la NUEVA REGULACIÓN no prevé la obligación de procesar la información de manera que pueda ser publicada y conocida fácilmente tanto por el público en general como por los TRANSPORTISTAS AÉREOS, de manera que puedan tener mayor conocimiento la actuación del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y el SUBCOMITÉ DE DEMORAS, siendo que éstos son, respectivamente, los responsables de la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue y de la determinación y evaluación de los responsables y las causas de las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues, conforme a los artículos 63 de la LA y 97 y 132 Bis del RLA. Como ya se indicó, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO forma parte del SUBCOMITÉ DE DEMORAS en términos de lo establecido en la regulación vigente.

En consecuencia, esta autoridad considera que la obligación de publicar en forma permanente en la página de Internet del AEROPUERTO la información señalada en el último párrafo de la MEDIDA M1, no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que la información que debe publicar y divulgar es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN. Lo anterior, toda vez que corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos, así como participar en el subcomité de demoras o abstenerse de asignar los horarios de aterrizaje y despegue cuando los TRANSPORTISTAS AÉREOS no cumplan con las obligaciones correspondientes.

La disposición prevista en el último párrafo de la MEDIDA M1 guarda relación con el registro, procesamiento y publicación de la información referida en las fracciones II, V, VI y VII de la MEDIDA M1. En este sentido, la no publicación únicamente de la información relativa a DELTA resultaría de facto en una regulación diferenciada que no se justifica en términos de competencia o eficiencia económica.

C. Manifestaciones sobre las Medidas M2, M3, M4, M5, M6, M7 y M9

Mediante los escritos presentados los días dos y veinte de octubre y veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete, AICM refirió la existencia de inconsistencias, incompatibilidades o contradicciones entre el contenido de las medidas M2, M3, M4, M5, M6, M7 y M9 y las

disposiciones incluidas en la NUEVA REGULACIÓN. En particular, AICM refirió la existencia de incompatibilidades entre las MEDIDAS señaladas y los artículos 99, fracción I y 96 bis, fracciones I, II y III del RLA, así como entre las MEDIDAS referidas y las Bases Cuarta, Quinta, Séptima, Octava, Décima Primera, Décima Tercera, Décima Cuarta y Décima Sexta de las BASES GENERALES.

AICM indica fundamentalmente que: (i) la NUEVA REGULACIÓN ha modificado los criterios de asignación de horarios, por lo que la MEDIDA M2 y la MEDIDA M4 ya no resultan compatibles con la NUEVA REGULACIÓN; (ii) los criterios de asignación mediante subasta previstos en la RESOLUCIÓN, particularmente en la MEDIDA M2 y en la MEDIDA M4, son claramente incompatibles con la NUEVA REGULACIÓN; (iii) dado que las funciones de supervisión, evaluación, calificación y determinación de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue no corresponden al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO sino al coordinador de horarios, la MEDIDA M3 ya no resulta compatible con la NUEVA REGULACIÓN; (iv) no es compatible la forma en que se contabiliza o computa el CRITERIO 85/15 en la medida M3 respecto del criterio establecido en la NUEVA REGULACIÓN; (v) la contabilización de los porcentajes de ocupación es más compleja en la NUEVA REGULACIÓN que la establecida en la MEDIDA M3; respecto del criterio establecido; (vi) la NUEVA REGULACIÓN contempla los horarios *ad hoc* con características distintas a los horarios adicionales o diferentes referidos en la Medida M5; (vii) los horarios devueltos, los renunciados y los cancelados se podrán asignar (como horarios que forman parte del fondo de reserva o como horarios "*ad hoc*") en términos de lo que establece la NUEVA REGULACIÓN, particularmente de conformidad con lo establecido en la Base Octava de las BASES GENERALES; (viii) la NUEVA REGULACIÓN introduce características distintas en materia de la cancelación y la devolución de horarios, por lo que la MEDIDA M6 resulta incompatible con la NUEVA REGULACIÓN; (ix) dado que las funciones relacionadas con demoras y cancelaciones ya no corresponden al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, se solicita a la COFECE revocar la medida M6 o reformularla para que se le dirija al SUBCOMITÉ DE DEMORAS; (x) dado que la NUEVA REGULACIÓN establece que las funciones relacionadas con demoras y cancelaciones, así como su cumplimiento, corresponden al SUBCOMITÉ DE DEMORAS y no al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, la MEDIDA M7 no resulta compatible con la NUEVA REGULACIÓN; y (xi) dado que las funciones de supervisión, evaluación, calificación y determinación de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue no corresponden al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO sino al coordinador de horarios, la MEDIDA M9 no resulta compatible con la NUEVA REGULACIÓN.

Al respecto, se indica que las Medidas M2, M3, M4, M5, M6, M7 y M9 contienen reglas relacionadas con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como con la supervisión y calificación del uso de los horarios de aterrizaje y despegue, cuyo contenido podría no ser complementaria de las reglas y criterios establecidos en la NUEVA REGULACIÓN. En caso de exigir al AICM el cumplimiento de dichas medidas se colocaría a dicho agente económico en una situación que podría implicar obligarlo a contravenir o violar la normatividad vigente, incluyendo las BASES GENERALES y las modificaciones al RLA incluidas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA. Lo anterior debido a que los criterios establecidos en la NUEVA REGULACIÓN en relación con los mecanismos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, los criterios de utilización y elegibilidad para la prioridad histórica y las reglas en materia de la supervisión y calificación del uso de los horarios de

aterrizaje y despegue (por ejemplo, en materia de devoluciones, cancelaciones y uso indebido de horarios) implican la existencia de obligaciones que se contraponen y contradicen los LINEAMIENTOS y las recomendaciones incluidas en la RESOLUCIÓN, particularmente los criterios en materia de la asignación de horarios, los criterios de utilización y elegibilidad para la prioridad histórica y las reglas en materia de la supervisión y calificación del uso de los horarios de aterrizaje y despegue establecidos en las Medidas M2, M3, M4, M5, M6, M7 y M9.

Como se explicó previamente en esta resolución, las BASES GENERALES y las modificaciones al RLA incluidas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA contienen deficiencias similares a las observadas y analizadas por el PLENO mediante la RESOLUCIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS. Al respecto, la COFECE promovió el diecisiete de noviembre de dos mil diecisiete una controversia constitucional en contra del Ejecutivo Federal al considerar que la NUEVA REGULACIÓN contraviene la RESOLUCIÓN, obstaculiza el ejercicio de las atribuciones de la COFECE y no elimina los efectos anticompetitivos identificados durante el procedimiento. En este sentido, la COFECE considera que no es posible realizar modificaciones a las Medidas M2, M3, M4, M5, M6, M7 y M9 que sean consistentes con el proceso de competencia y libre concurrencia y acordes con los límites y el alcance de la facultad para determinar la existencia y regular insumos esenciales prevista en la CPEUM y la LFCE.⁸²

Por ello, y toda vez que la SCJN no declaró la invalidez de la NUEVA REGULACIÓN, y que la RESOLUCIÓN determinó que las MEDIDAS serían aplicables en tanto no se contrapusieran a la regulación vigente, se considera que no es posible exigir al AICM el cumplimiento de aquellas obligaciones contenidas en las MEDIDAS que pudieran considerarse contradictorias o violatorias de la normatividad vigente, incluyendo las BASES GENERALES y las modificaciones al RLA incluidas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA.

Adicionalmente, esta autoridad tiene en cuenta que, en cumplimiento a la EJECUTORIA, el PLENO dejó sin efectos las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN únicamente en lo que se refiere a DELTA. Lo anterior es relevante para efectos de evaluar el posible impacto que tendrían las MEDIDAS M2, M3, M4, M5, M6, M7 y M9 en caso de que el AICM las aplicarse de forma diferenciada, es decir, sólo respecto de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS, pero no en perjuicio de DELTA.

Como se indicó previamente, las MEDIDAS M2, M3, M4, M5, M6, M7 y M9 contienen reglas relacionadas con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como respecto de la supervisión y calificación del uso de los horarios de aterrizaje y despegue. Asimismo, se indica que no hay dentro del EXPEDIENTE elementos de convicción que, en términos de eficiencia, justifiquen la aplicación de esas medidas únicamente respecto de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS, pero no respecto de DELTA. De hecho, la aplicación de dos mecanismos diferentes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como la existencia de dos esquemas diferentes para supervisar y

⁸² De conformidad con el análisis incluido en el apartado "Alcances y límites de la facultad de regular el acceso a insumos esenciales" contenido en la RESOLUCIÓN, "esta autoridad considera que su facultad de regular el acceso a insumos esenciales, además de observar la CPEUM y las leyes emitidas por el Congreso de la Unión, debe guardar coherencia con el resto del sistema jurídico mexicano, preservando el orden constitucional en el que está basado el Estado mexicano, incluyendo el principio de legalidad y el principio de división de poderes. Por lo tanto, la regulación en materia de acceso a insumos esenciales debe insertarse por debajo de las leyes del Congreso de la Unión, de manera que no contravenga al resto de la normatividad vigente, incluyendo los reglamentos, decretos y ordenamientos del Ejecutivo, así como la regulación de los sectores aeroportuario y aeronáutico, con apego a su ámbito material de competencia." Véase la página 293 de la RESOLUCIÓN.

calificar el uso de los horarios de aterrizaje y despegue no sólo no generaría incrementos en eficiencia en los mercados, sino que incluso podría poner en desventaja a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que se encontrarían sujetos a dos modelos de asignación y supervisión de horarios diferentes e inconsistentes entre sí.

D. Manifestaciones sobre las Medidas M8 y M13

Mediante el escrito presentado el día veinte de octubre de dos mil diecisiete AICM señaló que no se justifica la permanencia de las MEDIDAS M8 y M13 porque éstas duplican el contenido de la NUEVA REGULACIÓN y no aportan valor agregado.

Al respecto, se indica que el contenido de la Medida M8 que prevé las características que deben reunir las solicitudes de horarios de aterrizaje y despegue se incluyó casi en su totalidad dentro de la Base Séptima de las BASES GENERALES, por lo que en este aspecto no existen diferencias significativas, ni contradicciones o inconsistencias entre la Medida M8 y la NUEVA REGULACIÓN.

Asimismo, la Medida M13 únicamente indica que el periodo de asignación de horarios deberá llevarse a cabo de conformidad con el calendario internacional de actividades de coordinación, obligación que resulta consistente y compatible con lo establecido en la fracción II de la Base Vigésima de las BASES GENERALES.

En este sentido, se considera que exigir al AICM el cumplimiento de las MEDIDAS M8 y M13 no implicaría obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES, ello en la medida en que las obligaciones contenidas en la Medida M8 y en la Medida M13 son consistentes con las obligaciones establecidas en la NUEVA REGULACIÓN. Asimismo, se indica que las MEDIDAS M8 y M13 también tienen valor en la medida en que puedan complementar el diseño de un mecanismo de asignación y supervisión, como el regulado a través de los LINEAMIENTOS, que sea eficiente y permita eliminar los efectos anticompetitivos derivados de los procedimientos y mecanismos de acceso al INSUMO ESENCIAL. Es decir, su objeto también se encuentra justificado en la medida en que el artículo 94 de la LFCE faculta a la COFECE a regular el acceso a insumos esenciales en mercados regulados por otras autoridades o respecto de servicios que se prestan al amparo de concesiones administrativas de bienes o servicios públicos, en la medida en que dicha facultad se ejerza de forma consistente y congruente con lo establecido en la regulación vigente, como se indicó en la RESOLUCIÓN.⁸³

Por ello, no se acredita la existencia de los impedimentos referidos por AICM en relación con el cumplimiento de las MEDIDAS M8 y M13. Al respecto, se indica que es posible exigir el cumplimiento de las Medidas M8 y M13 toda vez que dichas medidas forman parte de la regulación

⁸³ De conformidad con el análisis incluido en el apartado "Alcances y límites de la facultad de regular el acceso a insumos esenciales" contenido en la RESOLUCIÓN, "esta autoridad considera que su facultad de regular el acceso a insumos esenciales, además de observar la CPEUM y las leyes emitidas por el Congreso de la Unión, debe guardar coherencia con el resto del sistema jurídico mexicano, preservando el orden constitucional en el que está basado el Estado mexicano, incluyendo el principio de legalidad y el principio de división de poderes. Por lo tanto, la regulación en materia de acceso a insumos esenciales debe insertarse por debajo de las leyes del Congreso de la Unión, de manera que no contravenga al resto de la normatividad vigente, incluyendo los reglamentos, decretos y ordenamientos del Ejecutivo, así como la regulación de los sectores aeroportuario y aeronáutico, con apego a su ámbito material de competencia." Véase la página 293 de la RESOLUCIÓN.

establecida en los LINEAMIENTOS y dichas medidas no contradicen o se oponen a lo establecido en la NUEVA REGULACIÓN.

Asimismo, las MEDIDAS M8 y M13 no contienen normas que impliquen la creación de una nueva obligación de dar, hacer o no hacer algo para DELTA.

Si bien el contenido de estas medidas es consistente con la NUEVA REGULACIÓN y su aplicación no podría causar un perjuicio a DELTA, las MEDIDAS M8 y M13 únicamente aportan valor para efectos del cumplimiento de los objetivos de los LINEAMIENTOS en la medida en que formen parte de un mecanismo de asignación y supervisión de horarios eficiente y que tenga la capacidad de eliminar los efectos anticompetitivos derivados de la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL identificados en la RESOLUCIÓN. En este sentido, dadas las deficiencias observadas en la NUEVA REGULACIÓN, se estima que exigir el cumplimiento de las medidas M8 y M13 tendría un impacto prácticamente nulo en el mercado y no resultan, por sí mismas, suficientes para eliminar los problemas de competencia relacionados con las modalidades de acceso al INSUMO ESENCIAL.

E. Manifestaciones sobre la Medida M10

Mediante los escritos presentados los días veinte de octubre y veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete, AICM refirió la existencia de incompatibilidades o contradicciones entre el contenido de la MEDIDA M10 y las disposiciones incluidas en la NUEVA REGULACIÓN.

En adición a los señalamientos previamente analizados en la presente resolución, AICM manifestó fundamentalmente lo siguiente: (i) dado que la regulación (la NUEVA REGULACIÓN) no prevé sino ciertos requisitos para cesiones onerosas, la Medida M10 no resulta compatible con la NUEVA REGULACIÓN; (ii) dado que la NUEVA REGULACIÓN no da facultades al AICM para participar en los procedimientos entre particulares para cesiones onerosas, AICM solicita la revocación de la MEDIDA M10; (iii) de la lectura de la NUEVA REGULACIÓN se puede apreciar que el coordinador de horarios es el ente encargado de verificar que se actualicen los supuestos requeridos para efectuar las cesiones e intercambios de horarios (el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO únicamente recibe la notificación de la transacción, pero no tiene atribución alguna para intervenir en ella); (iv) no se observa que la Nueva Regulación prevea el supuesto correspondiente a la autorización de las transacciones de cesiones e intercambios de horarios.

Al respecto, se indica que la NUEVA REGULACIÓN no incluye disposiciones que impidan o prohíban expresamente las cesiones e intercambios a título oneroso. De hecho, el mismo AICM manifestó a través de los escritos presentados el veinte de octubre y veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete que la regulación (esto es, la NUEVA REGULACIÓN) prevé ciertos requisitos para cesiones onerosas.⁸⁴

Asimismo, si bien es cierto que la Base Décima Quinta de las BASES GENERALES refiere que el coordinador de horarios cuenta con atribuciones que le permiten verificar que se actualicen los

⁸⁴ Véanse las manifestaciones que se observan en los folios 39424 y 39495.

supuestos requeridos para efectuar cesiones de horarios,⁸⁵ debe señalarse que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO también cuenta con diversas atribuciones en materia de cesiones e intercambios de horarios.

Al respecto, el artículo 98 del RLA vigente establece lo siguiente:

“Artículo 98. Los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas podrán intercambiarse o cederse con otros transportistas, siempre que ambos se encuentren al corriente en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 de este Reglamento; el horario en cuestión hubiera sido utilizado por lo menos un año por el transportista original, y se notifique al administrador aeroportuario de la operación, precisando el horario de que se trate.

El administrador aeroportuario podrá retirar los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas aéreos cuando los intercambien o cedan en contravención del párrafo anterior o tengan adeudos vencidos en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 de este Reglamento, debiendo notificarlo al transportista con 90 días de anticipación.”

Adicionalmente, la misma Base Décima Quinta de las BASES GENERALES señala que “*el transportista aéreo que pretenda llevar a cabo una cesión o intercambio horarios deberá notificar su intención al administrador aeroportuario antes de la fecha prevista para su operación*” e indica también que “*el administrador aeroportuario retirará los horarios objeto de una cesión o intercambio de horarios cuando: a) No se cumplan los criterios de ocupación o se le dé uso indebido, previsto en las presentes Bases, o b) Se realicen en contravención de lo establecido en el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y las presentes Bases.*” En este sentido, lo manifestado por AICM en el sentido de que “*el administrador aeroportuario únicamente recibe la notificación de la transacción, pero no tiene atribución para intervenir en ella*” no tiene sustento en el texto de la regulación vigente.

Como se desprende de los preceptos citados, AICM, a través del administrador aeroportuario, cuenta con diversas atribuciones en materia de cesiones e intercambios de horarios, entre ellas la facultad de retirar horarios de aterrizaje y despegue cuando las cesiones e intercambios se realicen en contravención a los preceptos aplicables.

Adicionalmente, no pasa desapercibido que la fracción XIII de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES prevé lo siguiente respecto de la autorización de las transacciones de cesiones, intercambios y operaciones conjuntas:

“El administrador aeroportuario, adicionalmente a lo establecido en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, deberá publicar en la página de internet del aeropuerto o en la plataforma electrónica que al efecto refiera en la página de internet, lo siguiente: [...] XIII. Las transacciones de cesión o intercambio u operación conjunta de horarios de aterrizaje y despegue autorizadas.” [Énfasis añadido]

⁸⁵ Se remite a la manifestación visible en el folio 39495. Al respecto, la Base Décima Quinta de las BASES GENERALES establece lo siguiente: “[...] *Los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas aéreos, podrán cederse, intercambiarse u operarse de forma conjunta entre transportistas aéreos de conformidad con lo establecido en las presentes Bases. A. De la cesión e intercambio de horarios. [...] El transportista aéreo deberá acompañar a su notificación todos los elementos necesarios para que el coordinador de horarios esté en posibilidad de verificar si los horarios pueden ser objeto de la transacción. [...] Para fines de transparencia de cesiones e intercambios, el coordinador de horarios publicará en su página de internet: a) El nombre de los transportistas aéreos implicados; b) Los horarios cedidos o intercambiados, y c) El periodo aplicable.*”

Dada la mención expresa a la figura de la autorización que se prevé en la fracción XIII de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, la Secretaría Técnica de la COFECE requirió al AICM una aclaración en relación con la manifestación según la cual “*la regulación no da facultades al AICM para participar en los procedimientos entre particulares para cesiones onerosas*”. Al respecto, AICM señaló que: (i) la interpretación autorizada con efectos jurídicos de la regulación corresponde sólo a la SCT, no al AICM; (ii) corresponde al coordinador de horarios verificar que se actualicen los supuestos requeridos para efectuar cesiones, intercambios y operaciones conjuntas, de conformidad con lo establecido en la Base Décima Quinta de las BASES GENERALES; (iii) no se observa (en opinión de AICM) que el supuesto relativo a la autorización de las transacciones de cesiones e intercambios exista en la NUEVA REGULACIÓN; y (iv) AICM no califica la acción del coordinador como autorización.

Al respecto, si bien no es posible afirmar que en términos de la NUEVA REGULACIÓN corresponde al AICM autorizar las cesiones e intercambios de horarios, tampoco se puede ignorar que la figura de la autorización se prevé expresamente en la fracción XIII de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES y el AICM considera que la acción del coordinador no equivale a una autorización.

En todo caso, lo que no es cuestionable ni materia de interpretación es que el AICM cuenta con diversas atribuciones en materia de cesiones e intercambios de horarios, entre ellas la atribución relativa a recibir las notificaciones de aquellos TRANSPORTISTAS AÉREOS que pretendan realizar transacciones de cesiones e intercambios y la facultad de retirar horarios de aterrizaje y despegue cuando las cesiones e intercambios se realicen en contravención a los preceptos aplicables.

Asimismo, el hecho de que otros órganos o entes, como el coordinador de horarios, tengan atribuciones como las señaladas por AICM no significa necesariamente que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO se encuentre impedido para ejercer otras facultades —adicionales a las que ya cuenta en términos de la NUEVA REGULACIÓN— en materia de cesiones e intercambios de horarios, cuando dichas atribuciones se encuentran establecidas en la legislación y la regulación aplicable.

Se indica que, en términos de lo señalado en la RESOLUCIÓN respecto del alcance y los límites de la facultad para regular el acceso a insumos esenciales, lo relevante es que la COFECE ejerza dichas facultades de conformidad con lo que establecen las leyes, en atención a los principios de legalidad y división de poderes, y de forma congruente y consistente con la regulación vigente.⁸⁶ Por ello, debe tenerse en cuenta, por un lado, que la COFECE consideró en la RESOLUCIÓN que las atribuciones, funciones y obligaciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO que se incluyen en la MEDIDA M10 resultaban consistentes con la regulación vigente en ese momento y, por otro lado, que AICM no acredita la existencia de impedimento alguno para cumplir con la MEDIDA M10 con

⁸⁶ De conformidad con el análisis incluido en el apartado “*Alcances y límites de la facultad de regular el acceso a insumos esenciales*” contenido en la RESOLUCIÓN, “*esta autoridad considera que su facultad de regular el acceso a insumos esenciales, además de observar la CPEUM y las leyes emitidas por el Congreso de la Unión, debe guardar coherencia con el resto del sistema jurídico mexicano, preservando el orden constitucional en el que está basado el Estado mexicano, incluyendo el principio de legalidad y el principio de división de poderes. Por lo tanto, la regulación en materia de acceso a insumos esenciales debe insertarse por debajo de las leyes del Congreso de la Unión, de manera que no contravenga al resto de la normatividad vigente, incluyendo los reglamentos, decretos y ordenamientos del Ejecutivo, así como la regulación de los sectores aeroportuario y aeronáutico, con apego a su ámbito material de competencia.*” Véase la página 293 de la RESOLUCIÓN.

posterioridad a los cambios introducidos a través de la NUEVA REGULACIÓN, debido a que no acredita que el cumplimiento de esa medida implique contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES.

Lo anterior, toda vez que en la MEDIDA M10 se establecen requisitos para la realización de cesiones e intercambios a título oneroso que no contradicen lo señalado en la NUEVA REGULACIÓN debido a que: (i) no se observan condiciones o requisitos expresos en la NUEVA REGULACIÓN en materia de la realización de cesiones e intercambios de horarios a título oneroso que se opongan o contradigan el contenido de la MEDIDA M10; (ii) la NUEVA REGULACIÓN no incluye disposiciones que impidan o prohíban expresamente las cesiones e intercambios a título oneroso; (iii) la MEDIDA M10 desarrolla obligaciones específicas a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO en materia de la realización de cesiones o intercambios a título oneroso que no se incluyen en la NUEVA REGULACIÓN y que no restringen los derechos de los TRANSPORTISTAS AÉREOS;⁸⁷ y (iv) la facultad del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO para intervenir o participar en las cesiones onerosas que se establece en la MEDIDA M10 no invade o impide el ejercicio de las facultades de otros órganos (como lo señaló el mismo AICM, la acción o actuación del coordinador no equivale a una autorización de las cesiones e intercambios).

Se considera que las obligaciones establecidas en la MEDIDA M10 son consistentes con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN, ya que le corresponde *i)* asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos, *ii)* recibir las notificaciones de aquellos TRANSPORTISTAS AÉREOS que pretendan realizar transacciones de cesiones e intercambios y; *iii)* retirar aquellos horarios que se intercambien o cedan en contravención a lo establecido en la regulación vigente (esto es, el artículo 98 del RLA y las BASES GENERALES, de conformidad con lo señalado en la Base Décima Quinta de las BASES GENERALES).

Por las razones expuestas, esta autoridad considera que la obligación prevista en la MEDIDA M10, no implica obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES. Asimismo, la MEDIDA M10 contiene disposiciones adicionales que pueden complementar la NUEVA REGULACIÓN para evitar abusos en las transacciones de cesiones e intercambios, así como la acumulación excesiva de horarios a través de cesiones e intercambios.

Por otro lado, esta autoridad tiene en cuenta que, en cumplimiento a la EJECUTORIA, el PLENO dejó sin efectos las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN únicamente en lo que se refiere a DELTA. Lo anterior es relevante para efectos de evaluar el posible impacto que tendrían la MEDIDA M10 en caso de que el AICM la llegara a aplicar de forma diferenciada, es decir, sólo respecto de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS, pero no en perjuicio de DELTA.

Si bien las obligaciones previstas en la MEDIDA M10 se encuentran claramente dirigidas al AICM y buscan dar certeza a los TRANSPORTISTAS AÉREOS respecto de la existencia y el alcance de sus

⁸⁷ De hecho, la medida M10 permite el desarrollo de un mercado secundario, consistente como lo establecido en las DIRECTRICES IATA, como se indicó en la RESOLUCIÓN.

derechos en materia de las cesiones e intercambios de horarios (de forma no onerosa o a título oneroso), también es cierto que en la MEDIDA M10 se prevé la obligación a cargo de AICM de recabar información de los TRANSPORTISTAS AÉREOS para efectos de realizar cesiones e intercambios de horarios. Asimismo, la MEDIDA M10 contiene disposiciones cuyo objeto es evitar abusos en las transacciones de cesiones e intercambios, así como la acumulación excesiva de horarios a través de cesiones e intercambios.

No hay dentro del EXPEDIENTE elementos de convicción que en términos de eficiencia justifiquen la aplicación de la MEDIDA M10 únicamente respecto de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS, pero no respecto de DELTA. De hecho, la aplicación diferenciada de las reglas relacionadas con la cesiones e intercambios de horarios no sólo no generaría incrementos en eficiencia en los mercados, sino que incluso podría poner en desventaja a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que se encontrarían sujetos a disposiciones cuyo objeto es evitar abusos en las transacciones de cesiones e intercambios, así como la acumulación excesiva de horarios a través de cesiones e intercambios, las cuales no resultarían aplicables o exigibles respecto de DELTA.

F. Manifestaciones sobre la Medida M11

Mediante los escritos presentados los días veinte de octubre y veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete AICM refirió la existencia de incompatibilidades o contradicciones entre el contenido de la MEDIDA M11 y las disposiciones incluidas en la NUEVA REGULACIÓN. AICM manifestó fundamentalmente lo siguiente: (i) dado que la NUEVA REGULACIÓN atiende los supuestos problemas de acceso a horarios introduciendo nuevas figuras regulatorias, los límites a la acumulación ya no resultan necesarios ni compatibles con la NUEVA REGULACIÓN; (ii) de mantenerse o reformularse la MEDIDA M11, AICM solicita a la COFECE establecer cuál sería el papel del coordinador de horarios en el cumplimiento de dicha medida, ya que es esa la entidad encargada de supervisar, evaluar, calificar y determinar la ocupación y cumplimiento de los horarios e informar al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO al respecto, y (iii) la MEDIDA M11 implica un periodo de trabajo y tiempo correspondiente a la revisión de la asignación que el coordinador de horarios proponga al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO para identificar el límite de acumulación de horarios del 35% en cada una de las horas de las 06:00 a las 22:59 horas y dicho proceso no se encuentra previsto en el calendario internacional de actividades de coordinación.

Por otro lado, la MEDIDA M11 prevé obligaciones que corresponde cumplir al AICM a través del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, órgano encargado de asignar y retirar los horarios de aterrizaje y despegue de conformidad con lo establecido en la NUEVA REGULACIÓN. Lo anterior debido a que la MEDIDA M11 se ocupa precisamente de las atribuciones que corresponden al órgano que cumple la función de asignar y retirar los horarios de aterrizaje (esto es, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y no el coordinador de horarios). Al respecto, entre otras cuestiones, la MEDIDA M11 establece que *“el aeropuerto no asignará horarios de aterrizaje y despegue a aquellos transportistas que después de la asignación por prioridad mencionada en el párrafo anterior, acumulen más del 35% (treinta y cinco por ciento) del total de los horarios de aterrizaje y despegue en una misma franja horaria”*. Asimismo, la MEDIDA M11 establece que *“el aeropuerto deberá retirar los horarios de aterrizaje y despegue que como resultado de cesiones o intercambios rebasen los límites de acumulación de que*

se realicen en contravención a lo señalado en los párrafos anteriores.” En este sentido, ambas funciones (la asignación y el retiro de horarios) corresponden al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y no al coordinador de horarios. En este sentido, AICM no acredita que la aplicación de los límites a la acumulación de horarios corresponda al coordinador de horarios.⁸⁸

Por otra parte, no pasa desapercibido que la MEDIDA M11 remite al cumplimiento de la MEDIDA M2, e incluso refiere la asignación de horarios a través de subastas. Únicamente en este sentido, la MEDIDA M11 no es consistente con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN.

Por ello, de conformidad con los razonamientos previamente expuestos en esta resolución en relación con la MEDIDA M2 y la inviabilidad de exigir la asignación de horarios a través de subastas, se indica que no resulta exigible ni aplicable la obligación de asignar los horarios en términos de la MEDIDA M2, así como la obligación de impedir a determinados TRANSPORTISTAS AÉREOS la participación en subastas.⁸⁹

No obstante, el resto de las obligaciones incluidas en la MEDIDA M11, incluyendo la obligación de impedir la acumulación excesiva de horarios de aterrizaje y despegue, no generan una obligación al AICM de contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que en términos de lo señalado en la RESOLUCIÓN respecto del alcance y los límites de la facultad para regular el acceso a insumos esenciales, lo relevante es que la COFECE ejerza dichas facultades de conformidad con lo que establecen las leyes, en atención a los principios de legalidad y división de poderes, y de forma congruente y consistente con la regulación vigente.⁹⁰ Por ello, se reitera que la COFECE consideró en la RESOLUCIÓN que las atribuciones, funciones y obligaciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO que se incluyen en la MEDIDA M11 resultaban consistentes con la regulación vigente en ese momento. Asimismo, AICM no acredita la existencia de algún impedimento para cumplir con la MEDIDA M11 con posterioridad a los cambios introducidos a través de la NUEVA REGULACIÓN debido a que no acredita que el cumplimiento de esa medida implique contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO

⁸⁸ Por las razones expuestas, no tiene sustento en la regulación vigente la afirmación del AICM según la cual “*es el coordinador el que tendría que proponer al administrador aeroportuario el que en determinadas horas y de determinados días no se asignaran horarios al transportista hipotético que superase el límite*”.

⁸⁹ Como se indicó previamente esta autoridad considera que no resulta exigible ni aplicable la obligación de asignar los horarios en términos de la medida M2. En este sentido, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO podría aplicar la medida M11 que prevé el límite a la acumulación de horarios teniendo en cuenta los criterios de prelación y asignación de horarios establecidos en la NUEVA REGULACIÓN.

⁹⁰ De conformidad con el análisis incluido en el apartado “*Alcances y límites de la facultad de regular el acceso a insumos esenciales*” contenido en la RESOLUCIÓN, “*esta autoridad considera que su facultad de regular el acceso a insumos esenciales, además de observar la CPEUM y las leyes emitidas por el Congreso de la Unión, debe guardar coherencia con el resto del sistema jurídico mexicano, preservando el orden constitucional en el que está basado el Estado mexicano, incluyendo el principio de legalidad y el principio de división de poderes. Por lo tanto, la regulación en materia de acceso a insumos esenciales debe insertarse por debajo de las leyes del Congreso de la Unión, de manera que no contravenga al resto de la normatividad vigente, incluyendo los reglamentos, decretos y ordenamientos del Ejecutivo, así como la regulación de los sectores aeroportuario y aeronáutico, con apego a su ámbito material de competencia.*” Véase la página 293 de la RESOLUCIÓN.

DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES. Lo anterior, toda vez que: (i) en la MEDIDA M11 se establecen obligaciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO en materia de los límites a la acumulación de horarios que no contradicen lo señalado en la NUEVA REGULACIÓN y que AICM deberá imponer a través de sus atribuciones relacionadas con la asignación y el retiro de horarios;⁹¹ (ii) la MEDIDA M11 no tiene un impacto en los horarios respecto de los cuales resulta exigible la prioridad histórica, como se desprende del contenido del primer párrafo de la MEDIDA M11; (iii) AICM no acredita que la aplicación de los límites a la acumulación de horarios corresponda al coordinador de horarios, como ya se ha explicado; (iv) la MEDIDA M11 contiene disposiciones adicionales que pueden complementar la NUEVA REGULACIÓN para evitar o prevenir abusos a través de la acumulación excesiva de horarios, mediante la imposición de obligaciones al órgano encargado de la asignación y el retiro de horarios, esto es el administrador aeroportuario del AICM, lo cual permitiría cumplir (al menos parcialmente, en tanto se resuelve la controversia constitucional) con los objetivos de los LINEAMIENTOS; y (v) el AICM podría identificar los horarios que corresponden para efectos de aplicar los límites a la acumulación de horarios establecidos en la MEDIDA M11 en el momento que estime más apropiado, siempre y cuando ello ocurra antes de la fecha límite para efectos de la asignación de los horarios de temporada; esto es, AICM podría aplicar y hacer cumplir los límites a la acumulación de horarios establecidos en la MEDIDA M11 entre el momento en que reciba la información pertinente por parte de los órganos que cuentan con funciones relativas a la supervisión y calificación del uso de los horarios de aterrizaje y despegue (como los reportes del coordinador de horarios, los informes del Subcomité de Demoras y las recomendaciones del COH) y la fecha límite que corresponda para efectos de la asignación de los horarios de temporada.⁹² Por las razones expuestas, se considera que las obligaciones establecidas en la MEDIDA M11 son consistentes con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN y es posible exigir al AICM el cumplimiento de las obligaciones previstas en dicha medida, sin que ello implique obligar al AICM a contravenir o violar las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES.

⁹¹ Corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO no sólo asignar los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos, sino también retirar aquellos horarios que se intercambien o cedan en contravención a lo establecido en la regulación vigente (esto es, el artículo 98 del RLA y las BASES GENERALES, de conformidad con lo señalado en la Base Décima Quinta de las BASES GENERALES).

⁹² En este sentido, AICM no acredita la existencia de algún impedimento para cumplir con la Medida M11 con motivo de posibles inconsistencias con el calendario de actividades en materia de la asignación de horarios, ni tampoco que dicha medida pueda perjudicar las actividades establecidas en el calendario de actividades que refiere. Asimismo, AICM no acredita que existan o puedan existir consecuencias adversas para la planeación operativa del AICM y de los transportistas aéreos, entre otras razones debido a que: (i) AICM no acredita que se desfase el cumplimiento del calendario internacional con motivo de la aplicación de la MEDIDA M11 (el sólo hecho de que se requiera tiempo para contabilizar y analizar los horarios que conforman series y que podrían actualizar el límite de 35% previsto en la MEDIDA M11 no implica que necesariamente se desfasen las actividades del calendario, dado que corresponde al administrador aeroportuario asignar los horarios dentro del periodo establecido en la regulación aplicable con base en los informes, reportes y recomendaciones que corresponde emitir a otros entes u órganos) y (ii) como se indica en la Medida M11, el límite de acumulación de horarios no perjudica los horarios que puedan asignarse en virtud de la prioridad histórica, a menos de que en términos de la regulación aplicable los transportistas aéreos no utilicen u ocupen los horarios asignados en términos de la regulación aplicable; en este sentido, no es la aplicación del límite a la acumulación de horarios el acto que "rompe" o "rompería" las series, sino el incumplimiento de los transportistas aéreos a las reglas previstas en la regulación aplicable. Al respecto, véanse las manifestaciones de AICM que se ubican en los folios 39426, 39427 y 39507 a 39509 del EXPEDIENTE.

Por otro lado, esta autoridad tiene en cuenta que, en cumplimiento a la EJECUTORIA, el PLENO dejó sin efectos las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN únicamente en lo que se refiere a DELTA. Lo anterior es relevante para efectos de evaluar el posible impacto que tendrían la MEDIDA M11 en caso de que el AICM llegara a aplicar esta medida de forma diferenciada, es decir, sólo respecto de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS, pero no respecto de DELTA o en perjuicio de DELTA.

Si bien las obligaciones previstas en la MEDIDA M11 se encuentran dirigidas al AICM, también es cierto que en la MEDIDA M11 se prevé la obligación a cargo de AICM de limitar o restringir la asignación de horarios de aterrizaje y despegue a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que alcancen o rebasen los límites establecidos en dicha medida. Asimismo, la MEDIDA M11 se encuentra estrechamente relacionada con las MEDIDAS M10 y M12 que, entre otras cuestiones, prevén mecanismos para evitar que los TRANSPORTISTAS AÉREOS evadan los límites a la acumulación de horarios establecidos en la MEDIDA M11 o cometan abusos en las transacciones de cesiones e intercambios de horarios.

Al respecto, se indica que no hay dentro del EXPEDIENTE elementos de convicción que en términos de eficiencia justifiquen la aplicación de la MEDIDA M11 únicamente respecto de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS, pero no respecto de DELTA. De hecho, la aplicación diferenciada de las reglas relacionadas con la aplicación de límites en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en perjuicio de TRANSPORTISTAS AÉREOS distintos a DELTA y GAM podría poner en desventaja a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que se encontrarían sujetos a disposiciones que no resultarían aplicables o exigibles respecto de DELTA.

G. Manifestaciones sobre la Medida M12

Mediante los escritos presentados los días veinte de octubre y veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete AICM refirió la existencia de incompatibilidades o contradicciones entre el contenido de la MEDIDA M12 y las disposiciones incluidas en la NUEVA REGULACIÓN. AICM manifestó fundamentalmente que las figuras regulatorias introducidas en la NUEVA REGULACIÓN solucionan los problemas de acceso al INSUMO ESENCIAL e indicó que la medida M12 implica un periodo de trabajo y tiempo correspondiente a la revisión de la asignación que el coordinador de horarios proponga al administrador aeroportuario para identificar el límite de acumulación de horarios del 35% en cada una de las horas de las 06:00 a las 22:59 horas y dicho proceso no se encuentra previsto en el calendario internacional de actividades de coordinación.

Como se indicó previamente, AICM no acredita que la aplicación de los límites a la acumulación de horarios corresponda al coordinador de horarios. Tanto la MEDIDA M11 como la MEDIDA M12 se ocupan precisamente de las atribuciones que corresponden al órgano que cumple la función de asignar y retirar los horarios de aterrizaje (esto es, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y no el coordinador de horarios). Al respecto, mediante la MEDIDA M12 también se impone al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO la obligación de recabar la información respecto de todas las operaciones conjuntas que los TRANSPORTISTAS AÉREOS realicen en el AEROPUERTO, en particular, los acuerdos, contratos o convenios a través de los cuales se realicen dichas operaciones.

Asimismo, de conformidad con lo establecido en la MEDIDA M12, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO debe recabar respecto de cada uno de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que participen

en operaciones conjuntas, declaraciones bajo protesta de decir verdad a través de las cuales manifiesten que las operaciones conjuntas, los acuerdos de arrendamiento húmedo o de código compartido, así como las alianzas comerciales, las coinversiones o cualquier otro tipo de acuerdo, convenio o contrato entre TRANSPORTISTAS AÉREOS no serán utilizadas como un mecanismo para evadir el límite a la acumulación de horarios previsto en estos lineamientos.

Dichas obligaciones son consistentes con lo establecido en la fracción XIII de la Base Décima Octava de las BASES GENERALES, misma que prevé la obligación a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO de publicar información respecto de las operaciones conjuntas.

En este sentido, la MEDIDA M12 no contraviene ni viola las disposiciones previstas en el DECRETO DE REFORMA AL RLA y las BASES GENERALES. Al respecto, debe tenerse en cuenta que la MEDIDA M12 contiene disposiciones adicionales que pueden complementar la NUEVA REGULACIÓN para evitar o prevenir abusos a través de las operaciones conjuntas. De este modo, se considera que las obligaciones establecidas en la MEDIDA M12 son consistentes con las atribuciones y funciones a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO previstas en la NUEVA REGULACIÓN.

Por otro lado, esta autoridad tiene en cuenta que, en cumplimiento a la EJECUTORIA, el PLENO dejó sin efectos las medidas contenidas en la RESOLUCIÓN únicamente en lo que se refiere a DELTA. Lo anterior es relevante para efectos de evaluar el posible impacto que tendrían la MEDIDA M12 en caso de que el AICM llegara a aplicar esta medida de forma diferenciada, es decir, sólo respecto de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS, pero no respecto de DELTA o en perjuicio de DELTA.

Si bien las obligaciones previstas en la MEDIDA M12 se encuentran dirigidas al AICM, también es cierto que en la MEDIDA M12 se prevé la obligación a cargo de AICM de exigir a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, incluyendo a DELTA, la entrega de diversa información relacionada con la realización de operaciones conjuntas. Asimismo, la MEDIDA M12 se encuentra estrechamente relacionada con las MEDIDA M11 la cual, entre otras cuestiones, prevé límites a la acumulación de horarios.

Por otro lado, no hay dentro del EXPEDIENTE elementos de convicción que en términos de eficiencia justifiquen la aplicación de la MEDIDA M12 únicamente respecto de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS, pero no respecto de DELTA. De hecho, la aplicación diferenciada de las reglas relacionadas con la realización de operaciones conjuntas no generaría incrementos en eficiencia en los mercados, sino que incluso podría poner en desventaja a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que se encontrarían sujetos a disposiciones que no resultarían aplicables o exigibles respecto de DELTA.

H. Conclusiones

De conformidad con los razonamientos expuestos, las MEDIDAS M2, M3, M4, M5, M6, M7, M9, M10, M11 y M12 no resultan exigibles al AICM toda vez que, por una parte, implican la existencia de obligaciones que se contraponen con la NUEVA REGULACIÓN -la cual no resuelve los problemas de competencia económica identificados en la RESOLUCIÓN y se encuentra vigente en virtud de lo resuelto por la SCJN- y, por otra parte, no existen elementos de convicción dentro del EXPEDIENTE



que justifiquen su aplicación diferenciada únicamente respecto de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS.

De este modo, debido a que, en términos de la EJECUTORIA, las medidas no pueden ser aplicadas en perjuicio de DELTA, la aplicación de las MEDIDAS M2, M3, M4, M5, M6, M7, M9, M10, M11 y M12 generaría ineficiencias o distorsiones en el mercado que no se encuentran justificadas.

Por otro lado, si bien el contenido de medidas las MEDIDAS M8 y M13 es consistente con la NUEVA REGULACIÓN y su aplicación no podría causar un perjuicio a DELTA, dichas medidas únicamente aportan valor para efectos del cumplimiento de los objetivos de los LINEAMIENTOS en la medida en que formen parte de un mecanismo de asignación y supervisión de horarios eficiente y que tenga la capacidad de eliminar los efectos anticompetitivos derivados de la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL identificados en la RESOLUCIÓN.

En este sentido, dadas las deficiencias observadas en la NUEVA REGULACIÓN, se estima que exigir el cumplimiento de las medidas M8 y M13 no resulta suficiente para eliminar los problemas de competencia relacionados con las modalidades de acceso al INSUMO ESENCIAL.

En cuanto a la MEDIDA M1, en adición a lo señalado previamente respecto de la existencia de un impedimento parcial debido a que la NUEVA REGULACIÓN ya no prevé la asignación de horarios por medio de la subasta, se indica que las fracciones II, V, VI, VII, IX, X, XI, XII y XIII de la MEDIDA M1, conllevan la obligación a cargo de AICM de recabar o publicar información de los transportistas aéreos, incluyendo a DELTA.

Si bien la aplicación de la MEDIDA M1 respecto de todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS, con la excepción de DELTA, no necesariamente implica la generación de condiciones adversas para los TRANSPORTISTAS AÉREOS que compiten con DELTA, no existe dentro del expediente información que justifique, en términos de eficiencia, la existencia de obligaciones diferenciadas en materia de transparencia y publicación de información relacionada con la asignación y la supervisión del uso de los horarios de aterrizaje y despegue. Asimismo, exigir el cumplimiento de la MEDIDA M1 tendría un impacto mínimo en el mercado si no forma parte de un mecanismo de asignación y supervisión de horarios eficiente y que tenga la capacidad de eliminar los efectos anticompetitivos derivados de la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL identificados en la RESOLUCIÓN.

Por otra parte, se estima que las medidas originalmente propuestas por la COMISIÓN son integrales, en el sentido de que las mismas se complementan para resolver el problema de acceso al insumo esencial y crear un ambiente propicio para la competencia en el mercado. De tal forma que implementar unas medidas y otras no, o excluir a algunos agentes económicos de la aplicación de una o varias medidas podría generar mayores problemas de competencia que los que se pretende resolver.

Sin perjuicio de lo anterior, se indica que la presente resolución no modifica ni revoca la RESOLUCIÓN por lo que hace a los pronunciamientos que en ella se contienen respecto de: (i) la falta de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante que corresponde al de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas provisto mediante la pista, calles de rodaje, las ayudas visuales y plataformas del Aeropuerto Internacional Benito Juárez



40054

de la Ciudad de México y (ii) la existencia de un insumo esencial, controlado por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., que genera efectos anticompetitivos y afecta a todas las operaciones del servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros y del servicio público de transporte aéreo internacional de pasajeros que se realizan en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México.

Como se indica en la presente resolución, la entrada en vigor de la NUEVA REGULACIÓN en ninguna forma ha resuelto ni resolverá por sí misma la falta de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante que corresponde al de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas provisto mediante la pista, calles de rodaje, las ayudas visuales y plataformas del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México.

En este sentido, se indica que la COMISIÓN se reserva el ejercicio de sus facultades previstas en la LFCE para realizar las investigaciones, estudios u opiniones que las autoridades correspondientes consideren pertinente realizar en términos de la LFCE. Asimismo, la presente resolución no prejuzga respecto de la realización de prácticas monopólicas u otras conductas anticompetitivas que, en términos de la LFCE, tengan como objeto disminuir, dañar o impedir la libre competencia o la competencia económica, por lo que no releva de otras responsabilidades a ninguno de los agentes económicos involucrados en el procedimiento.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, el PLENO;

RESUELVE:

PRIMERO. No resultan exigibles ni aplicables las MEDIDAS M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M10, M11, M12 y M13 establecidas en la RESOLUCIÓN, de conformidad con las consideraciones establecidas en la la "CUARTA" Consideración de Derecho de la presente resolución.

SEGUNDO. Notifíquese personalmente esta resolución a Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., y mediante oficio al Titular del Poder Ejecutivo Federal y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

TERCERO. Notifíquese personalmente esta resolución a: (i) ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.; (ii) Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V.; (iii) Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.; (iv) Grupo Aéreo Monterrey, S.A. de C.V.; (v) Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.; (vi) Transportes Aeromar, S.A. de C.V.; (vii) American Airlines, Inc.; (viii) Delta Airlines, Inc.; y (ix) United Airlines, Inc.

CUARTO. Publíquese en la página de Internet de esta Comisión Federal de Competencia Económica la versión pública de la presente resolución, de conformidad con lo establecido en los artículos 49, 94 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica. Lo anterior, dentro del plazo previsto en el artículo 47 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica. De conformidad con lo establecido en el citado artículo 94 de la LFCE, los datos relevantes de la presente resolución deberán ser publicados en el Diario Oficial de la Federación.



Notifíquese en términos de lo dispuesto por los artículos 170, en relación con el artículo 171 de las **DISPOSICIONES REGULATORIAS**. Así lo resolvió el PLENO con fundamento en los artículos citados a lo largo de la presente resolución, por mayoría de cinco votos, de conformidad con las consideraciones establecidas en la “Cuarta” Consideración de Derecho de la presente resolución, con voto en contra del Comisionado Eduardo Martínez Chombo, quien considera que si bien no resultan exigibles ni aplicables las Medidas M2, M3, M4, M5, M6, M7 y M9 establecidas en la RESOLUCIÓN, sí podrían ser exigibles y aplicables las Medidas M1, M8, M10, M11, M12 y M13; previa excusa de la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez calificada como procedente. Lo anterior ante la fe del Secretario Técnico de la Comisión Federal de Competencia Económica, de conformidad con los artículos 2, fracción VIII, 4, fracción IV, 18, 19, 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI del Estatuto. Conste.

Palacios

Alejandra Palacios Prieto
Comisionada Presidenta

[Signature]

Jesús Ignacio Navarro Zermeño
Comisionado

[Signature]

Eduardo Martínez Chombo
Comisionado

[Signature]

Alejandro Faya Rodríguez
Comisionado

[Signature]

José Eduardo Mendoza Contreras
Comisionado

[Signature]

Gustavo Rodrigo Pérez Valdespín
Comisionado

[Signature]

Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico



Notificado
por lista
a Aero en bee
Nacionales, S.
de C.V.
el cuatro de
marzo de
dos mil
veinte.

