COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

DATOS relevantes de la Resolución emitida en el expediente IEBC-001-2015 por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comisión Federal de Competencia Económica.- Secretaría Técnica.- Oficio ST-CFCE-2017-253.

“DATOS RELEVANTES DE LA RESOLUCIÓN EMITIDA EN EL EXPEDIENTE IEBC-001-2015 POR EL PLENO DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA.

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; 1º, 2º, 3º, 4º, 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 1º, 2º, 6º 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 el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica emitió el veintiséis de junio de dos mil diecisiete la resolución en el expediente IEBC-001-2015 (en adelante, “EXPEDIENTE”), relativo a una investigación iniciada para determinar la existencia de insumos esenciales o barreras a la competencia y libre concurrencia (en adelante, “RESOLUCIÓN”), cuyos datos relevantes se expresan a continuación:

I. Antecedentes

El cinco de febrero de dos mil quince, el titular de la Autoridad Investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, COFECE) emitió el acuerdo por el cual se dio inicio la investigación de oficio identificada con el número de expediente IEBC-001-2015 en el mercado de la provisión de los servicios de transporte aéreo que utilizan el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue, a fin de determinar la probable existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos.

El extracto del acuerdo de inicio de la investigación fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el dieciséis de febrero de dos mil quince.

El diecinueve de febrero de dos mil dieciséis, la Autoridad Investigadora de la COFECE emitió el Dictamen Preliminar (en adelante, “DP”) mediante el cual señaló la existencia de elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos, por lo cual se propusieron medidas correctivas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO.

El tres de abril de dos mil diecisiete el Secretario Técnico de la Comisión Federal de Competencia Económica emitió un acuerdo mediante el cual, entre otras cuestiones, señaló que se tenía por integrado el EXPEDIENTE a la fecha del vencimiento del plazo para formular alegatos, esto es, a partir del treinta de marzo de dos mil diecisiete.

II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA.- El Pleno de la COFECE es competente para resolver sobre 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 acuerdo con el artículo 94 de la LFCE, el procedimiento que se tramitó en el EXPEDIENTE tiene por objeto el análisis de las condiciones de competencia en el MERCADO INVESTIGADO para efectos de determinar la existencia de insumos esenciales o barreras a la competencia y libre concurrencia.

Así, 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, la RESOLUCIÓN constituye un acto administrativo a través del cual la COMISIÓN emite lineamientos para regular las modalidades de acceso al INSUMO ESENCIAL y 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.

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.

La RESOLUCIÓN no constituye un prejuizgamiento sobre la existencia o realización de alguna de las conductas anticompetitivas y/o supuestos que se establecen en el Libro Segundo de la LFCE, en el MERCADO INVESTIGADO o dentro del mercado relevante descrito en esta resolución, específicamente respecto de las prácticas monopólicas referidas en los artículos 53 y 54 de dicho ordenamiento.

TERCERA.- En el DP se analizaron principalmente los elementos que se señalaron en el extracto del mismo que fue publicado en el DOF el veintinueve de febrero de dos mil dieciséis

III. MERCADO INVESTIGADO

En el DP se determinó preliminarmente que el MERCADO INVESTIGADO comprende tanto el mercado de los servicios de transporte aéreo en el AEROPUERTO, como el mercado de los servicios aeroportuarios ofrecidos en el AEROPUERTO que son necesarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue.

IV. MERCADO RELEVANTE, PODER SUSTANCIAL Y CONDICIONES DE COMPETENCIA EFECTIVA

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (en adelante, AICM) es un agente económico que presta servicios aeroportuarios en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (en adelante, AEROPUERTO), servicios que forman parte de la actividad económica.

El mercado relevante, en su dimensión de producto y dimensión geográfica, 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.

Lo anterior, debido a que: i) para los transportistas aéreos (TRANSPORTISTAS), usuarios de la pista, calles de rodaje, ayudas visuales, plataformas y de los servicios que de esta infraestructura se derivan, la provisión de los servicios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas en otros aeropuertos no son sustitutos; ii) resulta inviable que otro concesionario aeroportuario establezca instalaciones para atender la demanda de los TRANSPORTISTAS por 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; y iii) existen restricciones económicas, normativas y temporales para que los TRANSPORTISTAS puedan abastecerse de los servicios aeroportuarios desde otros aeropuertos, o para que los TRANSPORTISTAS puedan acudir a otros aeropuertos.

De conformidad con el análisis en materia de la delimitación del mercado relevante y sustitución, en particular, de conformidad con el análisis que se realizó dentro del DP y la resolución, los TRANSPORTISTAS no pueden acceder a fuentes alternativas de abasto dentro del mercado relevante. AICM no tiene competidores en el mercado relevante.

AICM es el único agente económico que tiene la capacidad de modificar la tarifa de los servicios aeroportuarios, sujeto a previa consideración del Comité de Operación y Horarios del AEROPUERTO para su posterior envío a la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General a la que se solicita realice las gestiones ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (en adelante, SHCP) para su autorización.

El procedimiento no incluyó propuestas relacionadas con el nivel tarifario. La facultad de autorizar las tarifas de los servicios aeroportuarios propuestas por el AICM que corresponde a la SHCP, lo cual no le resta al AICM poder de mercado y no es un hecho que trascienda en las consideraciones materia del procedimiento, porque los efectos anticompetitivos identificados en el DP derivan fundamentalmente de los procedimientos y mecanismos de acceso al insumo esencial, esto es, el procedimiento administrativo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, el cual es administrado por AICM a través del administrador aeroportuario designado por el AICM para administrar el AEROPUERTO (en adelante, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO), y no de las tarifas cobradas a los usuarios de los servicios aeroportuarios.

AICM tiene la capacidad de restringir el abasto debido a que es quien establece, mediante contratos los términos y condiciones de los servicios aeroportuarios en el AEROPUERTO. Los TRANSPORTISTAS no pueden acceder a fuentes alternativas de abasto dentro del mercado relevante. No hay agentes económicos que puedan contrarrestar dicho poder debido a que el AICM es el único agente económico que participa en el mercado relevante. Asimismo, en el mercado relevante no existen otros aeropuertos, sustitutos del AEROPUERTO, que puedan significar competencia para el AICM.

De conformidad con el análisis incluido dentro del DP y la resolución, AICM es el agente económico que tiene poder sustancial en el mercado relevante de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas provistos mediante la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataforma del AEROPUERTO.

Toda vez que el AICM tiene poder sustancial en el mercado relevante, no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante. Lo anterior, según lo establecido en la fracción III del artículo 94 de la LFCE, y en virtud de los siguientes elementos:

- El AICM es el único agente económico que puede prestar los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas, así como la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. Además, es el único agente económico que puede modificar la tarifa de los servicios aeroportuarios y restringir el abasto, sin que otros agentes competidores puedan contrarrestar dicho poder.
- Existen barreras de tipo económicas, técnicas y normativas significativas en el mercado de la provisión de servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, de plataforma y control en plataformas, que eliminan o impiden la posibilidad de que exista otro competidor, de conformidad con el análisis realizado dentro del DP y de la presente resolución.

V. DETERMINACIÓN DE LA EXISTENCIA DE UN INSUMO ESENCIAL

El acceso a la infraestructura dada por la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO es controlado por AICM, quien tiene poder sustancial en el mercado relevante.

De conformidad con los elementos analizados dentro de la RESOLUCIÓN, dadas las características específicas de la infraestructura integrada por la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO, no existe la posibilidad de que otro agente económico cuente con la capacidad técnica, económica y legal para la reproducción de un aeropuerto alterno dentro del ámbito geográfico del mercado del INSUMO ESENCIAL, es decir, dentro de la Zona Metropolitana del Valle de México. Por lo tanto, no es viable mientras el AEROPUERTO esté en operación, la reproducción de la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO desde un punto de vista técnico, legal o económico.

El acceso a las pistas, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO, resulta indispensable para la operación de los TRANSPORTISTAS y para poder competir en mercados descendentes ("downstream"), en este caso, los mercados que en su conjunto forman parte de los mercados de servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros y el servicio de transporte aéreo internacional regular de pasajeros (en adelante, TARP).

En el presente caso, es a través de los servicios aeroportuarios identificados en el DP que los TRANSPORTISTAS pueden hacer uso de la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO. El uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales son elementos indispensables para realizar operaciones de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. Dichos elementos constituyen un insumo esencial para que los TRANSPORTISTAS puedan realizar sus operaciones de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. No se puede acceder a la infraestructura del AEROPUERTO si no es a través de los servicios aeroportuarios que permiten su uso.

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 no tienen sustitutos. Asimismo, la provisión de los servicios aeroportuarios señalados depende a su vez de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, con lo cual se dota a los TRANSPORTISTAS del acceso a la infraestructura en donde se prestan estos servicios, mismos que, de acuerdo con la dimensión geográfica del mercado relevante, corresponden a los servicios provistos en el AEROPUERTO. En este sentido, el insumo analizado no tiene sustitutos debido a que los TRANSPORTISTAS no pueden acceder a fuentes alternativas de abasto dentro del mercado relevante a ninguna hora del día.

El análisis realizado permite concluir que la infraestructura dada por la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO son elementos que resultan indispensables para la operación de los TRANSPORTISTAS, de conformidad con el análisis realizado dentro del DP y la RESOLUCIÓN. Asimismo, deben tenerse en cuenta las circunstancias bajo las cuales el AICM llegó a controlar el INSUMO ESENCIAL y los criterios establecidos en las DRs en relación con lo que establece la fracción V del artículo 60 de la LFCE.

El AICM llegó a controlar el INSUMO ESENCIAL vía una concesión para administrar, operar y explotar y, en su caso, llevar a cabo construcciones en el aeródromo civil de servicio público. Las circunstancias particulares en relación con la forma en que el AICM llegó a controlar el INSUMO ESENCIAL a través de dicha concesión que se analizaron fueron las siguientes: (i) los bienes concesionados fueron adjudicados de forma directa, es decir, sin mediar una licitación previa en la que el AICM haya competido con otros agentes económicos por el control del insumo analizado y los servicios asociados; (ii) la concesión permite usar, explotar y aprovechar los

bienes de dominio público, es decir, los elementos de la infraestructura del AEROPUERTO considerados como INSUMO ESENCIAL (pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas) para la prestación de los servicios de TRANSPORTE AÉREO; (iii) el concesionario debe pagar una contraprestación por haber recibido la concesión como negocio en marcha, es decir, sin que haya efectuado las inversiones y esfuerzos requeridos para iniciar este negocio; y (iv) el monto de la contraprestación es determinado por la SCT, se cubre anualmente y está sujeta a la disponibilidad presupuestal del AICM en el año correspondiente; es decir, no se asocia necesariamente a un criterio de eficiencia económica y de mercado por la explotación del bien de dominio público.

En cuanto el análisis del criterio establecido en el artículo 10 de las DRs en relación con lo que establece la fracción V del artículo 60 de la LFCE, en esta resolución se identifican las ganancias en eficiencia evaluadas en el DP que no fueron desvirtuadas a través de las manifestaciones y las pruebas presentadas a través de los escritos de manifestaciones al DP. En esta resolución se incluyen razonamientos adicionales en relación con el análisis en materia de ganancias en eficiencia.

VI. PROBLEMAS IDENTIFICADOS EN LOS PROCEDIMIENTOS PARA EL ACCESO AL INSUMO ESENCIAL Y LOS EFECTOS ANTICOMPETITIVOS QUE DERIVAN DE LA FORMA DE ACCESO AL INSUMO ESENCIAL

- Operaciones de aviación oficial y de aviación general

Las operaciones oficiales y de aviación general impiden que la infraestructura del AEROPUERTO sea ocupada por otros TRANSPORTISTAS precisamente en horas de alta intensidad de tráfico. Dicha situación también resta certeza de que se respeten los horarios de operación previstos para los distintos tipos de operaciones, conforme al marco jurídico en la materia. Lo anterior, a pesar de que las operaciones de aviación oficial y de aviación civil no representan la frecuencia tan alta referida en el DP.

De conformidad con el análisis incluido dentro de la RESOLUCIÓN, las operaciones de aviación oficial y de aviación general, han rebasado en ocasiones el número máximo de operaciones de ese tipo permitidas tanto en la circular obligatoria CO SA-30/12 como en el "Acuerdo entre AICM y Aeronáutica Civil de la SCT con la CANAERO sobre asignación de horarios".

Las operaciones de aviación oficial y de aviación general no son parte del mercado en el cual se verifica la existencia de efectos anticompetitivos, pero las operaciones oficiales y de aviación general limitan la contestabilidad del mercado TARP y pueden fungir como una barrera a la entrada y expansión de los TRANSPORTISTAS debido a que las operaciones de este tipo reducen el uso eficiente de la capacidad del AEROPUERTO en cuanto a los vuelos de TARP.

El mismo Decreto que establece el cierre del AEROPUERTO publicado en el DOF el trece de enero de mil novecientos noventa y cuatro no contiene los parámetros que permitan acotar la discrecionalidad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, respecto de la autorización de operaciones oficiales y aviación general, pues le otorga la facultad para determinar prácticamente cualquier excepción al mismo.

Para efecto de la determinación sobre las medidas y las recomendaciones que corresponde emitir a esta COFECE, se tendrá en cuenta que la emisión de regulación y restricciones a las operaciones oficiales y de aviación general en el AEROPUERTO no dependen ni pueden ser prohibidas por el AICM.

- Comercialización de vuelos en horarios que no han sido asignados

De conformidad con el análisis incluido dentro de esta resolución, los TRANSPORTISTAS comercializan operaciones en horarios que no tienen la certeza de que les serán asignados.

El mecanismo actual de acceso al AEROPUERTO permite que se comercialicen vuelos e itinerarios sin tener la certeza de que se obtenga la asignación del horario correspondiente, mismo que es necesario para su operación.

- Operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue

En el AEROPUERTO se realizan operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue.

Las operaciones sin horario asignado coadyuvan al desfase de las operaciones programadas, generan incertidumbre de que las operaciones se efectúen conforme a lo planificado y obstruyen la operación del resto de los TRANSPORTISTAS. Las operaciones sin horario asignado tienen un impacto en la certeza de las operaciones planificadas que sí tenían un horario asignado. Los TRANSPORTISTAS no son sancionados por operar sin horario asignado, por lo que no tienen incentivo alguno para abstenerse de realizar tales prácticas.

- Asignación de horarios adicionales y bajos niveles de ocupación de los horarios asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD⁴

Los TRANSPORTISTAS no tienen certeza sobre cuáles horarios de aterrizaje y despegue asignados y operados en temporadas previas será posible obtener el CRITERIO DE PRIORIDAD por AICM, como se mostró en la RESOLUCIÓN. En general, los TRANSPORTISTAS no tienen certeza de los criterios de asignación que toma en cuenta AICM y, en particular, no tienen certeza de los criterios bajo los cuales los horarios asignados por disponibilidad pueden generar prioridad.

Las manifestaciones de AICM indicaron que cuenta con discrecionalidad para decidir sobre la prioridad en el caso de los horarios adicionales que se asignan por disponibilidad. En este sentido, los TRANSPORTISTAS no tienen certeza de las operaciones que pueden planificar.

Por otra parte, en el AEROPUERTO el porcentaje de horarios adicionales asignados durante la temporada es muy elevado, lo cual guarda relación con el hecho de que los TRANSPORTISTAS no tienen acceso a los horarios de largo plazo por el CRITERIO DE PRIORIDAD a pesar de que una elevada proporción de los horarios asignados mediante el CRITERIO DE PRIORIDAD no se utilizan con dicho criterio. Los TRANSPORTISTAS no utilizan en una proporción importante la asignación de largo plazo como una asignación definitiva y se valen de la solicitud de horarios adicionales, los cuales no hay garantía de obtener, para complementar sus operaciones comerciales.

La elevada demanda de horarios adicionales durante la temporada que se asignan sin derechos de prioridad señala que los TRANSPORTISTAS no reciben asignaciones que atiendan sus necesidades de planeación y operación. Asimismo, la actual forma en que AICM aborda la oferta insuficiente de horarios es mediante la posibilidad de solicitar horarios adicionales, desfavoreciendo a los TRANSPORTISTAS que no pueden computar dichos horarios como parte de sus futuras solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de largo plazo o de temporada.

De conformidad con el análisis incluido dentro de esta resolución, no utilizar los horarios de aterrizaje asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD tiene efectos adversos sobre todos los participantes en el mercado de TARP, puesto que la no utilización de dichos horarios de conformidad con el CRITERIO DE PRIORIDAD limita la capacidad de planeación de largo plazo de los TRANSPORTISTAS. Los TRANSPORTISTAS que basan su oferta de vuelos en horarios adicionales, asignados una vez iniciada la temporada (sin prioridad), se encuentran en fuerte desventaja competitiva debido a que, si dichos TRANSPORTISTAS optan por comercializar los vuelos sin un horario previamente asignado, éstos no tienen la certeza de que podrán operar dichos vuelos y, por lo tanto, redimir su obligación con los usuarios del TRANSPORTE AÉREO en el momento y forma en que dichos vuelos fueron promocionados.

Asimismo, las asignaciones de temporada no son utilizadas en su totalidad y, en consecuencia, parte significativa de la operación se realiza mediante horarios adicionales que, como se observa en la presente resolución, tienen mejores índices de uso que los de temporada.

La actual forma en que el AICM aborda la oferta insuficiente de horarios es mediante la posibilidad de solicitar horarios adicionales, desfavoreciendo a los nuevos TRANSPORTISTAS quienes no pueden computar dichos horarios como parte de sus futuras solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de largo plazo o de temporada.

- Conformación de la Base Inicial de Horarios

La conformación de la Base Inicial de horarios de aterrizaje y despegue que se atienden en el AEROPUERTO ha sufrido modificaciones a lo largo del tiempo, lo cual deriva en incertidumbre a los TRANSPORTISTAS sobre los horarios de aterrizaje y despegue que podrán obtener mediante su asignación, ya que no tienen certeza sobre el funcionamiento y aplicación del proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.

- Deficiencias en el procedimiento de cancelaciones de horarios

Como se indica en la resolución, en el EXPEDIENTE obran diversos elementos que evidencian que el contenido de las reglas relacionadas con el procedimiento de cancelaciones de horarios permite a los TRANSPORTISTAS realizar cancelaciones sin que ello repercuta en la prioridad. El número de horarios cancelados en el AEROPUERTO es muy bajo si se considera que una gran cantidad de horarios asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD no se utilizan bajo dicho criterio, es decir, no se utilizan de conformidad con la asignación de temporada o de largo plazo. No se liberan dichos horarios mediante un procedimiento de cancelaciones que incida en el porcentaje mínimo de utilización determinante para el reconocimiento de la prioridad, dada la gran diferencia que se observa entre los porcentajes de horarios no operados con prioridad y el bajo nivel de cancelaciones.

⁴ La asignación de temporada que se realiza otorgando prioridad a los TRANSPORTISTAS que habiendo tenido un horario de aterrizaje y/o despegue asignado la temporada equivalente anterior, lo hubieren ocupado.

El procedimiento de asignación de horarios del AEROPUERTO impide la aplicación eficaz de la regla relativa a las cancelaciones, tanto por el conjunto de reglas vigentes que presenta omisiones significativas en relación con la forma en que se computan y califican las cancelaciones, como por la forma en que AICM aplica la regulación vigente. Ello conlleva a que no exista certeza de las consecuencias en la prioridad sobre los horarios de aterrizaje y despegue que deriven de las cancelaciones de horarios en el AEROPUERTO.

- Falta de certeza en el procedimiento de asignación de horarios

Respecto de la falta de certeza en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, se identificaron las siguientes situaciones: (i) condiciones inciertas bajo las cuales es posible obtener la prioridad sobre los horarios asignados por disponibilidad durante la temporada; (ii) comercialización de vuelos e itinerarios sin tener certeza de que se obtendrá la asignación de horarios; (iii) realización de operaciones que no cuentan con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO; (iv) las deficiencias en la forma de computar el CRITERIO 85/15 y la incertidumbre que ello genera en materia del horario efectivo de operación para su siguiente asignación (por ejemplo, en materia del cómputo de demoras imputables y no imputables a los TRANSPORTISTAS); (v) deficiencias en los procedimientos en materia de cancelaciones; (vi) modificaciones a la conformación de la Base Inicial; (vii) los TRANSPORTISTAS desconocen la relevancia que tienen las recomendaciones elaboradas por el COH sobre las asignaciones de los horarios de aterrizaje y despegue y, por lo tanto, los mismos se enfrentan a condiciones de incertidumbre sobre las consideraciones que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO atiende en tales asignaciones; (viii) no obstante que desde el año dos mil cinco en el AEROPUERTO se han emitido diversas declaratorias de horarios de aterrizaje y despegue saturados, no se ha implementado el mecanismo de subastas de horarios de aterrizaje y despegue, por lo que los TRANSPORTISTAS no tienen certeza sobre el cumplimiento, en los casos y supuestos previstos en el marco regulatorio en la materia, del procedimiento de subastas de horarios de aterrizaje y despegue; (ix) no se han aplicado los mecanismos de retiro de horarios para reasignar horarios de aterrizaje y despegue que manda el artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos (RLA); los mecanismos de recuperación de horarios son relevantes debido a la escasez de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO; (x) no se prevé en la regulación un procedimiento detallado para ceder o intercambiar horarios de aterrizaje o despegue, ni tampoco fechas límite para que los TRANSPORTISTAS notifiquen al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO la cesión o intercambio de horarios de aterrizaje y despegue, así como tampoco existe un plazo para corroborar que los horarios de aterrizaje y despegue por ceder o intercambiar no tienen adeudos vencidos con el AEROPUERTO en la prestación de servicios aeroportuarios.

Asimismo, la falta de transparencia y disponibilidad de información en el procedimiento de asignación de horarios del AEROPUERTO genera incertidumbre en el procedimiento de asignación de horarios y dificulta la planeación y comercialización de las operaciones de los TRANSPORTISTAS, lo que, en consecuencia, incrementa la incertidumbre de sus operaciones; entre otras razones, debido a la falta de una fecha cierta relacionada con la publicación del listado de todos los horarios de largo plazo asignados por el AICM y la existencia de mecanismos establecidos en la normativa y las Reglas de Operación de AICM (RO) que permiten diferentes estándares de cumplimiento para los TRANSPORTISTAS.

- Incumplimiento de Horarios-Itinerarios (operaciones) autorizados por la SCT a los TRANSPORTISTAS

Como se explica en la resolución, AICM asigna horarios sin que después se realice la autorización de la SCT para realizar operaciones y la SCT autoriza operaciones respecto de horarios que no fueron asignados.

- Elevadas participaciones de mercado de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (GAM)

En el periodo comprendido entre enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce, GAM mostró las mayores participaciones de mercado, medidas tanto por número de vuelos como por número de pasajeros y por número de horarios asignados en las franjas horarias de mayor aglomeración de demanda.

Participación de GAM en el TARP

Año	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Pasajeros totales	33.00%	38.90%	44.40%	41.90%	40.80%	41.70%
Vuelos operados en el mercado TARP	36.10%	43.30%	50.10%	49.90%	47.80%	46.40%
Total de horarios asignados en las franjas de las 06:00 a las 22:59	38.35%	38.29%	33.20%	32.20%	34.94%	49.35%

Conforme a lo anterior es posible concluir que:

- La participación de GAM en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO (49.4% -cuarenta y nueve punto cuatro por ciento- en dos mil catorce) es mayor a su participación en el número de vuelos (46.4% -cuarenta y seis punto cuatro por ciento- en dos mil catorce); y
- La participación de GAM en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO (49.4% -cuarenta y nueve punto cuatro por ciento- en dos mil catorce) es mayor a su participación en el número de pasajeros (41.7% -cuarenta y uno punto siete por ciento- en dos mil catorce).
- Análisis de precios

Conforme al análisis realizado en la RESOLUCIÓN, se demuestra la existencia de efectos anticompetitivos. Al respecto, se documenta que ante un evento externo igual para todos los TRANSPORTISTAS (la salida de MEXICANA del mercado del TARP), GAM fue capaz de aumentar sus precios y mantenerlos en ese nivel durante el periodo analizado, sin que las decisiones del resto de los TRANSPORTISTAS pudieran contrarrestar dicho efecto. Esto implica que, tras la salida de MEXICANA del mercado, GAM aumentó y mantuvo sus precios elevados. Del análisis de las tres principales rutas nacionales que se operan desde el AEROPUERTO y en las que concurren tres competidores o más (Cancún, Guadalajara y Monterrey), puede deducirse que, en rutas menos competidas, es posible que GAM tuviera la capacidad de realizar un aumento similar con menores presiones competitivas.

Asimismo, con la información presentada por el mismo GAM en su Informe Pericial, se corroboró que GAM es capaz de cobrar precios más elevados que cualquiera de sus competidores en vuelos nacionales que tocan el AEROPUERTO. Parte de ese diferencial se podría tratar de explicar por las diferencias en el modelo de negocios; sin embargo, estos no explican la brecha en precios que se generó tras la salida de MEXICANA del mercado del TARP entre GAM y sus competidores.

Mediante el uso de distintos indicadores, en la RESOLUCIÓN se prueba que los márgenes de ganancia de GAM en el TARP en su conjunto son superiores a los de cualquiera de sus competidores, lo que ayuda a comprobar que GAM enfrenta poca presión competitiva de los TRANSPORTISTAS NACIONALES, lo que le permite cobrar tarifas más elevadas. Esto implica que, si bien GAM cobra una prima porcentual menor que sus competidores por usar el AEROPUERTO, sus tarifas finales son más elevadas que las de competidores como INTERJET, VOLARIS y VIVAEROBUS.

- Expansión en rutas

El mecanismo de asignación de horarios del AEROPUERTO no sólo reduce la posibilidad de los TRANSPORTISTAS de acceder a horarios de aterrizaje y despegue de manera que les limita la posibilidad de operar nuevas rutas, sino que reduce la posibilidad de que exista más presencia de TRANSPORTISTAS distintos a GAM en las rutas existentes.

- Restricciones a la capacidad

La falta de condiciones de competencia efectiva en el mercado "aguas arriba", así como las deficiencias identificadas en los procedimientos y mecanismos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, acentúan la escasez o baja disponibilidad de horarios en un aeropuerto que ya opera bajo condiciones de saturación; lo anterior, en combinación con las elevadas participaciones de mercado de GAM, la composición de su flota y el análisis realizado respecto del bajo nivel promedio de pasajeros por vuelo que muestra GAM en relación con el porcentaje de horarios de aterrizaje y despegue que le fueron asignados, permite concluir que, al menos GAM tiene incentivos para decidir por la utilización de aeronaves de menor tamaño, en combinación con altas frecuencias en rutas específicas, de manera estratégica para limitar la oferta de otros TRANSPORTISTAS, al menos en las rutas específicamente analizadas en el DP y, posiblemente, en el TARP en su conjunto.

Dado que el AICM no aplica los instrumentos previstos en el artículo 99 del RLA vigente, se concluyó que el actual mecanismo de acceso al INSUMO ESENCIAL distorsiona los incentivos y las decisiones de los TRANSPORTISTAS, ya que no incentiva a los agentes económicos a internalizar los costos de sus decisiones en cuanto al tipo y tamaño de aeronaves o los destinos y frecuencias que ofrecen.

- Barreras a la entrada o expansión en el TARP

Entre las barreras a la entrada o expansión en el TARP identificadas se encuentran las inversiones en flota, los elementos que dificultan el ingreso de nuevos oferentes derivadas de la capacidad del AEROPUERTO, y las barreras regulatorias, como la necesidad de contar con algún tipo de concesión o permiso o la posibilidad de la explotación de las rutas internacionales que dependen de acuerdos bilaterales entre México y otros Estados.

Asimismo, las reglas relacionadas con el procedimiento de cancelaciones de horarios permiten a los TRANSPORTISTAS realizar cancelaciones sin que ello repercuta en la prioridad que, en su caso, ostenten. Ello implica que no se liberan dichos horarios mediante un procedimiento de cancelaciones que incida en el porcentaje mínimo de utilización determinante para el reconocimiento de la prioridad, dada la gran diferencia que se observa entre los porcentajes de horarios no operados con prioridad y el bajo nivel de cancelaciones.

En cuanto a los mecanismos de cesión e intercambio vigentes, se observa que éstos actualmente son poco ágiles y no son suficientemente específicos, por lo que su interpretación puede resultar subjetiva. Asimismo, dichos procedimientos no establecen restricciones para que puedan realizarse cesiones o intercambios entre empresa de un mismo grupo, lo que puede derivar en barreras a la libre competencia, ya que ese mecanismo se presta a intercambios o cesiones que no son transparentes. De este modo, los mecanismos de cesión e intercambio vigentes propician la generación y permanencia de barreras a la entrada y al desarrollo de nuevos competidores en el AEROPUERTO y desincentivan la devolución de horarios de aterrizaje y despegue, imposibilitando que otros TRANSPORTISTAS tengan acceso a ellos.

En ningún caso las cesiones e intercambios deben ser utilizadas como un mecanismo para bloquear el acceso a otros TRANSPORTISTAS y, como lo señala el DP, ello puede ocurrir tanto entre agentes económicos competidores, como entre agentes económicos que forman parte del mismo grupo de interés económico o entre agentes económicos que participan en el mercado a través de alianzas comerciales, coinversiones o acuerdos de operaciones conjuntas, entre otros tipos de acuerdos.

Por otra parte, los vuelos operados con diferencia de tiempo respecto del horario asignado (operaciones con demora) generan un desplazamiento de los vuelos que tenían asignados los horarios en los cuales se realizan las operaciones con demora. Dicho desplazamiento es significativo precisamente por el elevado porcentaje de vuelos operados con demora y debido a la elevada proporción de demoras que se observan en las franjas horarias de mayor aglomeración de demanda.

Asimismo, las prioridades en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue guardan relación con las participaciones de mercado que hoy presentan algunos TRANSPORTISTAS. El mecanismo y los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue previsto en la normativa propicia la concentración al otorgar prioridades en la asignación de horarios al TRANSPORTISTA que haya operado el horario con anterioridad. Entre los criterios referidos debe tenerse en cuenta no sólo lo establecido en el RLA, sino también la regla de asignación por antigüedad prevista en las RO.

Por otro lado, de conformidad con el análisis incluido en la RESOLUCIÓN, la falta de certeza en relación con los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue guarda relación con la identificación de barreras en el acceso a la información. En este sentido, las deficiencias en el acceso a la información relacionadas con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue pueden generar o agravar los efectos anticompetitivos en el mercado del TARP.

VII. MEDIDAS CORRECTIVAS: RECOMENDACIONES Y LINEAMIENTOS PARA REGULAR LA FORMA DE ACCESO AL INSUMO ESENCIAL

- 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 M1: 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:
 - 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 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.

- 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

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.

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;⁵
- 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.

⁵ 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.

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 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.⁶

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.

⁶ En el presente procedimiento la AI identificó en el DP los grupos de interés económico sin que su conformación haya sido desvirtuada.

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.

- Recomendaciones

VII.2.1 Recomendaciones dirigidas al Congreso de la Unión

En atención a los problemas existentes en la forma en que se da el acceso al INSUMO ESENCIAL en el AEROPUERTO, se recomienda al Congreso de la Unión que, en el ámbito de sus facultades, reforme la legislación en materia aeroportuaria, particularmente, el artículo 63 de la Ley de Aeropuertos, con la finalidad de crear una instancia técnica y financieramente autónoma que asuma lo antes posible las funciones relacionadas con la asignación, control y supervisión de los horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. En este sentido, su objetivo y mandato tendría que estar relacionado precisamente con el cumplimiento de dichas funciones en materia de la asignación, el control y la supervisión de los horarios de aterrizaje y despegue.

Esta instancia deberá ser independiente en sus decisiones y funcionamiento y 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 aeropuertos.

De conformidad con las disposiciones vigentes, actualmente en el AEROPUERTO es el SUBCOMITÉ DE DEMORAS quien tiene la responsabilidad de determinar a los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones, de conformidad con el artículo 97 del RLA. Dicho órgano se encuentra integrado por, el comandante de aeródromo, quien lo preside, el ADMINISTRADOR DEL AEROPUERTO, un representante de SENEAM y los representantes designados de cada uno de los concesionarios y/o permisionarios del servicio de transporte aéreo.⁷ Todos los dictámenes y recomendaciones que determina este órgano se toman por mayoría de votos de sus integrantes,⁸ quienes pueden interponer recursos en contra de dichos dictámenes ante el Comité de Operación y Horarios.⁹ En este, sentido, la calificación de las demoras y cancelaciones, fundamentales para el cómputo del CRITERIO 85/15 determinante del CRITERIO DE PRIORIDAD, dista de ser independiente de las partes interesadas.

En términos de lo que establece el artículo 100 del RLA la SCT tiene facultades para determinar que existen condiciones de saturación, entre otros supuestos, cuando las demoras son atribuibles al concesionario (esto es, al AICM, en el caso específico del AEROPUERTO). En este sentido, AICM y el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO pueden tener incentivos a no reconocer las demoras que le son imputables al AEROPUERTO.

Por otra parte, actualmente el Reglamento del SUBCOMITÉ DE DEMORAS que se encuentra dentro de las RO prevén la participación de los TRANSPORTISTAS en el mismo órgano que tiene actualmente la atribución de determinar a los responsables y las causas que originen las demoras, esto es, el SUBCOMITÉ DE DEMORAS. De este modo, los TRANSPORTISTAS también tienen incentivos para que no se les reconozcan como imputables las demoras y cancelaciones, dado que las mismas pueden conducir al retiro de los horarios de aterrizaje y despegue. Asimismo, la participación de los TRANSPORTISTAS en el SUBCOMITÉ DE DEMORAS implica la generación de riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia relacionados con la comunicación o el intercambio de información comercialmente sensible entre agentes económicos competidores entre sí.

⁷ Véase el artículo 3 del Reglamento del SUBCOMITÉ DE DEMORAS (folio 18558).

⁸ Véase el artículo 17 del Reglamento del SUBCOMITÉ DE DEMORAS (folio 18563).

⁹ Véase el artículo 18, inciso k, del Reglamento del SUBCOMITÉ DE DEMORAS (folio 18563).

Aunado a lo anterior, el mismo Reglamento del SUBCOMITÉ DE DEMORAS prevé la participación del comandante del aeródromo, esto es, el representante de la SCT en su carácter de autoridad aeroportuaria, dentro del SUBCOMITÉ DE DEMORAS. Al respecto, esta COMISIÓN considera que la evaluación de una demora o una cancelación por causas atribuibles a un TRANSPORTISTA, así como la asignación derivada de dicha evaluación, debe atender a lo señalado en reglas claras, aplicables de forma equitativa para todos los TRANSPORTISTAS, esto es, dicha evaluación debería realizarse de conformidad con criterios claros, transparentes y predecibles (criterios técnicos) no con base en decisiones de política pública como las que corresponde realizar a la SCT en el ámbito de sus facultades.

Por ello es importante que la calificación en materia de los responsables y las causas que originen las demoras y cancelaciones, así como todo lo relacionado con la aplicación del CRITERIO 85/15 sean funciones a cargo de un órgano técnico independiente de cualquier parte interesada.

En este sentido, en el AEROPUERTO deberá garantizarse la independencia del coordinador de horarios respecto de las partes interesadas en la coordinación del AEROPUERTO, incluyendo a los transportistas aéreos y otros operadores de aeronaves que utilizan el AEROPUERTO, AICM y su ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, a los prestadores de los servicios a la navegación aérea y a la autoridad aeroportuaria.

Asimismo, la designación de un coordinador de horarios en el AEROPUERTO se debe realizar de forma transparente y mediante convocatoria pública.

La convocatoria que se expida para ocupar el cargo de coordinador de horarios debe contener, cuando menos, los siguientes elementos:

1. El procedimiento y los formatos a través de los cuales las personas interesadas en participar en el proceso de selección de aspirantes a coordinador de horarios se podrán registrar, y la indicación de que dichos formatos estarán disponibles en la página de Internet del aeródromo que corresponda.
2. El periodo durante el cual las personas interesadas en participar en el procedimiento en cuestión podrán registrarse, bajo la indicación de que el registro se llevará a cabo a través de la página de Internet del aeródromo que corresponda.
3. Los siguientes requisitos y criterios de selección:
 - a) El coordinador de horarios deberá acreditar la experiencia y los conocimientos técnicos suficientes que le permitan desempeñar sus funciones en apego a los estándares internacionales para coordinadores de aeropuertos; y
 - b) El coordinador de horarios deberá acreditar que es una entidad independiente y autónoma de cualquier parte interesada, esto es, AICM y su ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, y los integrantes del comité de operación y horarios, entre ellos los transportistas aéreos.
4. Una descripción de forma detallada y clara de la metodología de evaluación y la forma que habrán de ponderarse de forma objetiva los criterios de selección.
5. El calendario de los eventos del proceso de selección de aspirantes para el puesto de coordinador de horarios.

VII.2.2 Recomendaciones dirigidas al Titular del Poder Ejecutivo Federal

En atención a los problemas existentes en la forma en que se da el acceso al INSUMO ESENCIAL en el AEROPUERTO, se realizan las siguientes recomendaciones al Titular del Poder Ejecutivo Federal:

1. Se recomienda realizar las acciones conducentes para que, en el ámbito de sus facultades y una vez que hayan sido aprobados los cambios legislativos referidos en la recomendación dirigida al Congreso de la Unión, realice las reformas al Reglamento de la Ley de Aeropuertos que sean necesarias para la operación de la instancia técnica y financieramente autónoma que deberá asumir las funciones relacionadas con la asignación, control y supervisión de los horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO.

Esta instancia deberá ser independiente en sus decisiones y funcionamiento y 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 aeropuertos. En este sentido, deberá garantizarse su independencia de todas las partes interesadas en la coordinación del AEROPUERTO, incluyendo a los transportistas aéreos y otros operadores de aeronaves que utilizan el AEROPUERTO, al AICM y su administrador aeroportuario, a los prestadores de los servicios a la navegación aérea y a la autoridad aeroportuaria.

2. Se recomienda incorporar al RLA los siguientes criterios en materia de uso indebido con el objeto de garantizar que las operaciones de los transportistas aéreos se realicen de conformidad con los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados. En particular, los criterios de uso indebido tendrían por objeto: (i) evitar que los transportistas aéreos incurran en el uso indebido intencional de los horarios de aterrizaje y

despegue; (ii) evitar que se realicen operaciones sin horario asignado, (iii) incentivar la devolución de los horarios que no vayan a ser utilizados por los transportistas aéreos y (iv) prever las consecuencias derivadas del uso indebido.

En este sentido, el coordinador de horarios deberá llevar a cabo acciones preventivas del uso indebido de horarios, tales como:

- 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, el coordinador de horarios deberá identificar si se presenta alguno de los siguientes supuestos de uso indebido antes del inicio de las operaciones:

- I. Un transportista aéreo tiene programada una operación sin un horario asignado;
- II. Un transportista aéreo tiene asignado un horario sin tener programada una operación;
- III. Un transportista aéreo tiene programada una operación en un horario distinto al asignado; y
- IV. Un transportista aéreo tiene programada una operación en una forma distinta de lo asignado.

No se deberá considerar como uso indebido los cambios en ruta.

Si de forma previa a que inicien las operaciones de temporada el coordinador de horarios identifica alguno de los supuestos o conductas señaladas, deberá contactar al transportista aéreo involucrado y requerirle una explicación, que deberá quedar documentada, así como una acción correctiva para evitar el uso indebido del horario.

Una vez iniciada la temporada, el coordinador de horarios deberá mantener actualizada una base de datos con información sobre las operaciones efectivamente realizadas en el AEROPUERTO y contrastarla con la información sobre los horarios asignados por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO. Esta información deberá ser analizada de forma constante y oportuna para identificar el uso indebido de los horarios.

El coordinador de horarios deberá llevar a cabo la revisión señalada para identificar conductas de uso indebido de los horarios, tales como:

- I. Realizar operaciones sin un horario asignado;
- II. Mantener un horario asignado sobre el cual no se realice una operación;
- III. Utilizar un horario en una forma significativamente distinta a lo asignado; y
- IV. Realizar operaciones prohibidas o restringidas, previstas en la normativa vigente.

En los casos en los que se registren conductas reiteradas que puedan calificarse como uso indebido, el coordinador de horarios notificará al transportista aéreo involucrado y le requerirá una explicación, misma que deberá quedar documentada. Si el coordinador de horarios determina que la explicación del transportista aéreo es adecuada, continuará supervisando detenidamente el uso indebido identificado. Sin embargo, si el coordinador de horarios considera que el uso indebido del horario fue intencional o que no existe una explicación o justificación adecuada en relación con el uso indebido del horario, podrá tomar alguna de las siguientes acciones, en atención a la gravedad y reincidencia del uso indebido:

- I. Emitir una advertencia;
- II. Ordenar el cumplimiento de una medida correctiva;
- III. Retirar la prioridad histórica; o
- IV. Dar aviso al comandante de aeródromo para que proceda a la sanción correspondiente.

Para determinar la gravedad del uso indebido, el coordinador de horarios podrá considerar los indicios de intencionalidad, la frecuencia o duración del uso indebido y, en su caso, la afectación que genera el uso indebido.

3. Se recomienda emitir el instrumento normativo correspondiente para asegurar la prohibición de las operaciones oficiales y de aviación general en el AEROPUERTO, 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).

VII.2.3 Recomendaciones dirigidas a la SECRETARÍA

En atención a los problemas existentes en la forma en que se da el acceso al INSUMO ESENCIAL en el AEROPUERTO, se realizan las siguientes recomendaciones a la SECRETARÍA:

1. Se recomienda realizar las acciones conducentes para que, en el ámbito de sus facultades y una vez que hayan sido aprobados los cambios legislativos referidos en la recomendación dirigida al Congreso de la Unión, impulse las reformas al Reglamento de la Ley de Aeropuertos que sean necesarias para la operación de la instancia técnica y financieramente autónoma que deberá asumir las funciones relacionadas con la asignación, control y supervisión de los horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO.

Esta instancia deberá ser independiente en sus decisiones y funcionamiento y 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 aeropuertos. En este sentido, deberá garantizarse su independencia de todas las partes interesadas en la coordinación del AEROPUERTO, incluyendo a los transportistas aéreos y otros operadores de aeronaves que utilizan el AEROPUERTO, AICM y su ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, a los prestadores de los servicios a la navegación aérea y a la autoridad aeroportuaria.

2. Se recomienda incorporar al RLA los siguientes criterios en materia de uso indebido con el objeto de garantizar que las operaciones de los transportistas aéreos se realicen de conformidad con los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados. En particular, los criterios de uso indebido tendrían por objeto: (i) evitar que los transportistas aéreos incurran en el uso indebido intencional de los horarios de aterrizaje y despegue; (ii) evitar que se realicen operaciones sin horario asignado, (iii) incentivar la devolución de los horarios que no vayan a ser utilizados por los transportistas aéreos y (iv) prever las consecuencias derivadas del uso indebido.

En este sentido, el coordinador de horarios deberá llevar a cabo acciones preventivas del uso indebido de horarios, tales como:

- 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, el coordinador de horarios deberá identificar si se presenta alguno de los siguientes supuestos de uso indebido antes del inicio de las operaciones:

- I. Un transportista aéreo tiene programada una operación sin un horario asignado;
- II. Un transportista aéreo tiene asignado un horario sin tener programada una operación;
- III. Un transportista aéreo tiene programada una operación en un horario distinto al asignado; y
- IV. Un transportista aéreo tiene programada una operación en una forma distinta de lo asignado,

No se deberá considerar como uso indebido los cambios en ruta.

Si de forma previa a que inicien las operaciones de temporada el coordinador de horarios identifica alguno de los supuestos o conductas señaladas, deberá contactar al transportista aéreo involucrado y requerirle una explicación, así como una acción correctiva para evitar el uso indebido del horario.

Una vez iniciada la temporada, el coordinador de horarios deberá mantener actualizada una base de datos con información sobre las operaciones efectivamente realizadas en el AEROPUERTO y contrastarla con la información sobre los horarios asignados por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO. Esta información deberá ser analizada de forma constante y oportuna para identificar el uso indebido de los horarios, para lo cual el coordinador de horarios deberá contar con herramientas tecnológicas de uso reconocido internacionalmente, que faciliten esta revisión y que garanticen la veracidad de la información.

El coordinador de horarios deberá llevar a cabo la revisión señalada para identificar conductas de uso indebido de los horarios, tales como:

- I. Realizar operaciones sin un horario asignado;
- II. Mantener un horario asignado sobre el cual no se realice una operación;
- III. Utilizar un horario en una forma significativamente distinta a lo asignado; y
- IV. Realizar operaciones prohibidas o restringidas, previstas en la normativa vigente.

En los casos en los que se registren conductas reiteradas que puedan calificarse como uso indebido, el coordinador de horarios notificará al transportista aéreo involucrado y le requerirá una explicación, misma que deberá quedar documentada. Si el coordinador de horarios determina que la explicación del transportista aéreo es adecuada, continuará supervisando detenidamente el uso indebido identificado. Sin embargo, si el coordinador de horarios considera que el uso indebido del horario fue intencional o que no existe una explicación o justificación adecuada en relación con el uso indebido del horario, podrá tomar alguna de las siguientes acciones, en atención a la gravedad y reincidencia del uso indebido:

- I. Emitir una advertencia;
- II. Ordenar el cumplimiento de una medida correctiva;
- III. Retirar la prioridad histórica; o
- IV. Dar aviso al comandante de aeródromo para que proceda a la sanción correspondiente.

Para determinar la gravedad del uso indebido, el coordinador de horarios podrá considerar los indicios de intencionalidad, la frecuencia o duración del uso indebido y, en su caso, la afectación que genera el uso indebido.

3. Se recomienda emitir el instrumento normativo correspondiente para asegurar la prohibición de las operaciones oficiales y de aviación general en el AEROPUERTO, 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).

4. Se recomienda a la SCT que, en el ámbito de sus facultades, impulse la realización de un nuevo estudio de capacidad del AEROPUERTO por un tercero independiente, en aras de determinar si dicha capacidad podría aumentar. Lo anterior, con el objeto de que se evalúe la capacidad máxima de operaciones por hora que pueden realizarse en el AEROPUERTO y toda vez que, de la información que obra en el EXPEDIENTE y que fue aportada por el propio AICM, se desprende que, a lo largo del año dos mil catorce hubo horarios en los que se realizaron más de 61 (sesenta y un) operaciones por hora en el AEROPUERTO.

Dicho estudio de capacidad debe realizarse, por un tercero independiente del AICM, considerando todas las áreas del sistema aeroportuario relevantes, incluyendo la capacidad en terminal, así como la flota de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que operan en el AEROPUERTO.

5. Se recomienda a la SCT que aplique las sanciones correspondientes en los casos en los que los transportistas y operadores aéreos realicen operaciones sin contar con un horario asignado.

- Calendario de aplicación
 - 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.

[...]

Por lo anteriormente expuesto y fundado, el PLENO;

RESUELVE:

PRIMERO.- Se determina 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.

SEGUNDO.- Se determina 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.

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.

CUARTO.- Se emiten recomendaciones al Congreso de la Unión, al Titular del Poder Ejecutivo Federal y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los términos previstos en el apartado Medidas correctivas: recomendaciones y lineamientos para regular la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL" de esta resolución.

Notifíquese mediante oficio a las autoridades citadas conforme a lo establecido en la fracción VII del artículo 94 y el artículo 95 de la Ley Federal de Competencia Económica.

QUINTO.- 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., a quienes se identificó con interés jurídico en el Dictamen Preliminar.

SEXTO.- 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.

El presente extracto se emite con fundamento en los artículos citados anteriormente, así como en el artículo 20, fracción XXXV, del Estatuto.- Conste."

Ciudad de México, a seis de julio de dos mil diecisiete.- El Secretario Técnico, **Fidel Gerardo Sierra Aranda**.- Rúbrica.