

**BASES generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Subsecretaría de Transporte.- Dirección General de Aeronáutica Civil.

MIGUEL PELAEZ LIRA, Director General de Aeronáutica Civil, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, párrafo primero, 2, fracción I, 14, párrafo primero, 16, 26, 36, fracciones V y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 párrafo primero, fracción XIII y 49 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 1, 6, fracciones III, XVI y último párrafo y 17 de la Ley de Aviación Civil; 1, 2 fracciones II y VI, 6 fracciones IV, XI y XII y 53 párrafo primero de la Ley de Aeropuertos; 54 párrafo primero, 55, 57, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101 y 103 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, y 2 fracción XVI, 10 fracción XXIV y 21, fracciones I, II y IV del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

**CONSIDERANDO**

1. Que en los aeropuertos existe la obligación de prestar servicios aeroportuarios y complementarios de manera general e indiscriminada a los transportistas y operadores aéreos, con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo, de conformidad con el artículo 2, fracciones II y VI de la Ley de Aeropuertos.
2. Que los servicios aeroportuarios se prestan a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular, en condiciones no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio, conforme a las prioridades de turno y horarios establecidas en las reglas de operación del aeropuerto de acuerdo con los criterios señalados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), en términos del artículo 53 de la Ley de Aeropuertos.
3. Que el horario de aterrizaje y despegue es el 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 Reglamento de la Ley de Aeropuertos.
4. Que en los aeropuertos, el administrador aeroportuario fija los horarios de aterrizaje y despegue, así como las prioridades de turno de las aeronaves, bajo criterios equitativos, no discriminatorios y considera las recomendaciones del Comité de Operación y Horarios, de conformidad con el artículo 63 de la Ley de Aeropuertos.
5. Que el Comité de Operación y Horarios, como órgano colegiado está integrado por el concesionario del aeropuerto a través del administrador aeroportuario, por el comandante del aeropuerto y por las demás autoridades civiles y militares que intervienen en el mismo, así como por los representantes de concesionarios y permisionarios del transporte aéreo y prestadores del servicio aeroportuario, emite recomendaciones respecto de la asignación de horarios de conformidad con los artículos 61 y 62 de la Ley de Aeropuertos.
6. Que el Comité de Operación y Horarios cuenta con un órgano colegiado denominado Subcomité de Demoras el cual determina las causas que originan las demoras o cancelaciones y si éstas son imputables al transportista y operadores aéreos, en términos de lo previsto por el artículo 97 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.
7. Que el cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue asignados, independientemente de cada ruta y tipo de aeronave, permite un encadenamiento de operaciones con tiempos de separación entre despegues y aterrizajes que garantizan la seguridad. Dicho cumplimiento permite la coordinación con otros aeropuertos y la programación del resto de los servicios necesarios para completar una operación de transporte aéreo (salas de abordaje, manejo de equipaje, suministro de combustible e insumos, revisión mecánica, etc.).
8. Que la certeza en la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue es una condición deseable para que los transportistas aéreos planeen la obtención de horarios de aterrizaje y despegue en otros aeropuertos, así como para que realicen y planeen inversiones de flota, nuevas rutas aéreas e instalaciones para mejorar su servicio (como mostradores, documentación automatizada, entre otros), y bases de mantenimiento.
9. Que las bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue están alineadas con la práctica internacional y acordes con la normatividad aeronáutica nacional.
10. Que en aeropuertos en condiciones de saturación, debido a que la disponibilidad de horarios de aterrizaje y despegue es necesariamente menor a aquella en aeropuertos sin esas condiciones, existe naturalmente una menor disponibilidad tanto para el concesionario como para los transportistas aéreos que operan en ese aeropuerto con respecto a la asignación de horarios, por lo que resulta necesario establecer bases e incentivos regulatorios para que la infraestructura aeroportuaria se utilice de la manera más eficiente posible, para garantizar la prestación segura, eficaz, competitiva y no discriminatoria de los servicios aeroportuarios.

11. Que los cambios constantes a los horarios de aterrizaje y despegue asignados y las cancelaciones a los mismos durante las temporadas operativas en aeropuertos en condiciones de saturación, puede afectar la planeación de las operaciones del concesionario y de los transportistas aéreos, así como la coordinación con otros aeropuertos.
12. Que es facultad de la SCT, a través de la DGAC, determinar la saturación de los aeropuertos, en términos del artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, por lo que el 29 de septiembre de 2014 publicó en el Diario Oficial de la Federación, la declaratoria de saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez".
13. Que la SCT, a través de la DGAC, es la autoridad aeroportuaria, la cual tiene entre otras atribuciones, el establecer las bases generales para la fijación de los horarios de aterrizaje y despegue en los aeropuertos, de conformidad con los artículos 3 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y 6 de la Ley de Aeropuertos, por lo que he tenido a bien emitir las siguientes:

**BASES GENERALES PARA LA ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE EN  
AEROPUERTOS EN CONDICIONES DE SATURACIÓN**

**PRIMERA. DEL OBJETO**

Las presentes Bases tienen por objeto establecer los criterios de carácter general que deben aplicar los concesionarios aeroportuarios, a través de sus administradores aeroportuarios, el Comité de Operación y Horarios, el Subcomité de Demoras, la Dirección General de Aeronáutica Civil, el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea y el coordinador de horarios en los aeropuertos en condiciones de saturación, para llevar a cabo la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue de forma imparcial, transparente y no discriminatoria a transportistas aéreos, así como de la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación de los horarios asignados a los transportistas aéreos, a fin de lograr una eficiencia óptima en el uso de la infraestructura aeroportuaria, con el propósito de incrementar al máximo los beneficios para la mayor cantidad posible de usuarios del aeropuerto, garantizando la continuidad de las operaciones aéreas.

Estas Bases son de cumplimiento obligatorio para los concesionarios aeroportuarios, así como para los transportistas y operadores aéreos, se aplicarán de manera exclusiva en los aeropuertos en condiciones de saturación en las horas objeto de las declaratorias de saturación en campo aéreo. Asimismo, las presentes Bases serán aplicables al resto de las horas, únicamente respecto de la solicitud, asignación y supervisión por series de horarios de aterrizaje y despegue.

**SEGUNDA. DE LAS DEFINICIONES**

Para efectos de las presentes Bases se entiende por:

- I. Administrador aeroportuario: persona física designada por el concesionario de un aeropuerto, que tendrá a su cargo la coordinación de las actividades de administración y operación que se realicen dentro del mismo, en términos del artículo 2, fracción VII, de la Ley de Aeropuertos. El administrador aeroportuario deberá velar por que se acuerden los parámetros de coordinación adecuados con las partes interesadas y que dichos parámetros se actualicen dos veces al año;
- II. Aeropuerto en condiciones de saturación: aeropuerto respecto del cual la Secretaría ha emitido una declaratoria de saturación en el campo aéreo de conformidad con el artículo 100 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;
- III. Análisis de la demanda y capacidad: el proceso de evaluar la demanda de los transportistas aéreos y determinar la capacidad máxima del aeropuerto, teniendo en cuenta todos los límites físicos, operativos y medioambientales presentes en el aeropuerto y la demanda, basado en métodos generalmente reconocidos. En especial, la capacidad y la demanda deberán evaluarse cuando existan cambios significativos en la infraestructura, las prácticas operativas o los patrones de demanda de los aeropuertos;
- IV. Capacidad de operación del aeropuerto: número máximo de operaciones por hora que puede atender en sus instalaciones en campo aéreo, esto es, pistas, calles de rodaje y plataformas, así como, con base en el número máximo de pasajeros por hora que pueden ser atendidos en el edificio terminal. Lo anterior de conformidad con los estándares de servicio que la Secretaría determine en la concesión o permiso respectivo, en términos del artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;
- V. Calendario de actividades de coordinación (o Calendario): los eventos y las fechas límite por los que se rige el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue en un aeropuerto en condiciones de saturación para cada temporada;

- VI. Cambio ad hoc: un cambio en una serie de horarios que no afecta a la elegibilidad para el derecho histórico;
- VII. Cesión de horarios: un proceso por el que se ceden los horarios asignados de un transportista aéreo a otro;
- VIII. Comité de operación y horarios: el comité integrado en términos del artículo 61 de la Ley de Aeropuertos, cuya función principal es emitir recomendaciones al administrador aeroportuario y al coordinador de horarios en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y la supervisión de su utilización en el aeropuerto;
- IX. Concesionario aeroportuario: sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas la cual cuenta con una concesión otorgada por la Secretaría, en términos del artículo 10 de la Ley de Aeropuertos;
- X. Coordinación inicial: el proceso que tiene lugar entre la fecha límite de envío de solicitudes iniciales y la fecha límite de envío de la lista de asignaciones iniciales de horarios para cada temporada, mediante el cual el administrador aeroportuario asigna los horarios de aterrizaje y despegue con base en la información provista por el coordinador de horarios;
- XI. Coordinador de horarios (o Coordinador): será designado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que es funcional y técnicamente independiente de cualquier parte individual interesada, cuya función es supervisar la ocupación de los horarios asignados a los transportistas aéreos de forma imparcial, transparente y no discriminatoria, sobre la base de los parámetros de coordinación definidos y de conformidad con los criterios de estas Bases; así mismo se encarga de evaluar y calificar el uso de los horarios asignados a los transportistas aéreos con base en la información de los horarios asignados, los programas de vuelo o itinerarios comerciales de los transportistas aéreos, la información de tráfico aéreo que proporcione el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea, la información de los manifiestos de llegada y/o de salida en términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, de las operaciones de llegada o salida de los vuelos registrados por el administrador aeroportuario y la información de los horarios que correspondan a las operaciones autorizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en términos del artículo 21 del Reglamento a la Ley de Aviación Civil, así como las resoluciones del Subcomité de Demoras del aeropuerto. Para poder ser nombrado como tal, deberá tener conocimientos y experiencia demostrable sobre programación y coordinación de horarios y contar con tiempo, recursos y experiencia suficientes para prestar los servicios de facilitación de conformidad con las presentes Bases;
- XII. Demora: aquella operación de aterrizaje o despegue realizada quince minutos antes o después del horario de aterrizaje y despegue asignado por el administrador aeroportuario con base a la resolución que emita el Subcomité de Demoras;
- XIII. Fecha de Referencia de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos: la fecha de referencia utilizada para el cálculo de la ocupación del 85% para determinar la prioridad histórica, que es el 31 de enero (verano) y el 31 de agosto (invierno);
- XIV. Fecha Límite para la Devolución de Horarios de Aterrizaje y Despegue: la fecha antes de la cual los transportistas aéreos deben devolver las series de horarios que no tengan previsto operar, que es el 15 de enero (verano) y el 15 de agosto (invierno);
- XV. Fecha Límite de Envío de la Lista de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos: la fecha límite estipulada en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual el coordinador de horarios deberá entregar a todos los transportistas aéreos los detalles de sus horarios históricos, siendo ésta el tercer lunes de septiembre (verano) y el tercer lunes de abril (invierno);
- XVI. Fecha Límite de Acuerdo de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos: la fecha límite, estipulada en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual los transportistas aéreos deberán plantear cualquier desacuerdo con la determinación de históricos por parte del coordinador de horarios. Dicha fecha es 7 días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales;
- XVII. Fecha Límite de Envío de Solicitudes Iniciales: fecha límite (23:59 UTC), estipulada en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual los transportistas aéreos deben enviar sus operaciones previstas al coordinador de horarios;
- XVIII. Fecha Límite de Envío de la Lista de Asignaciones Iniciales de Horarios de Aterrizaje y Despegue: la fecha límite, estipulada en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual el coordinador de horarios debe distribuir los resultados de la coordinación inicial a todos los transportistas aéreos;

- XIX. Fondo de reserva: los horarios disponibles en aeropuertos en condiciones de saturación después de asignar los horarios históricos y los cambios en dichos horarios, incluyendo cualquier nuevo horario creado y devuelto, así como aquéllos que hayan perdido la prioridad histórica y los horarios que por cualquier causa no justificada estén disponibles;
- XX. Horario Ad Hoc: un horario que no puede optar la prioridad histórica.
- XXI. Horario de Aterrizaje y Despegue (Slot): es el horario de aterrizaje y despegue asignado por el administrador aeroportuario, con base en la propuesta del coordinador de horarios, a transportistas aéreos para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria en una fecha y hora específicas, en términos del artículo 93 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;
- XXII. Horario Histórico: es el Horario de Aterrizaje o Despegue que se asigna a cada Transportista Aéreo con base en la Prioridad Histórica. El criterio de Prioridad Histórica se aplicará a una serie de horarios que se hayan ocupado o utilizado como mínimo en una proporción igual o mayor al 85%, del total de los horarios que formaron parte de la serie en la Temporada equivalente anterior, de conformidad con los criterios de cómputo por series y calificación, así como en términos de los criterios de uso indebido previstos en las presentes Bases;
- XXIII. Infraestructura aeroportuaria: instalaciones necesarias, de acuerdo con la clasificación y categoría del aeropuerto, las cuales reúnen los requisitos técnicos y operacionales necesarios, para garantizar la segura y eficiente operación del aeropuerto y de aeronaves, tales como: pistas, calles de rodaje, plataformas, edificios y hangares, ayudas visuales, radioayudas, sistema de comunicación, caminos perimetral y acceso, barda o cercado perimetral, iluminación general, vialidades, señalamientos, instalaciones para el almacenamiento de combustible, estacionamiento para automóviles, y transporte terrestre de servicio al público, instalaciones destinadas a las autoridades adscritas al aeródromo, y los servicios a la navegación aérea, así como los señalamientos de áreas críticas para proteger el buen funcionamiento de las radioayudas, instalaciones destinadas al cuerpo de rescate y extinción de incendios, franjas de seguridad, plantas de emergencia eléctrica, drenajes y subestaciones, de bombeo, plantas de tratamiento de aguas negras, equipo de incineración y equipos para manejo de basura, entre otros; de conformidad con lo establecido por el artículo 30 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;
- XXIV. Intercambio de horarios: proceso por el que los horarios asignados se intercambian de forma individual (uno por otro) entre transportistas aéreos en el mismo aeropuerto;
- XXV. Nuevo entrante: un transportista aéreo que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier día donde, si se acepta la solicitud del transportista aéreo, debería tener menos de 5 horarios en ese aeropuerto y ese día;
- XXVI. Operación conjunta: un término genérico que hace referencia a diversos tipos de acuerdos operativos o comerciales entre dos o más transportistas aéreos. Una operación conjunta implica que los horarios de aterrizaje y despegue de un transportista aéreo son utilizados por otro transportista aéreo. La operación conjunta debe ser hecha de conocimiento del administrador aeroportuario y representar un beneficio para la operación aeroportuaria como lo es el aprovechamiento de un horario que no será ocupado por quien originalmente lo tiene asignado;
- XXVII. Operador aéreo: es el propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5, fracción II, inciso a, de la Ley de Aviación Civil, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicana o extranjera, de conformidad con los artículos 2, fracción III, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y 2, fracción VI, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil;
- XXVIII. Periodo de asignación de horarios: es el periodo, previo al inicio de cada temporada, en el que el administrador aeroportuario atiende las solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de temporada, de conformidad con el procedimiento previsto en las presentes Bases;
- XXIX. Prioridad histórica: el principio por el que los transportistas aéreos tienen derecho a recibir de forma preferente a cualquier otro transportista una serie de horarios que se hayan operado como mínimo durante el 85% del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior y no haya tenido demoras de más o menos 15 minutos respecto al horario asignado en más de un 15% de las ocasiones;
- XXX. Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- XXXI. Serie de Horarios: como mínimo, cinco horarios de aterrizaje y despegue solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados a la misma hora aproximadamente;

- XXXII. Supervisión de Horarios de Aterrizaje y Despegue: un análisis realizado por el coordinador de horarios para medir el rendimiento operativo de los transportistas aéreos, comparado con los horarios asignados a los mismos;
- XXXIII. Temporada: la temporada de verano que empieza el último domingo de marzo, o la temporada de invierno que empieza el último domingo de octubre;
- XXXIV. Temporadas equivalentes: temporadas estivales consecutivas (dos veranos), o temporadas invernales consecutivas (dos inviernos), en contraposición a dos temporadas consecutivas (una temporada de verano y otra de invierno);
- XXXV. Transportista aéreo: es el titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular, no regular y privado comercial, en términos del artículo 2, fracción II, de la Ley de Aviación Civil;
- XXXVI. UTC: es el tiempo Universal Coordinado, también conocido como Z o GMT. Todos los horarios, incluyendo los horarios de prioridad histórica, se expresan en UTC, a no ser que los procedimientos acordados permitan usar la hora local;
- XXXVII. Vuelo de sección extra: vuelo adicional del servicio público de transporte aéreo nacional o internacional regular para operar una ruta autorizada, sin variación en el itinerario vigente, con el equipo autorizado que se tenga disponible y con la aplicación de la tarifa registrada para el tramo de ruta correspondiente, en términos del artículo 23 y 29 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

### **TERCERA. DE LAS OPERACIONES PROHIBIDAS EN HORARIO SATURADO**

Para todas las horas declaradas como saturadas, estará prohibida la asignación de horarios de aterrizaje y despegue por parte del administrador aeroportuario para las operaciones de las aeronaves siguientes:

- I. De servicio privado con matrícula XB, esto es, aeronaves civiles mexicanas de servicio privado, en términos del artículo 44 de la Ley de Aviación Civil.
- II. De Estado con Matrícula XC, esto es, aeronaves de Estado, distintas de las militares y de seguridad nacional, en término del artículo 44 de la Ley de Aviación Civil;
- III. Extranjeras con las características siguientes:
  - a) Vuelos privados internacionales;
  - b) Vuelos corporativos internacionales;
  - c) Vuelos de demostración internacionales;
  - d) Vuelos de traslado para su internación e importación al país, y
  - e) Taxi aéreo para la modalidad de operaciones a demanda del usuario.
- IV. Quedan excluidas de la prohibición las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por aeronaves de ala rotativa.
- V. En ningún caso y bajo ninguna circunstancia el administrador aeroportuario asignará horarios para vuelos de posicionamiento o traslado dentro de franjas horarias declaradas como saturadas por la Secretaría.
- VI. El administrador aeroportuario dará aviso inmediato al comandante de aeropuerto cuando advierta que algún transportista u operador aéreo ha realizado alguna de las operaciones prohibidas en horario saturado para que se proceda a la sanción correspondiente, incluyendo aquellas previstas en los artículos 86 Bis, 87, fracciones IV y XII, de la Ley de Aviación Civil.

### **CUARTA. DE LOS PRINCIPIOS GENERALES PARA LA ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE**

El administrador aeroportuario, oyendo las recomendaciones del comité de operación y horarios y de conformidad con los reportes emitidos por el coordinador de horarios y por el Subcomité de Demoras en términos de la Base Décima Primera, asignará los horarios de aterrizaje y despegue únicamente a los transportistas aéreos que los soliciten cada temporada con la finalidad de organizar y planear los vuelos en el aeropuerto, así como de hacer un uso eficiente de la capacidad de operación de todos los componentes restringidos de la infraestructura aeroportuaria, tales como pistas, rodajes, zonas de estacionamiento de aeronaves, puertas de embarque, capacidad de la terminal y limitaciones medioambientales.

El administrador aeroportuario asignará los horarios de aterrizaje y despegue conforme a la capacidad de operación declarada en el aeropuerto; la cantidad de horarios de aterrizaje y despegue asignados no debe exceder la capacidad de operaciones por hora del aeropuerto.

Para fines de asignación se seguirán los siguientes principios reguladores:

- I. El administrador aeroportuario asignará los horarios de aterrizaje y despegue, conforme a lo previsto en el artículo 95, fracción I, inciso a, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos:
  - a) Regulares de pasajeros;
  - b) De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros;
  - c) Regulares de carga, y
  - d) De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de carga.
- II. El administrador aeroportuario priorizará la asignación conforme a lo siguiente:
  - a) Al transportista aéreo que los ocupó en la temporada equivalente anterior (prioridad histórica), siempre y cuando haya cumplido con los requisitos de ocupación definidos en la Base Quinta, y
  - b) Al transportista aéreo que solicitó cambios a los horarios con prioridad histórica.
- III. Después de asignar los horarios de aterrizaje y despegue indicados en la fracción II de la presente Base, el administrador aeroportuario establecerá el Fondo de Reserva, el cual se asignará a transportistas aéreos que lo soliciten conforme a lo siguiente:
  - a) El 50% a los transportistas aéreos que los soliciten tengan menos de 5 horarios en ese aeropuerto y en ese día (Nuevos Entrantes), a menos que dichas solicitudes sean inferiores al 50%, y
  - b) El 50% restante serán asignados a los transportistas aéreos que ya operan en el aeropuerto y que los hayan solicitado.

Los horarios de aterrizaje y despegue del fondo de reserva se asignarán conforme a las mejores prácticas internacionales y a los siguientes principios de prioridad:

    1. Al transportista aéreo que preste el servicio regular de pasajeros, así como no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros, respecto de la carga regular y no regular de fletamento, y
    2. La ampliación de una operación existente para operar durante todo el año sobre las solicitudes de nuevos horarios.

En caso de empate, los horarios del fondo de reserva se asignarán conforme al orden de presentación de la solicitud.

- IV. En su caso, después de asignar los horarios de aterrizaje y despegue indicados en las fracciones II y III de la presente Base, el administrador aeroportuario asignará al transportista aéreo que solicitó y utilizó los horarios bajo un régimen ad hoc y que formen una serie al final de la temporada equivalente previa, siempre y cuando haya cumplido con los requisitos de ocupación definidos en la Base quinta.

Los Operadores Aéreos sólo podrán obtener horarios ad-hoc de conformidad con lo establecido en las presentes Bases;
- V. Ningún transportista y operadores aéreos podrán realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente se le haya asignado un horario en los términos de las presentes Bases y cuente con la autorización por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en términos de los artículos 103 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

Estarán exceptuadas de lo previsto en el párrafo anterior, las operaciones de aterrizaje de emergencia, los casos de fuerza mayor y los previstos en las presentes Bases.

Cuando el administrador aeroportuario o el coordinador de horarios detecten que un transportista u operador aéreo ha realizado una operación de aterrizaje y despegue sin tener un horario asignado, deberá dar aviso de inmediato al comandante de aeropuerto para que se proceda a la sanción correspondiente, incluyendo aquella prevista en el artículo 87, fracción XII, de la Ley de Aviación Civil;
- VI. Los transportistas y operadores aéreos no deberán operar intencionadamente servicios a una hora distinta o utilizar los horarios asignados de una forma diferente a la asignada por el administrador aeroportuario;
- VII. Los horarios de aterrizaje y despegue podrán cederse o intercambiarse entre transportistas aéreos, siempre que ambos se encuentren al corriente en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; el horario en cuestión hubiera sido utilizado por lo menos un año por el transportista original, y se notifique al administrador aeroportuario de la operación, precisando el horario de que se trate, ello de conformidad con el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y con sujeción a las disposiciones contenidas en estas Bases;

- VIII. Los horarios de aterrizaje y despegue que no tienen una ruta, aeronave o número de vuelo específico, el transportista aéreo que los tenga asignados puede cambiarlos de una ruta o tipo de servicio a otro, previa notificación al administrador aeroportuario, y
- IX. La determinación de ocupación de los horarios se basará en las horas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas); todas las actividades relacionadas con los horarios, incluida la determinación de horarios históricos se expresarán en UTC, a no ser que se acuerde lo contrario.

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

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

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

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

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

#### **SEXTA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN INICIAL DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE**

Únicamente durante las dos temporadas inmediatas siguientes a partir de la entrada en vigor de la declaratoria de saturación en un aeropuerto o, en los casos en que ya exista dicha declaratoria únicamente durante las dos temporadas inmediatas siguientes a la entrada en vigor de las presentes Bases a un aeropuerto previamente declarado como saturado, según sea el caso, el coordinador de horarios, o el administrador aeroportuario en caso de que el coordinador de horarios no haya sido designado al momento en que dé inicio el periodo de asignación de horarios de temporada, deberá identificar los horarios históricos de aterrizaje y despegue de conformidad con los criterios de ocupación que, en su caso, se hayan previsto en las normas vigentes en la temporada inmediata anterior.

El administrador aeroportuario deberá llevar a cabo el procedimiento de asignación de horarios de conformidad con los criterios y prioridades previstos en la Base Séptima.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- I. Las series de horarios sobre las cuales los transportistas aéreos tengan prioridad histórica o se formen al final de la temporada conforme a lo previsto en la Base Quinta y corresponda con lo reportado por el coordinador de horarios;
- II. Las series de horarios de aterrizaje y despegue solicitadas por transportistas aéreos a cambio de series de horarios sobre los cuales tengan prioridad histórica y que se realicen conforme a lo siguiente:
  - a) El número de horarios que comprende la serie o, en su caso, las series sobre las cuales tiene prioridad histórica y que se pretende cambiar debe ser igual o menor al número de horarios comprendidos en la serie o las series que se pretenden obtener mediante el cambio;
  - b) El cambio está sujeto a la disponibilidad de los horarios que se solicitan;
  - c) Únicamente podrán realizarse respecto de horarios que correspondan a horas objeto de saturación en campo aéreo, y
  - d) En caso de que existan dos solicitudes de cambio entre un mismo horario y/o serie, éste se asignará tomando en consideración los siguientes criterios:
    1. El transportista aéreo que cumpla con los criterios de ocupación previstos en la Base Quinta;
    2. Las solicitudes de horarios que tengan por objeto la prolongación de una operación existente para constituir una operación para todo el año, y

3. El período efectivo de operación del horario que se pretende obtener mediante cambio; es decir, el transportista aéreo que solicite asignación de un horario para programar y operar vuelos durante un período de operación mayor en la misma temporada.
- III. Los horarios del fondo de reserva, serán asignados de conformidad con lo previsto en la Base Cuarta. El administrador aeroportuario deberá verificar si el transportista aéreo, efectivamente califica como Nuevo Entrante en términos de la Base Décima Séptima, y
- IV. El coordinador de horarios deberá informar a cada transportista aéreo los resultados de la coordinación inicial, enviando la lista de asignaciones iniciales de horarios de aterrizaje y despegue a más tardar a las 23:59 UTC de la fecha límite de su envío conforme se establece en el Calendario de actividades de coordinación. Dicha lista deberá enviarse al mismo tiempo a todos los transportistas aéreos que hayan solicitado horarios en el aeropuerto.

#### **OCTAVA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE AD HOC**

El administrador aeroportuario siempre con el apoyo del coordinador de horarios deberá procesar todas las solicitudes de horarios adicionales de los transportistas aéreos, pero deberán dar prioridad a las solicitudes para series de horarios. Dichos horarios serán asignados de conformidad a lo dispuesto en el artículo 96 del Reglamento a la Ley de Aeropuertos y la Base Cuarta, mismos que serán considerados como horarios ad hoc.

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

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

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

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

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

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

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

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

Los Operadores Aéreos sólo podrán obtener horarios ad hoc que no hayan sido solicitados por los transportistas, siempre y cuando no se trate de una operación prohibida de conformidad con la Base Tercera.

#### **NOVENA. CONSIDERACIONES ADICIONALES PARA LA ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE**

Para lograr una utilización óptima de la capacidad disponible a la hora de asignar los horarios, el coordinador de horarios podrá considerar lo siguiente:

- I. Factores operacionales por los cuales los transportistas aéreos no puedan operar en los tiempos de horarios de aterrizaje y despegue asignados, tales como condiciones climáticas adversas, los vientos y el control del tráfico aéreo o los problemas técnicos pueden producir variaciones en las horas de vuelo;

- II. El cambio en la llegada un vuelo al principio de una temporada que haya iniciado su operación en la temporada anterior, el cual deberá asignarse como solicitado en la nueva temporada; y
- III. Cuando haya diferencias de menos de 5 semanas en las fechas de inicio y fin del horario de verano, al principio o al final de la temporada, considerar las directrices siguientes:
  - a) El coordinador de horarios deberá establecer la forma en que el transportista aéreo deberá enviar su solicitud de horarios, antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales;
  - b) La prioridad histórica deberá aplicarse a todo el periodo operativo del servicio. El tiempo histórico será el tiempo respetado durante la mayoría de la temporada. Los cambios de horario en estos periodos deberán tratarse como cambios ad hoc y no deberán afectar a la elegibilidad para la prioridad histórica;
  - c) El cálculo de la ocupación del 85% deberá aplicarse a todo el periodo completo de operación del servicio, incluidas las operaciones durante las temporadas;
  - d) Los cambios de horario ad hoc para periodos de 7 días o menos deberán asignarse según se hayan solicitado, cuando sea factible, y deberán ser confirmados por el coordinador de horarios lo antes posible, y
  - e) Los cambios de horario ad hoc para periodos de 8 días o más también deberán ser asignados por parte del administrador aeroportuario a más tardar dentro de los 5 días laborales a partir de la fecha de referencia de históricos.

#### **DÉCIMA. DEL COORDINADOR DE HORARIOS**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

##### **A. De la cesión e intercambio de horarios.**

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

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

- I. Estar al corriente en el pago de sus obligaciones firmes y exigibles derivadas de contribuciones por el uso, goce o aprovechamiento del espacio aéreo, o del pago que las sustituya, así como de las derivadas de contraprestaciones por servicios aeroportuarios, y
- II. Que el horario haya sido utilizado por lo menos durante dos temporadas equivalentes por el transportista aéreo original, y, al menos durante cuatro temporadas equivalentes tratándose de transportistas aéreos que hayan obtenido el horario en calidad de nuevo entrante.

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

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

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

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

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

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

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

La operación conjunta podrá llevarse a cabo siempre y cuando los vuelos involucrados permanezcan con el código de identificación del transportista aéreo al que se le hayan asignado los horarios de aterrizaje y despegue.

El coordinador de horarios confirmará, de ser el caso, que todos los transportistas aéreos involucrados en la operación conjunta que cuentan con la prioridad sobre los horarios objeto de dicha operación.

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

Los horarios que sean objeto de operaciones conjuntas en términos del párrafo anterior, conservarán su registro de ocupación a cargo del transportista aéreo al que hayan sido originalmente asignados; por lo anterior la prioridad para la asignación de horarios operados de forma conjunta, para la próxima temporada equivalente, permanecerá en quien los tuvo asignados previo inicio de la temporada.

Para fines de transparencia de las operaciones conjuntas, el administrador aeroportuario publicará en su página de internet:

- a) El nombre de los transportistas aéreos implicados;
- b) Los horarios sujetos a la operación conjunta, y
- c) El periodo de operación conjunta.

El administrador aeroportuario retirará los horarios objeto de una operación conjunta cuando:

- i) No se cumplan los criterios de ocupación o se le dé uso indebido, previsto en las presentes Bases, o
- ii) Se realicen en contravención de lo establecido en las presentes Bases.

Al final de la operación conjunta, o si el transportista aéreo que los opera pierde su permiso aéreo, los horarios de aterrizaje y despegue implicados en una operación conjunta permanecerán asignados al titular original de dicho horario.

#### **DÉCIMA SEXTA. DE LAS CAUSAS NO IMPUTABLES A LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS**

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

- I. Las cancelaciones y demoras que se deriven, entre otros, por condiciones meteorológicas, daños a las aeronaves por objetos extraños, organismos y autoridades, restricciones del tránsito aéreo o de la infraestructura aeroportuaria, incumplimiento del servicio o daños provocados por prestadores de servicios aeroportuarios, cierre del aeropuerto o del espacio aéreo tanto del aeropuerto de llegada como de salida de la operación de que se trate, pasajeros insubordinados, actos de interferencia ilícita, emplazamiento a huelga o declaración de ésta, así como de la actuación de autoridades que ejerzan sus facultades en el edificio terminal o en el campo aéreo, cuando exista mandato de cualquier otra autoridad o las que se deriven de caso fortuito o fuerza mayor o bien cualquier otra que sea determinada por el Subcomité de Demoras del aeropuerto.
- II. Cuando las operaciones sean afectadas por circunstancias o motivos imprevistos e inevitables ajenos al control de los transportistas aéreos y que tengan como consecuencia:
  - a) Una inmovilización o afectación en la operación de la aeronave generalmente utilizada para efectuar el servicio aéreo en cuestión, por ejemplo, condiciones climáticas adversas;
  - b) El cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo, o
  - c) Una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión en operaciones específicas durante una parte importante del periodo de programación correspondiente.

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

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

#### **DÉCIMA SÉPTIMA. DE LOS NUEVOS ENTRANTES**

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

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

Se contabilizarán dentro de los horarios referidos cualquier horario de aterrizaje y despegue asignado en la temporada equivalente anterior al que se le haya podido otorgar la prioridad histórica durante las dos temporadas equivalentes previas, aun cuando hubieran sido devueltos o reintegrados al aeropuerto.

Los horarios asignados a nuevos entrantes deberán ser ocupados por los transportistas aéreos que hubieran obtenido la prioridad para ocuparlos de conformidad con los criterios de ocupación y uso indebido previstos en las presentes Bases.

Los horarios asignados a nuevos entrantes, no podrán ser cedidos o intercambiados u operados de forma conjunta hasta que se hayan operado como se indica en la Base Décima Quinta.

#### **DÉCIMA OCTAVA. DEL ACCESO A LA INFORMACIÓN Y LA TRANSPARENCIA**

El administrador aeroportuario, adicionalmente a lo establecido en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, deberá publicar en la página de internet del aeropuerto o en la plataforma electrónica que al efecto refiera en la página de internet, lo siguiente:

- I. La totalidad de la normatividad relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue, misma que deberá actualizarse cada temporada o cada vez que se realicen cambios a la normatividad relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue;
- II. Todas las operaciones de aterrizaje y despegue que realmente se realicen, identificando al transportista aéreo que la realizó y el horario asignado para dicha operación de manera semanal;
- III. El calendario que señale la duración de cada temporada operativa, el cual deberá ser publicado oportunamente, previo al periodo de asignación de horarios y que contenga por lo menos:
  - a) La Fecha de Referencia de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos;
  - b) La Fecha Límite para la Devolución de Horarios de Aterrizaje y Despegue;
  - c) La Fecha Límite de Envío de la Lista de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos;
  - d) La Fecha Límite de Acuerdo de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos;
  - e) La Fecha Límite de Envío de Solicitudes Iniciales, y
  - f) La Fecha Límite de Envío de la Lista de Asignaciones Iniciales de Horarios de Aterrizaje y Despegue.
- IV. Los formatos para solicitar horarios de aterrizaje y despegue por parte de los transportistas y operadores aéreos;
- V. Los horarios de aterrizaje y despegue asignados, especificando los detalles de la asignación, incluyendo los siguientes:
  - a) El nombre del transportista aéreo a quien le fue asignado cada horario;
  - b) Si el horario fue asignado como histórico o ad-hoc o mediante una solicitud de cambio, señalando en este caso el horario sobre el cual se tenía la prioridad histórica y que fue objeto del cambio;
  - c) La forma en que se constituyen las series de horarios asignadas para cada temporada, y
  - d) Si la operación que se pretende realizar es de aterrizaje o despegue.

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

- VI. La lista de horarios devueltos, la cual deberá ser publicada en el plazo que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;
- VII. Los horarios de aterrizaje y despegue que se encuentren disponibles durante la temporada, los cuales deberán ser publicados inmediatamente después de que hayan quedado disponibles;
- VIII. De ser el caso, las razones por las que no fue posible asignar un horario de aterrizaje y despegue, tanto en la solicitud de horarios de temporada como en las solicitudes de horarios ad-hoc;
- IX. Los reportes mensuales, así como el reporte final, de la evaluación de la ocupación por parte del coordinador de horarios, especificando el porcentaje de ocupación alcanzado en cada serie de horarios de aterrizaje y despegue y desglosando los horarios sobre los que se registraron demoras, cancelaciones y operaciones que no fueron realizadas; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;
- X. El informe mensual con las determinaciones del Subcomité de Demoras relacionadas con los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones en los cuales deberán constar los elementos que sustentan cada determinación, de conformidad con la Base Quinta y Décima Primera; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;
- XI. Las determinaciones de uso indebido intencionado, especificando a los responsables, las razones de su determinación y las acciones tomadas en consecuencia, en términos de la Base Décima Segunda; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;
- XII. Las recomendaciones del comité de operación y horarios que sean comunicadas al administrador aeroportuario; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;
- XIII. Las transacciones de cesión o intercambio u operación conjunta de horarios de aterrizaje y despegue autorizadas. La información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la cesión o intercambio que corresponda, y
- XIV. Las demás que determine el administrador aeroportuario.

El administrador aeroportuario garantizará que la información sea registrada, incorporada y procesada en aquellos sistemas que se implementen, cuyos resultados puedan ser publicados para efectos de corroborar la actuación del coordinador de horarios en materia de supervisión, evaluación y calificación de la ocupación de horarios.

#### **DÉCIMA NOVENA. DE LAS HERRAMIENTAS PARA LA ADMINISTRACIÓN DE LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE**

El administrador aeroportuario deberá contar con las herramientas tecnológicas de uso reconocido internacionalmente que permitan una eficiente administración de los horarios de aterrizaje y despegue y la generación de la información relacionada con el uso de los mismos, incluyendo la vinculación con el horario de despegue con el plan de vuelo.

Los transportistas aéreos que operen en los aeropuertos en condiciones de saturación deberán equipar sus aeronaves con herramientas tecnológicas que permitan reportar en tiempo real los horarios de sus operaciones en el plazo que al efecto deberá establecerse en el calendario previsto en la Base Vigésima.

#### **VIGÉSIMA. DEL CALENDARIO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE**

- I. El administrador aeroportuario deberá publicar en la página de Internet del aeropuerto, los horarios de aterrizaje y despegue con que cuenta el aeropuerto agrupados en franjas horarias de sesenta minutos.
- II. El administrador aeroportuario deberá publicar diez días antes del inicio de la coordinación de temporada, el calendario que contenga todas las fechas y plazos considerados en los procedimientos de asignación de horarios, incluyendo todos los procedimientos previstos en las presentes Bases, dichos plazos deberán establecerse conforme al calendario mundial publicado por IATA en la página [www.iata.org/wsg](http://www.iata.org/wsg) y deberán contener al menos las siguientes fechas:
  - a) La Fecha de Referencia de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos;
  - b) La Fecha Límite para la Devolución de Horarios de Aterrizaje y Despegue;
  - c) La Fecha Límite de Envío de la Lista de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos;
  - d) La Fecha Límite de Acuerdo de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos;
  - e) La Fecha Límite de Envío de Solicitudes Iniciales, y
  - f) La Fecha Límite de Envío de la Lista de Asignaciones Iniciales de Horarios de Aterrizaje y Despegue.

- III. El administrador aeroportuario deberá señalar las fechas o plazos específicos en los que se compromete a publicar la información correspondiente a:
- Las asignaciones adicionales de horarios durante la temporada – siempre que se haga en cumplimiento a lo ordenado en la Base Octava;
  - Las cesiones, intercambios u operaciones conjuntas;
  - Las devoluciones de horarios;
  - Las cancelaciones, y
  - La identificación de los horarios solicitados y de los transportistas aéreos que solicitaron dichos horarios.
- IV. El administrador aeroportuario deberá indicar en el calendario, las fechas para publicación de:
- Los reportes mensuales de la evaluación de la ocupación por parte del coordinador de horarios, así como el reporte final;
  - El informe mensual distribuido por el Subcomité de Demoras relacionado con los responsables y las causas de las cancelaciones;
  - El reporte con las determinaciones de uso indebido intencionado, y
  - El reporte con las recomendaciones del comité de operación y horarios que sean comunicadas al administrador aeroportuario.
- V. El administrador aeroportuario deberá establecer la fecha límite para que los transportistas aéreos que operen en los aeropuertos en condiciones de saturación equipen sus aeronaves con herramientas tecnológicas que permitan reportar en tiempo real los horarios de sus operaciones. En todos estos casos deberá identificar a los transportistas aéreos involucrados, de conformidad con las reglas previstas en las presentes Bases.

#### **VIGÉSIMA PRIMERA. DEL ESTUDIO DE CAPACIDAD DE OPERACIÓN DEL AEROPUERTO**

La Secretaría llevará a cabo estudios periódicos, o cuando cambie significativamente la infraestructura aeroportuaria, para determinar la capacidad de operación en campo aéreo del aeropuerto con la finalidad de determinar el número de horarios que pueden ser atendidos en cada hora, conforme a lo previsto en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Los estudios de capacidad deberán incluir todas las áreas del sistema aeroportuario relevantes.

Los estudios de capacidad deberán determinar los condicionantes operativos, medioambientales o de infraestructura que impidan satisfacer la demanda, así como encontrar alternativas para paliar dichas insuficiencias mediante cambios y mejoras de la infraestructura, las operaciones o las políticas.

Los resultados de los estudios de capacidad deberán ponerse a disposición de todas las partes interesadas con objeto de fomentar la cooperación, así como de mitigar y solucionar los condicionantes existentes sobre la demanda.

#### **VIGÉSIMA SEGUNDA. DE LA INTERPRETACIÓN DE ESTAS BASES**

La interpretación para efectos administrativos de las presentes Bases y la resolución de los casos no previstos en las mismas, estará a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría.

#### **VIGÉSIMA TERCERA. LEGISLACIÓN APLICABLE**

A falta de disposición expresa en las presentes bases serán aplicables las Leyes de Vías Generales de Comunicación, de Aviación Civil, de Aeropuertos, Federal de Procedimiento Administrativo y los Reglamentos correspondientes.

#### **TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** Las presentes Bases entrarán en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**SEGUNDO.** Los administradores aeroportuarios de aeropuertos en condiciones de saturación en el campo aéreo deberán modificar sus Reglas de Operación, dentro de los quince días siguientes de la publicación de estas Bases en el Diario Oficial de la Federación, deberán someterlas a la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**TERCERO.** En cumplimiento al artículo quinto del Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se elimina el trámite SCT-02-061-D y se reduce el plazo máximo de resolución del trámite SCT-02-057, pasando de 90 a 50 días naturales.

**CUARTO.** Se abroga la circular obligatoria CO SA-30/12 emitida el diecisiete de mayo de dos mil doce.

Dado en la Ciudad de México, a veintiocho de septiembre de dos mil diecisiete.- El Director General de Aeronáutica Civil, **Miguel Peláez Lira.**- Rúbrica.

(R.- 456638)