

## SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

### DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

**ENRIQUE PEÑA NIETO**, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 14, 17, 29, 30 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 6, fracción IV, 61, 62 y 63 de la Ley de Aeropuertos, he tenido a bien expedir el siguiente

#### DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE AEROPUERTOS

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se **REFORMA** el artículo 99, se **ADICIONAN** los artículos 96 Bis, 99 Bis, 132 Bis y 132 Ter y se **DEROGA** el artículo 102 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos para quedar como sigue:

**Artículo 96 Bis.** En el supuesto de que la Secretaría determine que un aeródromo se encuentra en condiciones de saturación en campo aéreo en horarios específicos, a partir de que surta efectos dicha determinación, los horarios de aterrizaje y despegue serán asignados por series observando, en lo conducente lo dispuesto en los artículos 95 y 96 del presente Reglamento y las bases generales que para tal efecto emita la Secretaría por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, las cuales considerarán al menos lo siguiente:

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

Se entenderá una serie de horarios como mínimo 5 horarios solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos generalmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados a la misma hora aproximadamente;

- II. Un fondo de reserva que integre los nuevos horarios, los devueltos, los que hayan perdido la prioridad histórica y aquellos horarios que por cualquier causa no justificada estén disponibles después de asignar los horarios históricos y los cambios en dichos horarios.
- III. La asignación de horarios de aterrizaje y despegue se realizará observando, el orden siguiente:
  - a) Los horarios sobre los que los transportistas aéreos conserven prioridad histórica, en términos de la fracción I de este artículo;
  - b) Los cambios de horarios con prioridad histórica solicitados por el transportista aéreo;
  - c) Los horarios que integren el fondo de reserva, se asignarán dando prioridad al menos en un 50% a nuevos transportistas aéreos entrantes, y conforme a las mejores prácticas internacionales. En caso de empate se asignará conforme al orden de presentación de la solicitud, y
  - d) Los horarios asignados durante la temporada equivalente previa bajo un régimen ad hoc, siempre que formen series y hayan cumplido con los requisitos de ocupación y puntualidad.

Para efectos de esta fracción, se entiende como nuevo transportista aéreo entrante, al transportista aéreo que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier día donde, si se acepta la solicitud del transportista aéreo, debería tener menos de 5 horarios en ese aeropuerto y ese día;

- IV. Las operaciones prohibidas en un horario saturado;

- V. Los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue;
- VI. Los criterios para la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación de horarios de aterrizaje y despegue;
- VII. Los supuestos de uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue determinados por el coordinador de horarios serán causa para que el transportista aéreo no tenga derecho a la elegibilidad de la prioridad histórica para los tiempos que haya operado o para los horarios asignados en esa condición.

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

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

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

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

- VIII. Los requisitos para devolución, cancelación, cesión, intercambio y operación conjunta de horarios de aterrizaje y despegue;
- IX. Las obligaciones del administrador aeroportuario para transparentar el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, y
- X. Las demás que determine la Secretaría observando las mejores prácticas internacionales en materia de asignación de horarios, cuando éstas no contraríen las disposiciones de la Ley y este Reglamento.

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

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

El coordinador de horarios será una instancia funcional, técnica e independiente del administrador aeroportuario y de los integrantes del comité de operación y horarios, incluidos los transportistas aéreos, su actuación deberá ser imparcial, transparente y no discriminatoria en el desempeño de sus funciones; la toma de sus determinaciones la realizará con absoluta autonomía e independencia, para ello tendrá acceso a la información relevante que requiera para el ejercicio de sus funciones, adoptando las mejores prácticas de gobierno corporativo.

El coordinador de horarios efectuará las funciones siguientes:

- I. Supervisar, evaluar, calificar y determinar la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue, para lo cual podrá tomar en consideración las opiniones emitidas por el subcomité de demoras, de conformidad con las mejores prácticas internacionales;
- II. Informar en los términos que determinen las bases generales referidas en el artículo 96 Bis de este Reglamento, lo siguiente:
  - a) Las series de horarios que estén por debajo del porcentaje mínimo de ocupación del 85% durante la temporada;
  - b) Las series de horarios que tengan un porcentaje de demoras superior al 15% durante la temporada;

- c) Los casos de uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue;
  - d) La evaluación de la ocupación de los horarios de aterrizaje y despegue, y
  - e) El detalle y la lista de horarios de aterrizaje y despegue con prioridad histórica;
- III. Identificar cada operación efectuada por los transportistas aéreos;
  - IV. Atender las diferencias que reporten los transportistas aéreos respecto de la información acerca de sus horarios de aterrizaje y despegue con prioridad histórica, y
  - V. Realizar las acciones preventivas que determinen las bases generales referidas en el artículo 96 Bis de este Reglamento.

**Artículo 99 Bis.** El coordinador de horarios será designado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, deberá contar al menos con nivel de licenciatura y estar familiarizado con la regulación en materia aeroportuaria emitida por la Secretaría o por autoridades aeronáuticas de otros países con los que México realice operaciones de transporte aéreo internacional, tener conocimientos demostrables en programación y asignación de horarios de aterrizaje y despegue de aeronaves, en seguridad aeroportuaria, o estudios especializados en dichas materias.

**Artículo 102.** Derogado.

**Artículo 132 Bis.** El subcomité de demoras evaluará las causas que originen las demoras o cancelaciones de los vuelos y, en su caso, a los responsables, conforme a lo previsto en el artículo 97 de este Reglamento y presentará la información al coordinador de horarios. Los transportistas aéreos podrán presentar al subcomité la documentación que a su consideración acredite el cumplimiento en el uso del horario.

Al subcomité de demoras le compete:

- I. Determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, las causas que originen las demoras o cancelaciones de los horarios de aterrizaje y despegue, asignados para la temporada, así como de los horarios ad hoc durante la temporada y, en su caso, determinar a los responsables de dichas causas;
- II. Proponer al comité de operación y horarios acciones tendientes a disminuir o eliminar las causas de las demoras a los horarios de aterrizaje y despegue;
- III. Presentar al comité de operación y horarios situaciones relevantes y recurrentes que afecten el desarrollo de las operaciones, a efecto de proponer medidas correctivas en el ámbito de su competencia;
- IV. Elaborar un reporte a la Dirección General de Aeronáutica Civil de aquellas demoras imputables a los transportistas aéreos sobre los horarios ad hoc asignados por disponibilidad durante la temporada para las sanciones correspondientes conforme a lo previsto en la Ley de Aviación Civil, y
- V. Entregar la información necesaria al coordinador de horarios, para el ejercicio de sus funciones.

**Artículo 132 Ter.** El subcomité de demoras estará integrado por:

- I. El comandante del aeródromo, quien lo presidirá;
- II. El administrador aeroportuario, y
- III. Un representante del órgano u organismo que presta los servicios a la navegación aérea.

Los integrantes del subcomité de demoras nombrarán a un suplente con voz y voto.

El subcomité de demoras sesionará de forma ordinaria por lo menos dos veces al mes y en forma extraordinaria las veces que a juicio de su presidente se requiera.

El subcomité de demoras deberá sesionar con la presencia de todos sus integrantes o sus suplentes para que sean válidas.

Las decisiones del subcomité de demoras se tomarán por mayoría de votos que emitan los integrantes.

El calendario de las sesiones y la forma en que se convocará a éstas, así como las demás cuestiones sobre la integración y funcionamiento del subcomité de demoras se deberán establecer en el reglamento interno del comité de operación y horarios.

#### TRANSITORIOS

**PRIMERO.-** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

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

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a veintiocho de septiembre de dos mil diecisiete.- **Enrique Peña Nieto.-** Rúbrica.- El Secretario de la Defensa Nacional, **Salvador Cienfuegos Zepeda.-** Rúbrica.- El Secretario de Marina, **Vidal Francisco Soberón Sanz.-** Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza.-** Rúbrica.