

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

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.- Comunicaciones.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.- Agencia Federal de Aviación Civil.

MIGUEL ENRIQUE VALLIN OSUNA, Director General de la Agencia Federal de Aviación Civil, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 36, fracciones I, IV, V, XII y XXXII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3, párrafo primero, fracciones VIII y XIII de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 1, 6 Bis, fracciones III y LI, 17, último párrafo, 86, 86 Bis y 87 de la Ley de Aviación Civil; 1, 2, fracciones II VI y VII, 6 Bis, fracciones III, V, VI y XXI, 48, 53, párrafo primero, 62 y 63 de la Ley de Aeropuertos; 4 de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo; 54, párrafo primero, 55, 56, 93, 94, 95, 96, 96 Bis, 97, 98, 99, 99 Bis, 100, 101, 103, 132, 132 Bis, 132 Ter, 132 Quater y 132 Quinquies -del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; 10, fracciones I, V, VI, VIII, X y XXXVII, 31 y 34 del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; 1, 2, 3, fracciones II, IV, XI y XLVI, y 4 del Decreto por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Agencia Federal de Aviación Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de octubre de 2019, y su modificación publicada en el mismo medio de difusión oficial el 12 de septiembre de 2023, y el numeral 9.1, fracciones XIX y XXXVIII del Manual de Organización General de la Agencia Federal de Aviación Civil;

CONSIDERANDO

1. Que corresponde al Estado Mexicano el dominio directo del espacio situado sobre el territorio nacional el cual forma parte integrante de la federación con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional, de conformidad con los artículos 27 párrafo quinto, y 42 fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
2. Que corresponde al Estado Mexicano, la rectoría del desarrollo económico nacional, para garantizar que éste sea integral, sustentable y competitivo, entendida la competitividad como el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo, donde queda comprendida la infraestructura aeroportuaria del país, de conformidad con el artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
3. Que de conformidad con los artículos 1, 15 y 68 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional reconoce la soberanía plena y exclusiva de los Estados Contratantes sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio, estableciendo la obligación de preservar condiciones uniformes de igualdad entre aeronaves nacionales y extranjeras, y confiriendo a cada Estado contratante la facultad de determinar las rutas que deberán seguir los servicios aéreos internacionales dentro de su espacio aéreo, así como de designar los aeropuertos que podrán ser utilizados para tales efectos.
4. Que de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, establece en el Eje 3 Economía Moral y Trabajo, desarrollar infraestructura estratégica que habilite una República mejor conectada. Esto incluye la mejora del transporte de pasajeros y la modernización de los puertos y aeropuertos, la promoción de la infraestructura para el comercio nacional e internacional.
5. Que de conformidad con la Ley de Aeropuertos, se considera de orden público la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles, los cuales son parte integrante de las vías generales de comunicación, los cuales son de jurisdicción federal.
6. Que en los aeropuertos existe la obligación de prestar servicios aeroportuarios y complementarios de manera general e indiscriminada a las personas transportistas y operadoras aéreas, con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo.
7. 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 Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), a través de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).
8. Que los horarios de aterrizaje y despegue son los asignados por la administradora aeroportuaria a una persona transportista u operadora aérea para la organización y planeación de los vuelos en el aeropuerto.

9. Que en los aeropuertos, la administradora aeroportuaria 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.
10. Que los aeropuertos en condiciones de saturación son aquellos aeropuertos en los que la demanda de la infraestructura aeroportuaria supera significativamente la capacidad del aeropuerto y respecto de los cuales la Secretaría o la Agencia Federal de Aviación Civil ha emitido una declaratoria de saturación en el campo aéreo y/o edificios terminales.
11. Que el comité de operación y horarios, como órgano colegiado está integrado por la persona concesionaria o asignataria del aeropuerto, representado por la administradora aeroportuaria, por la persona titular de la Comandancia del aeródromo adscrita a la Agencia Federal de Aviación Civil y por las demás autoridades civiles y militares que intervienen en el mismo, así como por los representantes de las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias del servicio de transporte aéreo y de las personas prestadoras de servicios, el cual emite recomendaciones respecto de la asignación de horarios.
12. 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 a las personas transportistas y operadoras aéreas.
13. Que el comité de operación y horarios, en los aeropuertos en condiciones de saturación, debe establecer un subcomité de coordinación y supervisión de horarios, cuya función es el apoyar en el monitoreo de uso de horarios en el aeródromo para mejorar la puntualidad y reducir el uso indebido de horarios.
14. 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.).
15. Que el cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue asignados se encuentra supeditado al tiempo de estancia en plataforma, de acuerdo con el tipo de aeronave, ello de conformidad con lo establecido en las reglas de operación de cada aeropuerto.
16. Que las bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue deben estar alineadas a las mejores prácticas internacionales y acordes con la normatividad aeronáutica nacional.
17. Que en los aeropuertos en condiciones de saturación, la disponibilidad de horarios de aterrizaje y despegue es menor a aquella en aeropuertos sin esas condiciones, por lo que existe una menor disponibilidad tanto para la persona concesionaria, asignataria o del aeropuerto como para las personas transportistas aéreas que operan en ese aeropuerto con respecto a la asignación de horarios, por lo que es necesario establecer bases e incentivos regulatorios para que la infraestructura aeroportuaria se utilice de manera más eficiente, a fin de garantizar la prestación segura, eficaz, competitiva y no discriminatoria de los servicios aeroportuarios y complementarios.
18. Que los cambios constantes a los horarios de aterrizaje y despegue asignados, así como las cancelaciones a los mismos durante las temporadas operativas en aeropuertos en condiciones de saturación pueden afectar la planeación de las operaciones de las personas concesionarias, asignatarias y de las personas transportistas aéreas, así como la coordinación con otros aeropuertos.
19. Que el 29 de septiembre de 2014, la entonces Dirección General de Aeronáutica Civil, ahora Agencia Federal de Aviación Civil, emitió la declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, en los horarios de las 7:00 a las 22:59 horas.
20. Que el 29 de septiembre de 2017, la entonces Dirección General de Aeronáutica Civil, ahora Agencia Federal de Aviación Civil, publicó en el Diario Oficial de la Federación las Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación.
21. Que es facultad de la SICT, a través de la Agencia Federal de Aviación Civil, determinar la saturación de los aeropuertos.
22. Que el 03 de marzo de 2022, la Agencia Federal de Aviación Civil, emitió la Resolución por la cual se declara la saturación de los edificios terminales del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez", en los horarios siguientes:

Terminal 1: De las 05:00 a las 22:59 horas.

Terminal 2: De las 06:00 a las 19:59 horas; así como de las 21:00 a las 22:59 horas.

Derivado de esta resolución, en el resolutivo tercero se instruyó a la persona coordinadora de horarios en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez", llevar a cabo el análisis, revisión, y, en su caso, la modificación de las Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017.

23. Que el 02 de febrero de 2023, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez", para las operaciones del servicio al público de transporte aéreo regular y no regular de carga, en el cual, en el transitorio segundo, se instruye a la Agencia Federal de Aviación Civil a actualizar las Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017.
24. Que el 31 de agosto de 2023, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Resolución por la que se declara la saturación del Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México, en la cual se determinó la saturación de los edificios terminales en los horarios siguientes:

Terminal 1: De las 05:00 a las 22:59 horas.

Terminal 2: De las 06:00 a las 10:59 horas; de las 13:00 a las 19:59 horas; así como de las 21:00 a las 21:59 horas.

Derivado de esta resolución, en el resolutivo sexto se instruyó a la persona coordinadora de horarios en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez", llevar a cabo el análisis, revisión, y en su caso, la modificación de las Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017.

25. Que el 25 de mayo de 2025, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Resolución por la que se autoriza el incremento de operación en el Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México.

Derivado de la resolución, en el resolutivo sexto se instruyó a la persona coordinadora de horarios en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez", llevar a cabo el análisis, revisión, y en su caso, la modificación de las Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017.

26. Que el 29 de agosto de 2025 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; y, en el Transitorio Quinto, se instruyó a la Agencia Federal de Aviación Civil, actualizar las Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue para aeropuertos en condiciones de saturación.
27. Estas Bases generales se consideran disposiciones técnico administrativas, en términos de la fracción III del artículo 6 Bis de la Ley de Aeropuertos.
28. Que la SICT, a través de la Agencia Federal de Aviación Civil, es la autoridad aeroportuaria, la cual tiene entre otras atribuciones, el establecer las bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves en los aeródromos civiles declarados en condiciones de saturación, de conformidad con los artículos 3, fracciones VIII y XIII de la Ley de Vías Generales de Comunicación y 6 BIS, fracción V de la Ley de Aeropuertos, por lo anterior, se emiten las:

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 las personas concesionarias, asignatarias aeroportuarias, a través de sus administradoras aeroportuarias, el comité de operación y horarios, el subcomité de demoras, el subcomité de coordinación y supervisión de horarios, la Agencia Federal de Aviación Civil, el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea, y la persona coordinadora 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 las personas transportistas aéreas, así como de la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios asignados a las personas transportistas aéreas, 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, para efectos de garantizar la seguridad operacional y la continuidad de las operaciones aéreas.

Estas Bases son de cumplimiento obligatorio para las personas concesionarias y asignatarias aeroportuarias, así como para las personas transportistas y operadoras aéreas, se deben aplicar de manera exclusiva en los aeropuertos en condiciones de saturación, para todas las horas de operación, a pesar de las declaratorias de saturación en campo aéreo y/o edificios terminales.

SEGUNDA. DE LAS DEFINICIONES

Para efectos de las presentes Bases se entiende por:

- I. Administradora aeroportuaria: persona física designada por la persona concesionaria, asignataria o permisionaria de un aeródromo civil, 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. Además, debe determinar los horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves, conforme al artículo 63 de la Ley de Aeropuertos. Asimismo, debe 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 o la Agencia Federal de Aviación Civil ha emitido una declaratoria de saturación en el campo aéreo y/o edificios terminales de conformidad con el artículo 100 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;
- III. Análisis de la demanda y capacidad: proceso de evaluar la demanda de las personas transportistas y operadoras aéreas para 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 deben evaluarse cuando existan cambios significativos en la infraestructura, las prácticas operativas o los patrones de demanda de los aeropuertos;
- IV. Agencia Federal de Aviación Civil: órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con autonomía técnica, operativa y administrativa, Autoridad de Aviación Civil del Estado mexicano;
- V. Asignataria Aeroportuaria: entidad paraestatal de la Administración Pública Federal, que cuenta con una asignación otorgada por la Secretaría, en términos del artículo 14 Bis de la Ley de Aeropuertos;
- VI. 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 lo establecido en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;
- VII. Calendario de actividades de coordinación (o Calendario): especifica 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 a nivel internacional;
- VIII. Cambio ad hoc: un cambio en una serie de horarios que no afecta a la elegibilidad para el derecho histórico;
- IX. Cesión de horarios: acto de voluntad propia mediante el cual una persona transportista aérea transmite a otra un horario asignado, siempre y cuando sea cumplido lo establecido en el Reglamento de la Ley de Aeropuertos y la Base Décima Quinta;
- X. Comité de operación y horarios: comité integrado en términos del artículo 61 de la Ley de Aeropuertos, cuya función principal es emitir recomendaciones relacionadas con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue;
- XI. Concesionaria aeroportuaria: 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;
- XII. Coordinación inicial: 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 la administradora aeroportuaria asigna los horarios de aterrizaje y despegue con base en la información provista por la persona coordinadora de horarios;
- XIII. Cumplimiento: acatamiento por parte de la persona transportista aérea de las obligaciones derivadas de la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue, incluyendo su operación respecto a los márgenes establecidos para considerar una operación sin causas imputables a la persona transportista aérea;

- XIV.** Demora: aquella operación de aterrizaje o despegue realizada quince minutos antes o quince minutos después del horario de aterrizaje o despegue asignado por la administradora aeroportuaria con base a la resolución que emita el subcomité de demoras;
- XV.** Fecha de referencia de horarios de aterrizaje y despegue históricos: fecha establecida conforme al Calendario de actividades de coordinación, utilizada para el cálculo de la ocupación y cumplimiento del 80% para determinar la prioridad histórica;
- XVI.** Fecha límite de acuerdo de horarios de aterrizaje y despegue históricos: fecha límite estipulada en el calendario de actividades de coordinación, en la cual las personas transportistas aéreas deben plantear cualquier desacuerdo con la determinación de horarios históricos por parte de la persona coordinadora de horarios;
- XVII.** Fecha límite de envío de la lista de asignaciones iniciales de horarios de aterrizaje y despegue: fecha límite estipulada en el calendario de actividades de coordinación, en la cual la administradora aeroportuaria debe distribuir los resultados de la coordinación inicial a todas las personas transportistas aéreas;
- XVIII.** Fecha límite de envío de la lista de horarios de aterrizaje y despegue históricos: fecha límite según lo establecido en el calendario de actividades de coordinación, en la cual la persona coordinadora de horarios debe entregar a todas las personas transportistas aéreas los detalles de sus horarios históricos;
- XIX.** Fecha límite de envío de los parámetros de coordinación y capacidad disponible: fecha límite de acuerdo con el calendario de actividades de coordinación, en la cual la persona coordinadora de horarios debe difundir a los transportistas aéreos los parámetros de coordinación y capacidad disponible;
- XX.** Fecha límite de envío de solicitudes iniciales: fecha límite estipulada en el calendario de actividades de coordinación, en la cual las personas transportistas aéreas deben enviar sus operaciones previstas a la administradora aeroportuaria;
- XXI.** Fecha límite para la devolución de horarios de aterrizaje y despegue: fecha límite en la cual las personas transportistas aéreas deben devolver las series de horarios que no tengan previsto operar, en apego al calendario de actividades de coordinación;
- XXII.** 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 aquellos que hayan perdido la prioridad histórica y los horarios que por cualquier causa no justificada estén disponibles;
- XXIII.** Horario Ad Hoc: un horario de aterrizaje y despegue asignado por la administradora aeroportuaria a las personas transportistas aéreas, el cual es adicional o diferente al horario de aterrizaje y despegue histórico asignado, por ende no puede optar por la prioridad histórica, excepto aquellos asignados durante la temporada equivalente previa bajo un régimen ad hoc, siempre que formen series y hayan cumplido con los requisitos de ocupación y cumplimiento, de conformidad con lo previsto en la Base Quinta de las presentes Bases;
- XXIV.** Horario de Aterrizaje y Despegue (Slot): es el horario de aterrizaje y despegue asignado por la administradora aeroportuaria, con base en la propuesta de la persona coordinadora de horarios, a las personas transportistas aéreas para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria en una fecha y hora específica, en términos de los artículos 93 y 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;
- XXV.** Horario Histórico: es el horario de aterrizaje o despegue que se asigna a cada persona transportista aérea con base en la prioridad histórica que determine la persona coordinadora de horarios, 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;
- XXVI.** 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, camino 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 salvamento 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;

- XXVII.** Intercambio de horarios: proceso por el que los horarios asignados se intercambian de forma individual (uno por otro) entre las personas transportistas aéreas en el mismo aeropuerto;
- XXVIII.** Lista de espera: listado no jerarquizado de solicitudes pendientes de las personas transportistas aéreas, que comprende los horarios previamente asignados en proceso de modificación de horario, así como las solicitudes carentes de asignación de horario;
- XXIX.** Nueva persona transportista aérea entrante: persona transportista aérea que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier día en el que, si se acepta la solicitud de la persona transportista aérea, debe tener menos de siete franjas horarias en ese aeropuerto ese día. En otras palabras, que la persona transportista aérea pueda programar tres rotaciones por día (tres aterrizajes y tres despegues);
- XXX.** Ocupación: condición que refleja si un horario de aterrizaje o despegue asignado a la persona transportista aérea fue efectivamente operado en la fecha correspondiente, mediante la operación real de los vuelos programados, sin que medien devoluciones, cesiones o la falta de uso justificado del horario;
- XXXI.** Operación conjunta: término genérico que hace referencia a diversos tipos de acuerdos operativos o comerciales entre dos o más personas transportistas aéreas. La cual implica que los horarios de aterrizaje y despegue de una persona transportista aérea son utilizados por otra persona transportista aérea. Esta debe hacerse del conocimiento de la administradora aeroportuaria y de la persona coordinadora de horarios, y representar un beneficio para la operación aeroportuaria como lo es el aprovechamiento de un horario que no es ocupado por quien originalmente lo tiene asignado;
- XXXII.** Persona coordinadora de horarios: aquella designada por la Agencia Federal de Aviación Civil, quien es una instancia funcional, técnica e independiente de la administradora aeroportuaria y de los integrantes del comité de operación y horarios, incluidas las personas transportistas aéreas, cuya función es supervisar la ocupación de los horarios asignados a las personas transportistas aéreas 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 las personas transportistas aéreas con base en la información de los horarios asignados, los programas de vuelo o itinerarios comerciales de las personas transportistas aéreas, 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 la administradora aeroportuaria y la información de los horarios que correspondan a las operaciones autorizadas por la Agencia Federal de Aviación Civil, en términos del artículo 21 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, así como las resoluciones del subcomité de demoras del aeropuerto. Para poder ser nombrado como tal, debe 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;
- XXXIII.** Persona operadora aérea: propietaria o poseedora 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 aeronaves para uso particular, mexicana o extranjera, de conformidad con los artículos 2, fracción III, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y 2, fracción VII, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil;
- XXXIV.** Persona transportista aérea: persona titular de una concesión, asignación o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular, no regular y de servicios aéreos a terceros, en términos del artículo 2, fracción II, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;
- XXXV.** Parámetros de coordinación y capacidad disponible: aquellos que sirven de base para establecer los límites de asignación y programación de horarios de aterrizaje y despegue de acuerdo con la capacidad máxima disponible en el aeropuerto, considerando sus limitaciones funcionales, tales como, pistas disponibles, trayectorias de aproximación, edificio terminal, campo aéreo y restricciones ambientales declaradas por la administradora aeroportuaria o cualquier otra autoridad competente;

- XXXVI.** Periodo de asignación de horarios: periodo previo al inicio de cada temporada, en el que la administradora aeroportuaria atiende las solicitudes de las personas transportistas aéreas respecto de la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue de temporada, de conformidad con el procedimiento previsto en las presentes Bases;
- XXXVII.** Prioridad histórica: principio por el que la persona coordinadora de horarios identifica a las personas transportistas aéreas que tienen derecho de conservar de forma preferente respecto a cualquier otra persona transportista aérea, una serie de horarios que se haya ocupado y operado, como mínimo durante el 80% del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior sin causas imputables a la persona transportista aérea conforme a las resoluciones que emita el subcomité de demoras, dentro de los quince minutos respecto al horario asignado.
- XXXVIII.** Prioridad inferior: principio por el que las personas transportistas aéreas no tienen derecho a recibir de forma preferente los horarios de aterrizaje y despegue, por no haber cumplido como mínimo con el 80% de ocupación y cumplimiento, durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior y se deben encontrar por debajo de la preferencia de cualquier otra persona transportista aérea cuando se solicite una serie de horarios;
- XXXIX.** Secretaría: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- XL.** 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 frecuentemente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, en un horario aproximado;
- XLI.** Subcomité de coordinación y supervisión de horarios: aquel establecido en un aeropuerto en condiciones de saturación para coadyuvar con la persona coordinadora de horarios y con la administradora aeroportuaria para lograr una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria disponible, así como de los métodos y parámetros de seguimiento de horarios de aterrizaje y despegue, conforme a las mejores prácticas en materia de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, cuando éstas no contraríen las disposiciones jurídicas aplicables;
- XLII.** Subcomité de demoras: aquel presidido por la persona titular de la Comandancia del aeródromo adscrita a la Agencia Federal de Aviación Civil, encargado de determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables y de manera independiente, a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves;
- XLIII.** Supervisión de horarios de aterrizaje y despegue: análisis realizado por la persona coordinadora de horarios para medir la ocupación y cumplimiento de los horarios asignados a las personas transportistas aéreas;
- XLIV.** Temporada: la temporada de verano que empieza el último domingo de marzo, o la temporada de invierno que empieza el último domingo de octubre, conforme al calendario de actividades de coordinación;
- XLV.** 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);
- XLVI.** UTC: es el Tiempo Universal Coordinado, (por sus siglas en inglés, Universal Time Coordinated), 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 por la administradora aeroportuaria permitan usar la hora local, y
- XLVII.** 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.

Para todas las horas declaradas como saturadas, tanto en campo aéreo como en edificios terminales, y para todos aquellos servicios que la Secretaría determine como prohibidos en aeropuertos en condiciones de saturación, debe estar prohibida la asignación de horarios de aterrizaje y despegue por parte de la administradora aeroportuaria para las operaciones de las aeronaves siguientes:

- I. De servicios aéreos a terceros y aeronaves para uso particular con matrícula XB, 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, en términos 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 y de la asignación de horario, las operaciones de la persona titular del Ejecutivo Federal, 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, y
- V. La administradora aeroportuaria debe dar aviso inmediato a la persona titular de la Comandancia del aeródromo adscrita a la Agencia Federal de Aviación Civil cuando advierta que alguna persona transportista u operadora aérea 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, fracción III, 86 Bis y 87, fracciones IV y XII, de la Ley de Aviación Civil.

En todo momento se debe acatar cualquier restricción adicional de operaciones que sea establecida por la Secretaría o la Agencia Federal de Aviación Civil, tanto en horario saturado como en horario no saturado en los aeropuertos en condiciones de saturación, lo cual puede significar incluso, negar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue por parte de la administradora aeroportuaria.

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

La administradora aeroportuaria, considerando las recomendaciones no vinculantes del comité de operación y horarios y de conformidad con los reportes emitidos por la persona coordinadora de horarios y por las determinaciones emitidas por el subcomité de demoras en términos de la Base Décima Primera, debe asignar los horarios de aterrizaje y despegue únicamente a las personas transportistas aéreas 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, calles de rodaje, zonas de estacionamiento de aeronaves, puertas de embarque, capacidad de la terminal y limitaciones medioambientales.

La administradora aeroportuaria debe asignar los horarios de aterrizaje y despegue por hora, conforme a la capacidad de operación declarada tanto en pistas como en edificios terminales del aeropuerto. La cantidad de horarios de aterrizaje y despegue asignados no debe exceder la capacidad de operaciones por hora del aeropuerto, ni la capacidad de pasajeros que puedan ser atendidos por edificio terminal.

Para fines de asignación se deben seguir los siguientes principios reguladores:

- I. La administradora aeroportuaria debe asignar 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. La administradora aeroportuaria debe priorizar la asignación conforme a lo siguiente:
 - a) A la persona transportista aérea 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 que dichos horarios históricos no tengan cambio alguno en los datos de vuelo y horario;

- b) A la persona transportista aérea que solicitó cambios a los horarios con prioridad histórica siempre y cuando no resulte afectación alguna sobre la capacidad y parámetros de coordinación establecidos, exceptuando aquellos horarios que hayan sido ocupados en la modalidad de los incisos b) y d) de la fracción primera de la presente Base, y
- c) Para los cambios en los horarios históricos que afectan los parámetros de coordinación (por ejemplo, un cambio de hora), las personas transportistas aéreas deben indicar en su solicitud claramente el rango de flexibilidad que están dispuestos a aceptar. Para cualquier cambio solicitado por la persona transportista aérea que no se pueda asignar dentro del rango de flexibilidad aplicable, la persona transportista aérea debe mantener los horarios históricos sin los cambios solicitados por el mismo.

III. Después de asignar los horarios de aterrizaje y despegue indicados en la fracción II de la presente Base, la administradora aeroportuaria debe establecer el fondo de reserva, el cual se debe asignar a las personas transportistas aéreas que lo soliciten conforme a lo siguiente:

- a) La administradora aeroportuaria debe tratar las solicitudes de las nuevas personas transportistas aéreas entrantes y las solicitudes de cambios de horarios históricos de forma justa y equitativa de conformidad con los parámetros de coordinación, a lo largo del día, y si es necesario, utilizando las consideraciones adicionales para la asignación de horarios establecidas en la Base Novena de las presentes Bases;
- b) El 50% a las personas transportistas aéreas que los soliciten, en calidad de nuevas personas transportistas aéreas entrantes, es decir que tengan menos de siete horarios en ese aeropuerto y en ese día, a menos que dichas solicitudes sean inferiores al 50%, y
- c) El 50% restante deben ser asignados a las personas transportistas aéreas que ya operan en el aeropuerto y que los hayan solicitado.

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

- 1. A la persona transportista aérea 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.

Cuando exista una solicitud de una persona transportista aérea, referente a una operación existente para que continúe operando durante todo el año, debe tener prioridad sobre una nueva solicitud de horarios de aterrizaje y despegue.

En caso de empate en la presentación de la solicitud de las personas transportistas aéreas, los horarios del fondo de reserva se deben asignar conforme a las consideraciones adicionales de asignación de horarios previstas en la Base Novena de las presentes Bases;

IV. En su caso, después de asignar los horarios de aterrizaje y despegue indicados en las fracciones II y III de la presente Base, la administradora aeroportuaria debe asignar a la persona transportista aérea que solicitó y utilizó los horarios bajo un régimen ad hoc y que formen una serie al final de la temporada equivalente previa, siempre y cuando haya cumplido con los requisitos de ocupación y cumplimiento definidos en la Base Quinta y no exceda la capacidad operacional en pistas ni en edificios terminales.

Las personas operadoras aéreas sólo pueden obtener horarios ad-hoc de conformidad con lo establecido en las presentes Bases;

V. Ninguna persona transportista u operadora aérea puede realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente se le haya asignado un horario en los términos del presente instrumento y cuente con la autorización por parte de la Agencia Federal de Aviación Civil, en términos del artículo 103 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

Están exceptuadas de lo previsto en la presente fracción, las operaciones de aterrizaje de emergencia, los casos de fuerza mayor y los previstos en las presentes Bases;

VI. Cuando la administradora aeroportuaria o la persona coordinadora de horarios detecten que una persona transportista u operadora aérea ha realizado una operación de aterrizaje y despegue sin tener un horario asignado, debe dar aviso de inmediato a la Agencia Federal de Aviación Civil, a efecto de que se levante el acta administrativa correspondiente.

La realización de operaciones de aterrizaje y despegue sin tener un horario asignado debe dar lugar a la sustanciación del procedimiento administrativo sancionador, y puede ser sancionada conforme a lo previsto en los artículos 86, fracción III; 86 Bis; y 87, fracciones IV y XII, de la Ley de Aviación Civil;

- VII.** Las personas transportistas y operadoras aéreas no deben operar intencionadamente servicios en un horario distinto al asignado por la administradora aeroportuaria, o utilizar los horarios asignados de una forma diferente, de ser el caso, se debe aplicar las sanciones jurídicas aplicables, incluyendo aquella prevista en el artículo 87, fracción XII, de la Ley de Aviación Civil;
- VIII.** Los horarios de aterrizaje y despegue pueden cederse o intercambiarse entre las personas transportistas aéreas, 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; y que el horario en cuestión hubiese sido utilizado por lo menos dos temporadas equivalentes por la persona transportista aérea original, y se notifique a la administradora aeroportuaria y a la persona coordinadora de horarios 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;
- IX.** Las personas transportistas aéreas que tengan horarios de aterrizaje y despegue asignados y que tengan una ruta, aeronave o número de vuelo específico, pueden realizar modificaciones puntuales a los datos de ruta, aeronave, número de vuelo u horario, previa notificación a la administradora aeroportuaria y a la persona coordinadora de horarios, en los plazos que establezca la administradora en sus reglas de operación;
- X.** La determinación de ocupación de los horarios de aterrizaje y despegue se debe basar en la hora real de puesta de calzos para las llegadas y la hora real de fuera de calzos para las salidas; todas las actividades relacionadas con los horarios, incluida la determinación de horarios históricos se expresan en UTC, a no ser que se acuerde lo contrario;
- XI.** Las solicitudes de asignación o modificación de horarios que realicen las personas transportistas aéreas se deben presentar por escrito a la administradora aeroportuaria, así como los formatos de mensajería correspondientes por los medios de comunicación electrónica que ésta determine en las reglas de operación. Así mismo debe notificarse a la persona coordinadora de horarios conforme a los medios que ésta determine.

Dichas solicitudes deben contener, además de lo previsto en los artículos 15 y 15-A de la Ley Federal de Procedimiento como mínimo la información siguiente, además de la que establezca la administradora aeroportuaria en las reglas de operación:

- a)** La fecha en la que se presenta la solicitud;
 - b)** El día y horario específico de cada operación que se pretende realizar;
 - c)** Si es operación de aterrizaje o despegue, y en su caso, de ser posible, la vinculación entre llegadas y salidas;
 - d)** La ruta, especificando la primera escala en caso de que aplique;
 - e)** El número de vuelo;
 - f)** Las características de la aeronave que se pretende utilizar en la operación y número de asientos, y
 - g)** Tipo de servicio.
- XII.** La vigencia del periodo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue que realice la administradora aeroportuaria debe estar dentro de la vigencia de la autorización de horarios que emita la Agencia Federal de Aviación Civil a las personas transportistas aéreas que presten los servicios de transporte aéreo, y
- XIII.** La administradora aeroportuaria únicamente debe asignar horarios para vuelos de posicionamiento o traslado fuera de franjas horarias declaradas como saturadas, a excepción de aquellos autorizados previamente por la Agencia Federal de Aviación Civil.

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

La prioridad histórica de una serie de horarios de aterrizaje y despegue debe ser identificada por la persona coordinadora de horarios, cuando la persona transportista aérea a la que se le asignó, ocupó y operó como mínimo durante el 80% del tiempo durante el periodo asignado en la temporada, sin motivos imputables a la misma conforme a las resoluciones que emita el subcomité de demoras para tal efecto.

La persona coordinadora de horarios debe proporcionar de forma puntual la información a las personas transportistas aéreas acerca de los vuelos que puedan no cumplir el requisito de ocupación y cumplimiento mínimo del 80% durante la temporada vigente, para permitir que la persona transportista aérea tome las medidas oportunas.

Para efectos de contabilizar dichos porcentajes de ocupación y cumplimiento, 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 deben utilizar como base para calcular la ocupación y cumplimiento;
- 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, la persona transportista aérea puede optar por la prioridad histórica para el periodo de operación ampliado, sujeto al requisito de ocupación y cumplimiento de la serie ampliada;
- III. Los horarios ad hoc asignados a las personas transportistas aéreas durante la temporada para operaciones comerciales no pueden optar por el derecho de prioridad histórica, a menos que se hubiesen solicitado como una serie antes del inicio de la temporada, o bien, se hayan asignado como ad hoc durante la temporada y formen una serie al final de la misma, siempre y cuando se cumplan con los requisitos de ocupación y cumplimiento establecidos en esta Base;
- IV. Si una persona transportista aérea tiene más de una serie de horarios al mismo tiempo con periodos operativos idénticos o superpuestos, la utilización de cada serie se calcula individualmente;
- V. Si un vuelo opera en más de un día de la semana, cada día de la semana se debe considerar como una serie individual de horarios;
- VI. Los cambios de horario asignados por la administradora aeroportuaria para una parte de una serie de horarios no implican afectación a la elegibilidad para prioridad histórica, siempre y cuando se cumpla el requisito de ocupación y cumplimiento del 80% 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 implican afectación a la elegibilidad para prioridad histórica. La ocupación y cumplimiento del 80% se calcula durante todo el periodo operativo del servicio; siempre y cuando se tenga en cuenta la determinación de ocupación de horarios de aterrizaje y despegue a que se refiere la fracción X de la Base Cuarta de las presentes Bases;
- VIII. Las personas transportistas aéreas deben dar aviso a la administradora aeroportuaria sobre las modificaciones de tipo de aeronave, número de vuelo, ruta o tipo de servicio, sin embargo, esto no implica afectación a la elegibilidad para ejercer la prioridad sobre los horarios, tomando en consideración lo previsto en las fracciones IX y XI de la Base Cuarta del presente ordenamiento;
- IX. En caso de que una persona transportista aérea se encuentre sujeta a concurso mercantil no debe quedar exenta del cumplimiento de los criterios de ocupación, cumplimiento y uso indebido previstos en las presentes Base, y
- X. Los porcentajes de ocupación y cumplimiento de una serie de horarios que hayan sido cedidos, intercambiados u operados de manera conjunta, deben ser evaluados en los términos de la Base Décima Quinta de las presentes Bases.

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 a la entrada en vigor del presente cuerpo normativo, según sea el caso, la persona coordinadora de horarios, o la administradora aeroportuaria en caso de que la persona coordinadora de horarios no haya sido designada al momento en que dé inicio el periodo de asignación de horarios de temporada, debe identificar los horarios históricos de aterrizaje y despegue de conformidad con los criterios de ocupación y cumplimiento que, en su caso, se hayan previsto en las normas vigentes en la temporada inmediata anterior.

La administradora aeroportuaria debe llevar a cabo el procedimiento de asignación de horarios de conformidad con los criterios y prioridades previstos en la Base Séptima de las presentes Bases.

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

La persona coordinadora de horarios debe entregar a la administradora aeroportuaria y a cada persona transportista aérea los detalles de sus horarios de aterrizaje y despegue que califiquen para derechos de prioridad histórica para su revisión y análisis, dentro de la fecha límite de envío de la lista de horarios de aterrizaje y despegue históricos. La lista de horarios entregados a las personas transportistas aéreas se deben publicar en la página de internet de la administradora aeroportuaria.

Para el caso de la temporada de verano, cuando los horarios de aterrizaje y despegue se entreguen antes de que finalice la temporada, éstos deben considerarse como provisionales hasta que la temporada concluya y se verifique el 80% de su ocupación y cumplimiento.

Las personas transportistas aéreas deben revisar la información enviada y si no están conformes con la determinación de horarios históricos, deben ponerse en contacto con la persona coordinadora de horarios lo antes posible para resolver las diferencias dentro de la fecha límite de acuerdo de horarios de aterrizaje y despegue históricos. La persona coordinadora de horarios es quien debe atender las diferencias e informar a la administradora aeroportuaria lo resuelto con cada persona transportista aérea sobre sus horarios históricos. La persona coordinadora de horarios no debe considerar cualquier diferencia que externe la persona transportista aérea posterior a la fecha límite de acuerdo de horarios de aterrizaje y despegue históricos.

Las solicitudes iniciales de horarios históricos de temporada por parte de las personas transportistas aéreas deben realizarse con base en series de horarios y presentarse antes de que concluya la fecha límite de envío de solicitudes iniciales estipulada en el calendario de actividades de coordinación. Al presentar su solicitud, las personas transportistas aéreas deben usar los formatos de mensajes especificados por la administradora aeroportuaria y, en su caso, señalar la prioridad sobre el horario.

La persona transportista aérea puede exponer ante la administradora aeroportuaria sus limitaciones operativas, prioridades comerciales y planes de operación para ese aeropuerto, con el objetivo de que la administradora aeroportuaria cuente con una visión integral de las solicitudes de horarios de cada persona transportista aérea.

La administradora aeroportuaria puede proporcionar orientación a la persona transportista aérea sobre la manera en que la disponibilidad de capacidad y la eventual asignación de horarios pueden incidir en sus planes operativos. Dicho intercambio debe llevarse a cabo con anterioridad a la fecha límite de envío de solicitudes iniciales y bajo la observancia de la persona coordinadora de horarios, a fin de asegurar transparencia entre las partes.

La persona transportista aérea debe notificar a la administradora aeroportuaria y al coordinador de horarios cuando la información que proporcione sea de carácter confidencial, indicando de manera motivada y fundamentada las razones que sustentan dicha condición, con el fin de reservar a terceros.

Las personas transportistas aéreas deben realizar sus solicitudes iniciales conforme al calendario previsto en la Base Vigésima Segunda y deben utilizar los formatos de mensajes para la solicitud de horarios de aterrizaje y despegue, establecidos en la fracción XI de la Base Cuarta del presente instrumento. Las solicitudes iniciales de las personas transportistas aéreas enviadas después de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales deben tener una prioridad inferior y pueden ser procesadas una vez finalizada la coordinación inicial, pero antes de la fecha límite de envío de la lista de asignaciones iniciales de horarios de aterrizaje y despegue.

Dada la saturación del aeropuerto, existe la posibilidad de que determinados horarios de aterrizaje y despegue no se encuentren disponibles en las franjas de mayor demanda, por lo que es fundamental que las personas transportistas aéreas que operan o planean operar en el aeropuerto deben prever desarrollar planes alternativos en atención a la eventualidad de no obtener los horarios solicitados. En aquellos supuestos en que la disponibilidad de horarios resulte limitada o inexistente, las personas transportistas aéreas deben considerar el uso de aeropuertos alternos dentro de la red aeroportuaria nacional que puedan gestionar y atender las operaciones proyectadas.

Tratándose de horarios nuevos, se debe indicar si se solicita una serie de horarios y/o horarios individuales para completar series en esa calidad. La administradora aeroportuaria no debe considerar las solicitudes que no contengan la información señalada en la fracción XI de la Base Cuarta de la presente disposición.

La administradora aeroportuaria debe verificar que los horarios solicitados en series por las personas transportistas aéreas, efectivamente se apeguen a la definición de serie de horarios prevista en la Base Segunda, en caso contrario, no deben ser incluidos dentro de la referencia de horarios de aterrizaje y despegue históricos.

A las personas transportistas aéreas que no cumplan con los requisitos antes mencionados, o no presenten su solicitud inicial a la administradora aeroportuaria en tiempo y forma invocando prioridad histórica, no se les debe asignar horarios de aterrizaje y despegue sobre los cuales tengan esa prioridad en función de su ocupación y cumplimiento. Es responsabilidad de cada persona transportista aérea cerciorarse de que la administradora aeroportuaria ha recibido en tiempo y forma su solicitud inicial de horarios.

La administradora aeroportuaria debe emitir un acuse de recibido respecto de toda solicitud inicial presentada, y corresponde a la persona transportista aérea verificar que dicho acuse le ha sido debidamente notificado. El procedimiento de notificación debe ser establecido en las reglas de operación de cada aeropuerto. En caso de no recibir la confirmación correspondiente, la persona transportista aérea debe contactar de manera inmediata a la administradora aeroportuaria.

De no realizar dicha gestión, la solicitud puede no ser considerada dentro del proceso de coordinación inicial, y los horarios históricos correspondientes pueden ser asignados a otras personas transportistas aéreas conforme a lo previsto en las presentes Bases.

La administradora aeroportuaria debe asignar los horarios de aterrizaje y despegue conforme a los criterios de capacidad operacional de pistas y edificios terminales, basándose en la petición inicial (por temporada) por parte de las personas transportistas aéreas, conforme a lo siguiente:

- I. Las series de horarios sobre las cuales las personas transportistas aéreas 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 la persona coordinadora de horarios;
- II. Las solicitudes de modificación de series de horarios de aterrizaje y despegue efectuadas por las personas transportistas aéreas respecto 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 modificar mediante el cambio;
 - b) La modificación está sujeta a la disponibilidad de los horarios que se solicitan;
 - c) En caso de que existan dos solicitudes de personas transportistas aéreas de modificación entre un mismo horario y/o serie, éste se debe asignar tomando en consideración los siguientes criterios:
 1. Las solicitudes de horarios que tengan por objeto la prolongación de una operación existente para constituir una operación para todo el año, y
 2. El periodo efectivo de operación del horario que se pretende obtener mediante la modificación; es decir, la persona transportista aérea que solicite la asignación de un horario para programar y operar vuelos durante un periodo de operación mayor en la misma temporada.

Para los numerales anteriores, la persona transportista aérea debe especificar en su solicitud el supuesto del que se trate.

- III. Los horarios del fondo de reserva deben ser asignados de conformidad con lo previsto en la Base Cuarta de las presentes Bases. La administradora aeroportuaria debe verificar si la persona transportista aérea efectivamente califica como nueva persona transportista aérea entrante en términos de la Base Décima Séptima del presente instrumento;
- IV. La administradora aeroportuaria debe notificar a cada persona transportista aérea los resultados de la coordinación inicial, remitiendo la lista de asignaciones iniciales de los horarios de aterrizaje y despegue dentro de la fecha límite de su envío conforme se establece en el calendario de actividades de coordinación de la Base Vigésima Segunda. Dicha lista debe enviarse al mismo tiempo a todas las personas transportistas aéreas que hayan solicitado horarios en el aeropuerto;
- V. La lista de asignaciones iniciales de los horarios de aterrizaje y despegue debe precisar cualquier modificación respecto de la solicitud inicial presentada por cada persona transportista aérea en caso de que tales ajustes resulten necesarios para asegurar el cumplimiento de los parámetros de coordinación y de capacidad.

Dicha lista debe incluir, además, la justificación de los cambios efectuados, así como el detalle completo, por aerolínea, de todos los horarios asignados y de las solicitudes que permanezcan pendientes. La administradora aeroportuaria debe publicar la lista de asignaciones iniciales de los horarios de aterrizaje y despegue en su página de internet;

- VI.** La administradora aeroportuaria debe llevar y mantener un registro, en forma de lista de espera, de todas aquellas solicitudes que no hubieren sido atendidas con anterioridad a la fecha de asignación inicial de horarios de aterrizaje y despegue, el cual debe ser revisado de manera periódica hasta la fecha límite para la devolución de horarios.

La administradora aeroportuaria debe procurar la atención de las solicitudes pendientes en el menor tiempo posible, atendiendo en todo momento a las consideraciones adicionales previstas en la Base Novena de las presentes Bases, y

- VII.** Las personas transportistas aéreas deben confirmar, en el plazo que para tal efecto establezca la administradora aeroportuaria en sus reglas de operación, si desean mantener vigentes sus solicitudes en la lista de espera.

En caso de que no se reciba la confirmación dentro del plazo señalado, dichas solicitudes se deben tener por no válidas y pueden ser eliminadas de la lista de espera por la administradora aeroportuaria.

OCTAVA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIAJE Y DESPEGUE AD HOC

La administradora aeroportuaria, escuchando las recomendaciones de la persona coordinadora de horarios, debe procesar todas las solicitudes de horarios ad hoc de las personas transportistas aéreas, pero debe dar prioridad a las solicitudes para series de horarios. Dichos horarios deben ser asignados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 96 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y la Base Cuarta de la presente disposición, los cuales deben ser considerados como horarios ad hoc.

Pueden ser asignados como horarios ad hoc, aquellos disponibles después de la fecha de referencia de horarios históricos por no haber sido asignados, o aquellos que hayan sido devueltos dentro de la fecha límite para la devolución de horarios de aterrizaje y despegue de conformidad con lo establecido en la Base Décima Tercera, así como cuando sean cancelados por las personas transportistas aéreas en los términos establecidos en la Base Décima Cuarta del presente instrumento.

Las series de horarios de aterrizaje y despegue formadas al final de la temporada equivalente previa, por la persona transportista aérea que las solicitó y ocupó como horarios ad hoc deben tener prioridad histórica, siempre y cuando hayan cumplido con los requisitos de ocupación y cumplimiento definidos en la Base Quinta y sean solicitados conforme a la Base Séptima de las presentes Bases.

La administradora aeroportuaria debe asignar los horarios ad hoc en atención con lo establecido en el artículo 96 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, y debe dar prioridad a los vuelos en el orden previsto en el artículo 95, fracción I, inciso a), del mismo ordenamiento:

- 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 por parte de las personas transportistas aéreas, se debe dar prioridad a las solicitudes de conformidad con el orden de presentación y conforme a los medios para la solicitud de horarios de aterrizaje y despegue, establecidos en la fracción XI de la Base Cuarta del presente ordenamiento.

La administradora aeroportuaria debe publicar en la página de internet que sea habilitada por la persona concesionaria aeroportuaria que corresponda, de manera periódica la lista vigente de todos los horarios asignados y la cantidad de horarios ad hoc que se encuentren disponibles para ser asignados durante la temporada, y debe actualizar la información en forma oportuna, cada vez que exista un horario ad hoc disponible y cada vez que se asigne.

Las personas transportistas aéreas deben solicitar a la administradora aeroportuaria los horarios de aterrizaje y despegue ad hoc de acuerdo con lo previsto en el artículo 96 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, y de conformidad con lo establecido en la fracción XI de la Base Cuarta, deben indicar fecha y horario en específico, la ruta que pretende cubrir y el tipo de aeronave a utilizar, es responsabilidad de la persona transportista aérea verificar que le ha sido asignado el horario de aterrizaje y/o despegue antes de efectuar la operación y con ello evitar incurrir en las sanciones previstas en los artículos 86 fracción III, 86 Bis y 87, fracción XII de la Ley de Aviación Civil.

Las personas transportistas aéreas deben notificar a la administradora aeroportuaria y a la persona coordinadora de horarios, en el plazo que establezcan las reglas de operación, sobre cualquier cambio de equipo o las variaciones operacionales respecto a sus horarios de aterrizaje y despegue asignados, asimismo deben solicitar la asignación de un nuevo horario cuando se tengan variaciones operacionales significativas que afecten los días siguientes.

Las personas operadoras aéreas sólo pueden obtener horarios ad hoc que no hayan sido solicitados por las personas transportistas aéreas, siempre y cuando no se trate de una operación prohibida de conformidad con la Base Tercera de las presentes Bases.

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

A. De las consideraciones adicionales.

Para lograr una óptima utilización de la capacidad disponible en el momento de asignar los horarios, la administradora aeroportuaria, con las recomendaciones de la persona coordinadora de horarios, puede considerar uno o varios de los siguientes factores, sin ningún orden en particular, para determinar cuál de las solicitudes presentadas por las personas transportistas aéreas deben ser atendidas:

- I. Periodo efectivo de operación: debe tener prioridad la programación de una persona transportista aérea que es efectiva por un periodo más largo de operación en la misma temporada, que otras solicitudes de personas transportistas aéreas por un periodo más corto de operación;
- II. Factores operacionales: cuando en un aeropuerto exista un problema para la ocupación de los horarios de aterrizaje y despegue, tales como: condiciones climáticas adversas, los vientos, el control del tráfico aéreo, problemas técnicos, toque de queda o medidas para prevenir la propagación de enfermedades impuestas por los Estados, por los cuales las personas transportistas aéreas no puedan operar en tiempo los horarios de aterrizaje y despegue asignados;
- III. Conectividad: cuando se tome en cuenta el desarrollo de la red de rutas aeroportuarias específicas y la conectividad para satisfacer las necesidades de pasajeros y carga;
- IV. Condiciones del servicio: cuando se tome en cuenta elementos que puedan incluir la adición y el desarrollo de una nueva ruta o la explotación mayor a una ya existente previamente autorizada por la Agencia Federal de Aviación Civil, en términos de la Ley de Aviación Civil y su Reglamento;
- V. Medio ambiente: cuando se tome en cuenta factores ambientales para la asignación de horarios disponibles;
- VI. Tiempo en la lista de espera: si la solicitud de una persona transportista aérea ha permanecido en la lista de espera por más tiempo que otras solicitudes concurrentes, y
- VII. El orden de presentación de la solicitud ante la administradora aeroportuaria;

B. De la flexibilidad en la asignación.

Para lograr una óptima utilización de la capacidad disponible al asignar horarios de aterrizaje y despegue, la administradora aeroportuaria, con las recomendaciones de la persona coordinadora de horarios, puede ejercer alguna flexibilidad con base en lo siguiente:

- I. Cambio de temporada: el cambio en la llegada de un vuelo al principio de una temporada que haya iniciado su operación en la temporada anterior, el cual debe asignarse como solicitado para la nueva temporada;
- II. Horario de verano: cuando haya diferencias de menos de cinco 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) La administradora aeroportuaria debe establecer la forma en que la persona transportista aérea debe enviar su solicitud de horarios durante los periodos que resulten afectados por el horario de verano, dentro de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales;
 - b) La prioridad histórica debe aplicarse a todo el periodo operativo del servicio. El tiempo histórico es el tiempo respetado durante la mayoría de la temporada. Los cambios de horario en estos periodos deben tratarse como cambios ad hoc y no deben afectar la elegibilidad para la prioridad histórica;
 - c) El cálculo de la ocupación y cumplimiento del 80% debe aplicarse a todo el periodo completo de operación del servicio, incluidas las operaciones durante las temporadas;
 - d) Los cambios de horario ad hoc en fechas de inicio y fin del horario de verano, para periodos de siete días o menos deben asignarse según se hayan solicitado, cuando sea factible, y estos deben ser confirmados por la administradora aeroportuaria lo antes posible, y
 - e) Los cambios de horario ad hoc en fechas de inicio y fin del horario de verano, para periodos de ocho días o más, de igual modo deben ser asignados por parte de la administradora aeroportuaria a más tardar dentro de los cinco días laborales a partir de la fecha de referencia de horarios históricos.

DÉCIMA. DE LA PERSONA COORDINADORA DE HORARIOS

El aeropuerto debe contar con una persona coordinadora de horarios a la cual le corresponde proponer a la administradora aeroportuaria la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como llevar a cabo la supervisión, evaluación, calificación y determinación de su ocupación y cumplimiento en términos de las Bases Quinta, Décima Primera, Décima Segunda y Décima Sexta de las presentes Bases.

La persona coordinadora de horarios debe 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.

La persona coordinadora de horarios debe ser una instancia funcional y técnicamente independiente de la administradora aeroportuaria y de los integrantes del comité de operación y horarios, entre ellos las personas transportistas aéreas. La persona coordinadora de horarios debe ser designada por la Agencia Federal de Aviación Civil.

Esta independencia implica que la persona coordinadora de horarios no debe estar sujeta a instrucciones, lineamientos internos, intereses económicos, comerciales o estratégicos del comité de operación y horarios y de sus miembros, y debe contar con plena autonomía técnica en la emisión de sus determinaciones respecto a la supervisión, evaluación y calificación de los horarios de aterrizaje y despegue.

La persona coordinadora de horarios debe actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria en el desempeño de sus funciones y en apego a los estándares internacionales para personas coordinadoras 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.

La persona coordinadora de horarios debe difundir a las personas transportistas aéreas la información detallada sobre los parámetros de coordinación y capacidad disponible aplicables, en el que se detallen todas aquellas limitaciones en el aeropuerto, tales como pistas, edificios terminales, espacio aéreo y condiciones ambientales, de acuerdo a las limitaciones que genere la administradora aeroportuaria, la Secretaría, la Agencia Federal de Aviación Civil, así como al análisis de capacidad generado por el prestador de servicios a la navegación aérea. Dichos parámetros deben ser emitidos conforme a la fecha establecida en el calendario de actividades de coordinación en términos de la Base Vigésima Segunda de las presentes Bases.

La persona coordinadora de horarios debe supervisar las cancelaciones realizadas con posterioridad a la fecha de referencia de horarios de aterrizaje y despegue históricos y cualquier no utilización de los horarios históricos de aterrizaje y despegue asignados a las personas transportistas aéreas, así como supervisar la ocupación de horarios previa y posterior a la operación para identificar los posibles casos de uso indebido intencionado.

Las resoluciones, recomendaciones o determinaciones de la persona coordinadora de horarios no pueden ser objeto de injerencia, influencia indebida o aprobación por parte del comité de operación y horarios, del subcomité de demoras, ni del subcomité de coordinación y supervisión de horarios, quedando estos últimos limitados a las funciones determinadas en la normativa aplicable, sin que ello suponga restricción o condicionamiento de las atribuciones técnicas que competen exclusivamente a la persona coordinadora de horarios.

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

La persona coordinadora de horarios debe supervisar, evaluar y calificar, para determinar la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue asignados, con base en los resultados del análisis previo y posterior a la operación, así mismo, puede tomar en cuenta las opiniones que emita el subcomité de demoras sobre el incumplimiento del horario asignado a las personas transportistas aéreas, y es quien debe determinar 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 deben ser evaluados conforme a lo indicado en la Base Décima Sexta del presente cuerpo normativo.

A. Del análisis previo a la operación.

La persona coordinadora de horarios debe realizar un análisis previo a la operación con base en la información que considere pertinente a fin de confirmar que se cumple con los horarios de aterrizaje y despegue asignados a las personas transportistas aéreas, dicho análisis debe ser un proceso continuo.

El análisis previo a la operación debe contemplar como mínimo lo siguiente:

- I. Utilizar criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios;
- II. Adaptarse a las necesidades específicas del aeropuerto y tipos de tránsito involucrados;
- III. Ser oportuno, sencillo de calcular y administrar, y
- IV. Considerar las propuestas realizadas por el subcomité de coordinación y supervisión de horarios.

La administradora aeroportuaria y las personas transportistas aéreas deben proporcionar a la persona coordinadora de horarios para su análisis, la información relacionada a los horarios de aterrizaje y despegue asignados, programas de vuelo e itinerarios comerciales, así como aquella información que considere pertinente la persona coordinadora de horarios, en el formato y tiempo acordado entre las partes para tal efecto.

La persona coordinadora de horarios también debe verificar las fuentes de datos publicadas, tales como:

- I. Sitios web de las personas transportistas aéreas, las agencias de viajes, los sistemas de distribución global o boletos aéreos;
- II. Datos del aeropuerto o de servicios en tierra de los aeropuertos en cada segmento de la ruta en cuestión, o
- III. Comparación entre pares (es decir, el desempeño de otras personas transportistas aéreas que utilizan equipos y rutas similares, previa evaluación de las limitaciones cuando el equipo y la ruta no son idénticos).

En caso de que se detecte discrepancia en la información, se debe notificar a la persona transportista aérea involucrada a fin de que tome las acciones correctivas correspondientes, con el objeto de que evite incurrir en las sanciones establecidas como un posible uso indebido de los horarios, conforme a la Base Décima Segunda del presente instrumento, así como aquellas previstas en los artículos 86, fracción III, 86 Bis y 87, fracciones IV y XII de la Ley de Aviación Civil.

B. Del análisis posterior a la operación.

La persona coordinadora de horarios debe realizar el análisis posterior a la operación con base en la información correspondiente a los horarios de aterrizaje y despegue asignados por la administradora aeroportuaria, los programas de vuelo o itinerarios comerciales de las personas transportistas aéreas, 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, las operaciones de llegada o salida de los vuelos registrados por la administradora aeroportuaria, la información de los horarios que correspondan a las operaciones autorizadas y los reportes que emita el subcomité de demoras sobre el incumplimiento del horario asignado.

Los datos proporcionados a los que hace referencia el párrafo que antecede, deben incluir al menos el horario asignado, los horarios reales de entrada y salida de calzos, el número de vuelo, el destino u origen, el tipo de aeronave, el tipo de servicio, el número de asientos y cualquier otro dato necesario que solicite la persona coordinadora de horarios.

Únicamente cuando no se disponga de datos sobre los horarios reales de entrada y salida de calzos, la administradora aeroportuaria debe proporcionar los horarios de aterrizaje y despegue con el ajuste de tiempo de rodaje recomendado como una estimación de los horarios reales de entrada y salida de calzos.

Para los puntos A. Del análisis previo a la operación y B. Del análisis posterior a la operación de la presente Base, el órgano u organismo prestador de los servicios de la navegación aérea, la administradora aeroportuaria y las personas transportistas aéreas, deben proporcionar la información que les requiera la persona coordinadora de horarios para el cumplimiento de sus funciones; en caso de que no sea proporcionada, la persona coordinadora de horarios debe dar aviso a la Secretaría a través de la Agencia Federal de Aviación Civil, para efecto de la imposición de las sanciones correspondientes, conforme a lo estipulado en las disposiciones jurídicas aplicables.

La persona coordinadora de horarios debe identificar, supervisar, evaluar y calificar cada operación efectuada por las personas transportistas aéreas en la temporada correspondiente; así mismo debe contabilizar la ocupación de cada serie de horarios asignada a las personas transportistas aéreas y calcular el porcentaje de ocupación y cumplimiento total de la serie de conformidad con lo establecido en la Base Quinta del presente instrumento.

La persona coordinadora de horarios debe informar de manera detallada las series de horarios que estén por debajo del porcentaje mínimo de ocupación y cumplimiento, en términos del criterio previsto en la Base Quinta, así como las demoras y cancelaciones imputables a las personas transportistas aéreas y los casos de uso indebido que se hubiesen presentado, a través de un reporte mensual dirigido a la administradora aeroportuaria, al comité de operación y horarios y a las personas transportistas aéreas.

La persona coordinadora de horarios debe presentar el reporte final de la evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue a la administradora aeroportuaria, al comité de operación y horarios y a las personas transportistas aéreas dentro de los dos meses inmediatos siguientes a la fecha en que concluya la temporada correspondiente.

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

Con base en los horarios de aterrizaje y despegue asignados por la administradora aeroportuaria, la persona coordinadora de horarios debe identificar si se presenta alguno de los siguientes casos de uso indebido:

- I. Que una persona transportista aérea conserve horarios que no tenga previsto operar, ceder, intercambiar o usar en una operación conjunta;
- II. Que una persona transportista aérea conserve horarios para una operación distinta a la prevista, con el propósito de negar capacidad a otra persona transportista aérea;
- III. Que una persona transportista aérea solicite nuevos horarios que no tenga previsto operar;
- IV. Que una persona transportista aérea realice una operación sin tener un horario de aterrizaje o despegue previamente asignado por la administradora aeroportuaria;
- V. Que una persona transportista aérea opere un vuelo en un horario significativamente diferente al horario asignado por la administradora aeroportuaria, sin contar con una justificación dentro de los parámetros reconocidos por el subcomité de demoras;
- VI. Que una persona transportista aérea realice de forma repetida e intencionada operaciones en horarios significativamente diferentes del horario asignado, que causen afectaciones en la operación y contribuyan a la saturación del aeropuerto;
- VII. Que una persona transportista aérea solicite nuevos horarios para una operación distinta a la prevista, con la intención de obtener una mejor prioridad histórica, o
- VIII. Que una persona transportista aérea opere un vuelo con especificaciones, de tipo de servicio, tipo de aeronave, capacidad de aeronave, ruta o número de vuelo, diferentes a las contempladas en la asignación por la administradora aeroportuaria, sin haber notificado a la misma, en términos de la fracción IX de la Base Cuarta de las presentes Bases.

La persona coordinadora de horarios, al analizar los casos en los que se considere como uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue asignados, debe evitar buscar explicaciones innecesarias sobre desviaciones operativas menores, y puede tomar en cuenta lo siguiente:

- I. Si la problemática es o no resultado de una interrupción operativa obvia (por ejemplo: eventos conocidos de clima extremo o huelgas);
- II. Si la discrepancia está dentro o no de una tolerancia razonable, para lo cual se debe indicar la variabilidad operativa aceptable en lugar del posible mal uso de los horarios de aterrizaje y despegue, y
- III. Si la discrepancia es parte o no de un patrón de operaciones repetidas fuera del horario asignado, apartándose de la variabilidad operativa aceptable.

Una vez identificada la evidencia de un posible uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue asignados, la persona coordinadora de horarios debe enviar una notificación por escrito a la persona transportista aérea de que se trate, a efecto de que esta proporcione una explicación de la discrepancia y las acciones correctivas propuestas por la persona transportista aérea.

La persona coordinadora de horarios debe considerar si el uso indebido del horario de aterrizaje y despegue asignado fue:

- I. Después de una advertencia emitida a la persona transportista aérea como parte del proceso de análisis previo a la operación;
- II. Un primer incumplimiento o parte de un patrón de repetidos usos indebidos;
- III. Parte de una serie de horarios históricos o un horario ad hoc, o
- IV. Que genere afectaciones al aeropuerto o las operaciones de otras personas transportistas aéreas.

Cuando la persona coordinadora de horarios determine el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue, ya sea tratándose de horarios históricos u horarios ad hoc y con base en los puntos del enunciado anterior, puede determinar alguna o varias de las acciones siguientes:

- I. Informar a la persona titular de la Comandancia del aeródromo adscrita a la Agencia Federal de Aviación Civil, a efecto que, en el ámbito de su competencia, ejerza las acciones necesarias para imponer las sanciones correspondientes, conforme a la legislación aplicable;
- II. La persona transportista aérea no puede tener derecho a la elegibilidad de la prioridad histórica para los tiempos que haya operado o para los horarios asignados en esa condición;
- III. Otorgar prioridad inferior a la persona transportista aérea, para nuevas solicitudes de series de horarios de aterrizaje o despegue en la próxima temporada equivalente;
- IV. La persona transportista aérea no puede conservar la asignación de las series de horarios de aterrizaje y despegue involucradas para el periodo restante de la temporada de que se trate, y dichos horarios deben ser incorporados al fondo de reserva de manera inmediata, una vez que la persona coordinadora haya dado aviso a la persona transportista aérea sobre el incumplimiento y éste no haya sido corregido, y
- V. Las demás que considere la persona coordinadora de horarios en términos de la normatividad aplicable.

Todo horario de aterrizaje y despegue, que no es cumplido dentro de los quince minutos o que se cancele, es objeto de ser reportado por la administradora aeroportuaria al subcomité de demoras para su revisión y los resultados deben ser presentados ante el comité de operación y horarios e informados a la persona coordinadora de horarios.

Todo aquel horario de aterrizaje y despegue que no opere alguna persona transportista aérea debe ser objeto de aclaración ante la persona coordinadora de horarios.

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

Las personas transportistas aéreas únicamente pueden conservar los horarios de aterrizaje y despegue que pretendan operar, ceder, intercambiar o utilizar en una operación conjunta; en caso contrario deben devolver a la administradora aeroportuaria todos los horarios que no tengan previsto utilizar en la temporada, dentro de la fecha límite para la devolución de horarios de aterrizaje y despegue.

Los horarios de aterrizaje y despegue devueltos por las personas transportistas aéreas dentro y fuera de la fecha límite para tal efecto, deben pasar a formar parte del fondo de reserva y deben ser asignados por la administradora aeroportuaria como horarios ad hoc, de conformidad con lo establecido en la Base Octava del presente ordenamiento.

Además, en caso de que las personas transportistas aéreas intencionadamente devuelvan de manera posterior a la fecha límite de devolución de horarios de aterrizaje y despegue establecida en el calendario de actividades de coordinación, deben recibir una prioridad inferior para la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue durante el proceso de coordinación inicial de la temporada equivalente siguiente.

La administradora aeroportuaria debe elaborar la lista de los horarios de aterrizaje y despegue devueltos, la cual debe contener el nombre de la persona transportista aérea que los haya devuelto y la fecha de su devolución; dicha lista debe publicarse en términos de lo establecido en las Bases Décima Novena y Vigésima Segunda del presente cuerpo normativo.

Si una persona transportista aérea deja de operar en un aeropuerto en condiciones de saturación debe devolver inmediatamente a la administradora aeroportuaria todos los horarios de aterrizaje y despegue asignados para el resto de esa temporada y para la temporada siguiente, para que éstos sean integrados al fondo de reserva, en caso de que no se cumpla con este supuesto, la administradora aeroportuaria debe disponer de los mismos para la asignación a otras personas transportistas aéreas cuando sea evidente la no ocupación de éstos por un periodo mayor a treinta días.

Los horarios de aterrizaje y despegue asignados a una persona transportista aérea que deje de tener una concesión, asignación o permiso vigente, conforme a lo previsto en los artículos 10 Bis, segundo párrafo y 14 de la Ley de Aviación Civil, o esté en liquidación o en proceso de quiebra, cuando la administradora aeroportuaria tenga conocimiento de dicha situación, y cuando sea evidente la no ocupación de éstos por un periodo mayor a treinta días, deben pasar dichos horarios al fondo de reserva.

Los horarios que se refieren en el párrafo anterior deben ser asignados por la administradora aeroportuaria a otras personas transportistas aéreas, en tanto se restituye la concesión, asignación o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo o se regularice la operación de la persona transportista aérea.

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

La cancelación de horarios de cinco o más semanas consecutivas antes de la fecha de referencia de horarios de aterrizaje y despegue históricos debe reducir el periodo elegible para la prioridad histórica, o bien debe generar 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 ocupación y cumplimiento del 80% se debe calcular para el número total de operaciones en todos los periodos.

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

Una operación cancelada posteriormente a la fecha de referencia de horarios de aterrizaje y despegue históricos debe ser considerada como no ocupada, dicha cancelación debe efectuarse en los plazos que establezca la administradora aeroportuaria en las reglas de operación, y se debe someter a la contabilización del porcentaje de ocupación y cumplimiento del 80% que evalúe la persona coordinadora de horarios, con excepción de las cancelaciones que se realicen por causas no imputables a la persona transportista aérea conforme a lo previsto en la Base Décima Sexta de las presentes Bases.

La persona transportista aérea a la que le sea asignado un horario ad hoc por la cancelación de otra persona transportista aérea, no debe generar el derecho de prioridad histórica a que se refiere el artículo 95, fracción I, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

Las personas transportistas aéreas deben realizar todas las cancelaciones de los horarios de aterrizaje y despegue que no pretendan operar para los días de descanso obligatorio conforme al artículo 74 de la Ley Federal del Trabajo, antes de la fecha de referencia de horarios de aterrizaje y despegue históricos establecida en el calendario de actividades de coordinación, para que dichas cancelaciones no se tengan en cuenta en el cálculo de ocupación y cumplimiento.

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

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

A. De la cesión e intercambio de horarios de aterrizaje y despegue.

La persona transportista aérea que pretenda llevar a cabo una cesión o intercambio de horarios debe notificar su intención a la administradora aeroportuaria y a la persona coordinadora de horarios antes de la fecha prevista para su operación. Dicha notificación debe indicar los horarios objeto de la solicitud y la fecha efectiva en que se va a realizar la cesión o intercambio de estos. Los horarios objeto de la cesión o intercambio solo se pueden otorgar a otra persona transportista aérea que preste servicios actualmente o tenga programado prestar servicio en el mismo aeropuerto. La persona transportista aérea debe acompañar su notificación con todos los elementos necesarios que determine la persona coordinadora de horarios con el objeto de que se encuentre en posibilidad de verificar si los horarios pueden ser objeto de la solicitud.

Para la validez de las cesiones e intercambios, las personas transportistas aéreas deben presentar a la administradora aeroportuaria y a la persona coordinadora de horarios, comprobante de lo siguiente:

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

La persona coordinadora de horarios debe confirmar, de ser el caso, que las personas transportistas aéreas involucradas en la cesión o intercambio de horarios cuentan con la prioridad sobre los horarios objeto de la solicitud de la persona transportista aérea.

La persona transportista aérea a la que le fue cedido o intercambiado el horario de aterrizaje y despegue es responsable de todos los requisitos de solicitud, ocupación y cumplimiento; el incumplimiento de alguno de estos requisitos debe ser motivo para determinar un horario como no ocupado y debe ser considerado dentro de la evaluación de ocupación y cumplimiento que realice la persona coordinadora de horarios.

Para fines de transparencia de cesiones e intercambios, la administradora aeroportuaria debe publicar en su página de internet:

- a) El nombre de las personas transportistas aéreas implicadas;
- b) Los horarios cedidos o intercambiados; y
- c) El periodo aplicable de la cesión o intercambio.

La administradora aeroportuaria debe retirar los horarios objeto de una cesión o intercambio de horarios cuando:

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

B. De la operación conjunta de horarios de aterrizaje y despegue.

Las personas transportistas aéreas que pretendan llevar a cabo una operación conjunta de horarios de aterrizaje y despegue deben notificar su intención a la administradora aeroportuaria y a la persona coordinadora de horarios antes de la fecha prevista para su operación. Dicha notificación debe indicar los horarios objeto de la operación conjunta y la fecha efectiva de la misma.

La persona transportista aérea debe acompañar su notificación con los elementos siguientes, con el objeto de que la persona coordinadora de horarios se encuentre en posibilidad de verificar si los horarios pueden ser objeto de la operación conjunta:

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

La operación conjunta puede llevarse a cabo siempre y cuando los vuelos involucrados permanezcan con el código de identificación de la persona transportista aérea en principio al que se le hayan asignado los horarios de aterrizaje y despegue.

La persona coordinadora de horarios debe confirmar, de ser el caso, que las personas transportistas aéreas involucradas en la operación conjunta cuentan con la prioridad sobre los horarios objeto de dicha operación.

Las personas transportistas aéreas involucradas en la operación conjunta del horario de aterrizaje y despegue asignado son responsables de todos los requisitos de solicitud, ocupación y cumplimiento; el incumplimiento del horario de aterrizaje y despegue debe ser motivo para determinarlo como no ocupado y debe ser considerado dentro de la evaluación de ocupación y cumplimiento que realice la persona coordinadora de horarios.

Los horarios que sean objeto de operaciones conjuntas en términos del párrafo anterior deben conservar su registro de ocupación a cargo de la persona transportista aérea a la que le hayan sido originalmente asignados; por lo anterior, la prioridad para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue operados bajo esta modalidad debe mantenerse a favor de quien los tuvo asignados previo inicio de la temporada de que se trate para la próxima temporada equivalente.

Para fines de transparencia de las operaciones conjuntas, la administradora aeroportuaria debe publicar en su página de internet:

- a) El nombre de las personas transportistas aéreas implicadas;
- b) Los horarios sujetos a la operación conjunta, y
- c) El periodo aplicable de la operación conjunta.

La administradora aeroportuaria debe retirar los horarios objeto de una operación conjunta cuando:

- a) No se cumplan los criterios de ocupación o se le dé un uso indebido, conforme a lo previsto en las presentes Bases, o
- b) Se operen en contravención a lo establecido en las presentes Bases.

Si al final de la operación conjunta, o si la persona transportista aérea que opera los horarios de aterrizaje y despegue pierde su concesión, asignación o permiso aéreo, los horarios implicados en la operación conjunta deben permanecer asignados a la persona transportista aérea original de dicho horario.

DÉCIMA SEXTA. DE LAS CAUSAS NO IMPUTABLES A LAS PERSONAS TRANSPORTISTAS AÉREAS

No son imputables a las personas transportistas aéreas 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, medidas de seguridad sanitaria, 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 las personas transportistas aéreas y que tengan como consecuencia:
 - a) Una inmovilización o afectación en la operación de la aeronave 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 a la persona transportista aérea le resulte práctica o técnicamente imposible efectuar sus operaciones.
- IV. Restricciones de viaje del gobierno basadas en nacionalidad, fronteras cerradas, recomendaciones de los gobiernos, avisos relacionados con medidas de seguridad sanitaria que advierten contra los viajes, o prohibiciones completas de vuelos desde/hacia ciertos países o áreas geográficas.

En cualquier caso, la persona transportista aérea debe demostrar, dentro de los cinco días hábiles siguientes a aquél que corresponda al horario de la serie asignada, que la causa de cancelación u operación no realizada no le es imputable ante el subcomité de demoras, instancia que debe resolver sobre la responsabilidad y la causa de la cancelación o demora; lo anterior para efectos de que la persona coordinadora de horarios realice la calificación y evaluación a la que refieren las Bases Quinta, Décima Primera y Décima Segunda de la presente disposición.

DÉCIMA SÉPTIMA. DE LAS NUEVAS PERSONAS TRANSPORTISTAS AÉREAS ENTRANTES

Las nuevas personas transportistas aéreas entrantes deben demostrar ante la administradora aeroportuaria las capacidades establecidas en los artículos 9, fracciones I, II y IV, 10 Bis y 11, fracción II de la Ley de Aviación Civil para realizar operaciones con los horarios de aterrizaje y despegue solicitados.

Se considera como nueva persona transportista aérea entrante a una persona transportista aérea que solicita una serie de horarios de aterrizaje y despegue en un aeropuerto, en cualquier día en el que, si se acepta la solicitud la persona transportista aérea, debe tener menos de siete horarios en ese aeropuerto y en ese día de la semana.

Si una nueva persona transportista aérea entrante a la que se le han ofrecido horarios de aterrizaje y despegue dentro de una hora antes o después de la hora solicitada, no acepta la oferta proporcionada por la administradora aeroportuaria, no puede conservar el estatus de nueva persona transportista aérea entrante para esa temporada.

Los horarios asignados a las nuevas personas transportistas aéreas entrantes deben cumplir con los criterios de ocupación, cumplimiento y uso indebido previstos en el presente instrumento.

Los horarios asignados a las nuevas personas transportistas aéreas entrantes no pueden ser cedidos o intercambiados u operados de forma conjunta hasta que se hayan operado como se indica en la Base Décima Quinta de las presentes Bases.

DÉCIMA OCTAVA. DEL SUBCOMITÉ DE COORDINACIÓN Y SUPERVISIÓN DE HORARIOS

En aeropuertos en condiciones de saturación, se debe establecer un subcomité de coordinación y supervisión de horarios, cuya función debe ser la de coadyuvar con la persona coordinadora de horarios y con la administradora aeroportuaria en asuntos relacionados con el monitoreo de uso de horarios en el aeródromo con el fin de mejorar la puntualidad y reducir el uso indebido de los horarios, a fin de garantizar la correcta utilización y asegurar la observancia de las mejores prácticas internacionales en materia de asignación de horarios, cuando éstas no contraríen las disposiciones jurídicas aplicables.

Los participantes del subcomité de coordinación y supervisión de horarios deben ser:

- I. La administradora aeroportuaria quien debe presidir dicho subcomité;
- II. La persona coordinadora de horarios, como representante de la Agencia Federal de Aviación Civil;
- III. Representantes de las personas transportistas aéreas que tengan horarios de aterrizaje y despegue asignados en el aeropuerto, que cuenten con conocimiento en la materia, y
- IV. Un representante del órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea.

Las reuniones del subcomité de coordinación y supervisión de horarios deben realizarse al menos dos veces por temporada, dos para la temporada de invierno y dos más para la temporada de verano. Las reuniones extraordinarias pueden llevarse a cabo cuando sea necesario revisar los parámetros de coordinación, los cambios de política o de capacidad que puedan afectar de manera significativa la asignación y coordinación de los horarios de aterrizaje y despegue en el aeropuerto, así como la evaluación y calificación de los mismos; además de las consideraciones que resulten necesarias para la eficiente asignación, supervisión y evaluación de los horarios.

El subcomité de coordinación y supervisión de horarios debe desarrollar las siguientes actividades:

- I. Coadyuvar con la persona coordinadora de horarios y con la administradora aeroportuaria para lograr una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria disponible, así como de los métodos y parámetros de seguimiento de horarios de aterrizaje y despegue, conforme a las mejores prácticas en materia de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, cuando éstas no contraríen las disposiciones jurídicas aplicables;
- II. Identificar y establecer objetivos para tratar tendencias relacionadas con el uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue, a fin de mejorar el rendimiento y la utilización eficaz de la capacidad aeroportuaria disponible, además de presentar recomendaciones correctivas;
- III. Coadyuvar con la persona coordinadora de horarios sobre cualquier asunto relacionado con el uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue;
- IV. Revisar los proyectos de desarrollo que se llevan a cabo en el aeropuerto y que puedan afectar los parámetros de coordinación y capacidad disponible;
- V. Examinar los parámetros de coordinación y capacidad aeroportuaria disponible, que sirven de base para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue;
- VI. Mediar en caso de quejas relativas a la asignación, supervisión, evaluación o calificación de horarios de aterrizaje y despegue, presentadas por las personas transportistas aéreas, y que no puedan resolverse entre éstos y la persona coordinadora de horarios;
- VII. Examinar cualquier problema en materia de asignación de horarios de aterrizaje y despegue para nuevas personas transportistas aéreas entrantes en el aeropuerto;
- VIII. Examinar cualquier problema relacionado con la transparencia o el intercambio de datos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue;
- IX. Emitir recomendaciones sobre métodos y parámetros de supervisión, evaluación y calificación de horarios, conforme a las mejores prácticas en materia de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, y
- X. Las demás que determinen las mejores prácticas internacionales en materia de asignación de horarios de aterrizaje y despegue necesarias para hacer eficiente la asignación, supervisión, evaluación y calificación de horarios en el aeropuerto, siempre que, no sean contrarias con las disposiciones jurídicas aplicables.

Los acuerdos a los que se llegue en el subcomité se deben realizar de buena fe, sin perjuicio de las acciones legales a que haya lugar. Las recomendaciones que emita el subcomité de coordinación y supervisión de horarios deben tener un carácter consultivo y auxiliar, por lo que pueden ser tomadas en cuenta por la persona coordinadora de horarios y por la administradora aeroportuaria en la supervisión, evaluación y asignación de horarios.

El subcomité de coordinación y supervisión de horarios no reemplaza las funciones de supervisión, evaluación y calificación de horarios realizadas por la persona coordinadora de horarios, tampoco las funciones de asignación de horarios que realice la administradora aeroportuaria, ni las evaluaciones que realice el subcomité de demoras de las causas que originen las demoras o cancelaciones de los vuelos y, en su caso, a los responsables.

DÉCIMA NOVENA. DEL SUBCOMITÉ DE DEMORAS

En cada aeropuerto se debe establecer un subcomité de demoras presidido por la persona titular de la Comandancia del aeródromo adscrita a la Agencia Federal de Aviación Civil, cuya función es determinar, de manera independiente y conforme a las disposiciones aplicables, a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves.

El subcomité de demoras debe evaluar las causas que originen las demoras o cancelaciones de los vuelos y, en su caso, a los responsables, y debe presentar la información a la persona coordinadora de horarios para que éste se encuentre en posibilidad de ejercer la supervisión, evaluación y calificación de los horarios asignados a las personas transportistas aéreas. Para efectos de la determinación de la imputabilidad, el subcomité debe tomar en consideración lo establecido en la Base Décima Sexta, a fin de determinar cuándo las demoras, cancelaciones u operaciones no realizadas no pueden ser atribuidas a las personas transportistas aéreas.

Las personas transportistas aéreas pueden presentar al subcomité la documentación que a su consideración acredite el cumplimiento en el uso del horario.

Los participantes del subcomité de demoras deben ser:

- I. La persona titular de la Comandancia del aeródromo adscrita a la Agencia Federal de Aviación Civil, quien lo preside;
- II. La administradora aeroportuaria, y
- III. Un representante del órgano u organismo que presta los servicios a la navegación aérea.

Los integrantes del subcomité de demoras deben nombrar a un suplente con voz y voto. El subcomité de demoras debe sesionar 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 debe sesionar con la presencia de todos sus integrantes o sus suplentes para que sean válidas. Las decisiones del subcomité de demoras se deben tomar por mayoría de votos que emitan los integrantes.

El subcomité de demoras debe desarrollar las siguientes actividades:

- 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 Agencia Federal de Aviación Civil de aquellas demoras imputables a las personas transportistas aéreas 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 a la persona coordinadora de horarios, para el ejercicio de sus funciones.

Las cuestiones específicas relativas a la integración, funcionamiento y procedimientos del subcomité de demoras deben establecerse en el reglamento interno que para tal efecto emita dicho subcomité.

Las determinaciones del subcomité de demoras se deben emitir con independencia de las personas transportistas aéreas y del propio comité de operación y horarios, para garantizar objetividad e imparcialidad en sus resoluciones y deben revestir de carácter definitivo. El subcomité de demoras no reemplaza las funciones de supervisión, evaluación y calificación de horarios realizadas por la persona coordinadora de horarios, y tampoco las funciones de asignación de horarios que realice la administradora aeroportuaria.

VIGÉSIMA. DEL ACCESO A LA INFORMACIÓN Y LA TRANSPARENCIA

La administradora aeroportuaria, adicionalmente a lo establecido en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, debe publicar en la página de internet del aeropuerto o en la plataforma electrónica accesible al público en general 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 debe actualizarse cada temporada o cada vez que se realicen cambios a la normatividad relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue;

- II. Todas las operaciones de aterrizaje y despegue que se realicen en el aeropuerto, con la identificación de la persona transportista aérea que la realizó y el horario asignado para dicha operación de manera semanal;
- III. El calendario de actividades de coordinación que señale la duración de cada temporada operativa, el cual debe ser publicado oportunamente, previo al periodo de asignación de horarios;
- IV. Los formatos para solicitar horarios de aterrizaje y despegue por parte de las personas transportistas y operadoras aéreas;
- V. Los horarios de aterrizaje y despegue asignados, con especificación de los detalles de asignación, además de los siguientes:
 - a) El nombre de la persona transportista aérea a quien le fue asignado cada horario;
 - b) El listado de horarios históricos asignados a las personas transportistas aéreas dentro de la fecha de referencia histórica y la forma en la que fueron constituidas las series de horarios para cada temporada.
 - c) El listado de horarios ad hoc asignados después de la fecha de referencia histórica, y
 - d) Si la operación a realizar es de aterrizaje o despegue.La información anterior debe publicarse dentro de los diez días siguientes a la asignación de los horarios;
- VI. La lista de horarios devueltos, la cual debe ser publicada en el plazo que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima Segunda del presente instrumento;
- VII. La lista de horarios de aterrizaje y despegue históricos entregada a todas las personas transportistas aéreas con los detalles de sus horarios históricos, la cual debe ser publicada en el plazo que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima Segunda;
- VIII. La lista de asignaciones iniciales de los horarios de aterrizaje y despegue, la cual debe ser publicada en el plazo que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima Segunda de las presentes Bases;
- IX. Los horarios de aterrizaje y despegue asignados y disponibles por franja horaria durante la temporada, para que las personas transportistas aéreas los puedan identificar de manera inmediata;
- X. De ser el caso, las razones por las que no fue posible asignar el horario de aterrizaje o despegue, tanto en la solicitud de horarios históricos contemplados en la fecha de referencia histórica de la temporada, así como de los horarios solicitados como ad hoc, en los plazos que la administradora aeroportuaria determine en sus reglas de operación;
- XI. Los reportes mensuales, así como el reporte final, de la evaluación de la ocupación y cumplimiento por parte de la persona coordinadora de horarios, en los que se especifique el porcentaje de ocupación alcanzado en cada serie de horarios de aterrizaje y despegue, y se desglose los horarios sobre los que se registraron demoras, cancelaciones y operaciones que no fueron efectuadas; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima Segunda de las presentes Bases;
- XII. El informe mensual con las determinaciones del subcomité de demoras relacionadas con los responsables, las causas de las demoras y cancelaciones en las cuales deben 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 establezcan en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima Segunda del presente cuerpo normativo;
- XIII. Las determinaciones de uso indebido intencionado, con la especificación de los responsables, las razones de su determinación y las acciones tomadas en consecuencia, en términos de la Base Décima Segunda de las presentes Bases; lo anterior en los plazos que al efecto se establezcan en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima Segunda de las presentes Bases;
- XIV. Las recomendaciones del comité de operación y horarios que sean comunicadas a la administradora aeroportuaria; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima Segunda del presente instrumento;
- XV. Las operaciones que sean objeto de una cesión, intercambio u operación conjunta de horarios de aterrizaje y despegue autorizadas. La información anterior debe publicarse dentro de los diez días siguientes a la cesión o intercambio que corresponda, y
- XVI. Las demás que determine la administradora aeroportuaria.

La administradora aeroportuaria debe garantizar que la información sea registrada, incorporada y procesada en aquellos sistemas que se implementen, con el objeto de que los resultados puedan ser publicados, a efecto de corroborar la actuación de la persona coordinadora de horarios en materia de supervisión, evaluación y calificación de la ocupación de horarios.

VIGÉSIMA PRIMERA. DE LAS HERRAMIENTAS PARA LA ADMINISTRACIÓN DE LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

La administradora aeroportuaria debe 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 éstos, dicha generación incluye la vinculación con el horario de aterrizaje y despegue con el plan de vuelo.

La persona coordinadora de horarios debe contar con las herramientas tecnológicas de uso reconocido que permitan una eficiente supervisión, evaluación y calificación de la ocupación de los horarios de aterrizaje y despegue y la generación de la información relacionada con el uso de dichos horarios.

Las personas transportistas aéreas que operen en los aeropuertos en condiciones de saturación deben equipar sus aeronaves con herramientas tecnológicas que permitan reportar en tiempo real los horarios de sus operaciones en el plazo que al efecto se establezca en el calendario previsto en la Base Vigésima Segunda del presente instrumento.

VIGÉSIMA SEGUNDA. DEL CALENDARIO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

- I. La administradora aeroportuaria debe publicar en la página de internet del aeropuerto, los horarios de aterrizaje y despegue con que cuenta el aeropuerto los cuales deben ser agrupados en franjas horarias de sesenta minutos;
- II. La administradora aeroportuaria debe publicar diez días antes del inicio de la coordinación de temporada, el calendario de actividades de coordinación que contenga todas las fechas y plazos considerados en los procedimientos de asignación de horarios, así como todos los procedimientos previstos en las presentes Bases, dichos plazos deben establecerse conforme al calendario mundial publicado por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) en la página de internet <https://www.iata.org/WASG> y deben contener al menos las siguientes fechas:
 - a) Fecha límite de envío de la lista de horarios de aterrizaje y despegue históricos;
 - b) Fecha límite de acuerdo de horarios de aterrizaje y despegue históricos;
 - c) Fecha límite de envío de los parámetros de coordinación y capacidad disponible;
 - d) Fecha límite de envío de solicitudes iniciales;
 - e) Fecha límite de envío de la lista de asignaciones iniciales de horarios de aterrizaje y despegue;
 - f) Fecha límite para la devolución de horarios de aterrizaje y despegue, y
 - g) Fecha de referencia de horarios de aterrizaje y despegue históricos.
- III. La administradora aeroportuaria debe señalar las fechas o plazos específicos en los que se compromete a publicar la información correspondiente a:
 - a) Las asignaciones de horarios ad hoc durante la temporada, siempre que se haga en cumplimiento con lo ordenado en la Base Octava del presente instrumento;
 - b) Las cesiones, intercambios u operaciones conjuntas;
 - c) Las devoluciones de horarios;
 - d) Las cancelaciones, y
 - e) La identificación de los horarios solicitados por las personas transportistas aéreas.
- IV. La administradora aeroportuaria debe indicar las fechas para publicación de:
 - a) Los reportes mensuales de la evaluación de la ocupación por parte de la persona coordinadora de horarios, así como el reporte final;

- b) El informe mensual distribuido por el subcomité de demoras relacionado con los responsables y las causas de las cancelaciones;
 - c) El reporte con las determinaciones de uso indebido intencionado;
 - d) El reporte con las recomendaciones del comité de operación y horarios que sean comunicadas a la administradora aeroportuaria, y
 - e) El reporte de los acuerdos generados en el subcomité de coordinación y supervisión de horarios.
- V. La administradora aeroportuaria debe establecer la fecha límite para que las personas transportistas aéreas 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 debe identificar a las personas transportistas aéreas involucradas, de conformidad con las reglas previstas en las presentes Bases.

VIGÉSIMA TERCERA. DEL ESTUDIO DE CAPACIDAD DE OPERACIÓN DEL AEROPUERTO

La Secretaría debe llevar a cabo estudios periódicos, o cuando cambie significativamente la infraestructura aeroportuaria, para determinar la capacidad de operación, ya sea en campo aéreo o en edificios terminales del aeropuerto, de ser el caso, con la finalidad de determinar el número de horarios que pueden ser atendidos en cada hora, conforme a lo previsto en el artículo 94 y 100 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Los estudios de capacidad deben incluir todas las áreas del sistema aeroportuario relevantes.

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

Los resultados de los estudios de capacidad deben 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 CUARTA. DE LA INTERPRETACIÓN DE ESTAS BASES

La interpretación para efectos administrativos del presente ordenamiento y la resolución de los casos no previstos en las mismas está a cargo de la Agencia Federal de Aviación Civil.

VIGÉSIMA QUINTA. LEGISLACIÓN APLICABLE

A falta de disposición expresa en las presentes Bases deben ser aplicables la Ley de Vías Generales de Comunicación, Ley de Aviación Civil, Ley de Aeropuertos, Ley Federal de Procedimiento Administrativo y los Reglamentos correspondientes, así como cualquier otra disposición jurídica de carácter general que resulte aplicable en razón de la materia, del objeto o de la competencia de la autoridad correspondiente.

En el supuesto de que con posterioridad al proceso de asignación de horarios surjan cuestiones no previstas en las presentes Bases, corresponde a la autoridad competente, conocer y resolver lo conducente de conformidad a las facultades con las que ésta cuente.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Las administradoras aeroportuarias de aeropuertos en condiciones de saturación en el campo aéreo y/o edificios terminales deben modificar sus reglas de operación, dentro de los quince días hábiles siguientes de la publicación de estas Bases en el Diario Oficial de la Federación, y deben someterlas a autorización de la Agencia Federal de Aviación Civil.

TERCERO. Se abrogan las Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017.

CUARTO. Los trámites, solicitudes y procedimientos que a la entrada en vigor de las presentes Bases se encuentren en trámite, se deben substanciar y resolver en términos de las Bases vigentes al momento del inicio de éstos.

Ciudad de México, a 30 de septiembre de 2025.- El Director General de la Agencia Federal de Aviación Civil, **Miguel Enrique Vallin Osuna**.- Rúbrica.