



009737

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

En la Ciudad de México, a treinta y uno de marzo de dos mil dieciséis.- Visto el expediente administrativo al rubro citado, el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica (“Comisión” o “COFECE”), en sesión ordinaria celebrada el mismo día, con fundamento en los artículos 28, párrafos décimo cuarto y vigésimo, fracciones I y III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 4, 10, 12, fracciones I, X y XXX, 58, 59, 61, 63, 64, 86, último párrafo, 87 y 90, fracción V, 91 fracciones I, II, IV, V y último párrafo de la Ley Federal de Competencia Económica (“LFCE”);¹ 1, 5, 6, 7, 8, 16 y 30 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (“DRLFCE” o “Disposiciones Regulatorias”);² 1, 4, fracción I, y 5, fracciones I, VI, XXI y XXXIX, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (“Estatuto”),³ resolvió de acuerdo a los antecedentes y consideraciones de derecho que a continuación se expresan.

GLOSARIO

- **Acuerdo Bilateral Vigente:** Acuerdo Bilateral de Transporte Aéreo suscrito en la Ciudad de México el quince de agosto de mil novecientos sesenta por los gobiernos de ambos países, modificado por última ocasión en dos mil cinco y que a la fecha de la sesión de pleno en que se resuelve el caso, treinta y uno de marzo de dos mil dieciséis, sigue vigente.
- **Aerocalifornia:** Aerocalifornia, S.A. de C.V.
- **Aerolitoral o Aeroméxico Connect:** Aerolitoral, S.A. de C.V.
- **Aeromar:** Transportes Aeromar S.A. de C.V.
- **Aerovías o Aeroméxico:** Aerovías de México, S.A. de C.V.
- **AICM o MEX:** Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
- **AIG,** por sus siglas, y **GDL,** por su código IATA: Aeropuerto Internacional de Guadalajara.
- **Alma:** Aerolíneas Mesoamericanas S.A. de C.V.
- **American Airlines:** American Airlines, Inc.
- **AA de México:** American Airlines de México, S.A. de C.V.
- **Aviacsa:** Consorcio Aviaxsa, S.A. de C.V.
- **Avolar:** Avolar Aerolíneas S.A. de C.V.
- **Comisión o COFECE:** Comisión Federal de Competencia Económica de los Estados Unidos Mexicanos.
- **Delta:** Delta Air Lines, Inc.
- **DGAC:** Dirección General de Aeronáutica Civil.

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (“DOF”) el veintitrés de mayo de dos mil catorce.

² Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce.

³ Publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.



009738

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

- **DoT:** Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América.
- **EUA:** Estados Unidos de América.
- **FSC,** por sus siglas en inglés: Aerolíneas de servicio completo o tradicional.
- **Grupo Aeroméxico o Aeroméxico:** Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
- **Hub and Spoke:** Modelo operativo que transporta pasajeros entre localidades a través de nodos de conexión
- **IATA:** Asociación Internacional de Transporte Aéreo.
- **Interjet:** Abc Aerolíneas, S.A. de C.V.
- **JCA o JV:** *Joint Cooperation Agreement* o Acuerdo de Cooperación Conjunta entre Delta y Aeroméxico.
- **JFK:** Aeropuerto Internacional John F. Kennedy, ubicado en NYC.
- **LCC,** por sus siglas en inglés: Aerolíneas de bajo costo.
- **Ley de Aeropuertos:** Ley de Aeropuertos, publicada en el DOF el veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y cinco, y sus reformas.
- **Ley de Aviación Civil:** Ley de Aviación Civil, publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco, y sus reformas.
- **Los notificantes, las Partes o los promoventes:** Aerovías o Aeroméxico y Delta.
- **Magnicharters:** Grupo Aéreo Monterrey S.A. de C.V.
- **Mexicana:** Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.
- **MIDT:** Cinta de Datos Informáticos Comerciales (*Marketing Information Data Tapes*)
- **NAICM:** Nuevo Aeropuerto Internacional en la Ciudad de México.
- **NYC:** Ciudad de Nueva York.
- **QSI:** Índice de Calidad de Servicio de Delta, modelo de estimación de demanda.
- **RLA:** Reglamento de la Ley de Aeropuertos, publicado en el DOF el diecisiete de febrero de dos mil, y sus reformas.
- **RLAC:** Reglamento de la Ley de Aviación Civil, publicado en el DOF el siete de diciembre de mil novecientos noventa y ocho, y sus reformas.
- **SCT:** Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- **Slot:** significa cualquier permiso o autorización otorgado por las autoridades aeroportuarias para que un avión despegue o aterrice en el aeropuerto para un momento determinado.
- **Southwest Airlines:** Southwest Airlines, Co.



009739

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

- **TLC**, por sus siglas o **AIT** por su código IATA: Aeropuerto Internacional de Toluca.
- **United Airlines**: United Airlines, Inc.
- **Viva Aerobus**: Aeroenlaces Nacionales S.A. de C.V.
- **Volaris**: Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B de C.V.

I. ANTECEDENTES

Primero. Mediante escrito presentado el ocho de mayo de dos mil quince (“notificación”) por Aerovías y Delta se notificó una concentración en términos del artículo 90 de la LFCE.

Segundo. Por acuerdo de veinte de mayo de dos mil quince, notificado personalmente el mismo día, la Comisión previno a las Partes para que presentaran información faltante (“Acuerdo de Prevención”), toda vez que la notificación no reunió los requisitos a que se refieren las fracciones III, VI, VIII, IX y XI del artículo 89 de la LFCE.

Tercero. Mediante escrito presentado el cuatro de junio de dos mil quince, las Partes solicitaron una prórroga a efecto de desahogar el Acuerdo de Prevención. Dicha prórroga fue autorizada por cinco días hábiles adicionales, mediante acuerdo de cinco de junio de dos mil quince, publicado en lista en la misma fecha. La prórroga comenzó a contar a partir del día hábil siguiente al vencimiento del plazo original, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 90, fracción I y 114 de la LFCE, así como 36 y 37 de las DRLFCE.

Cuarto. Por escrito presentado el doce de junio de dos mil quince, el representante común de Aerovías y Delta solicitó nuevamente una prórroga al Acuerdo de Prevención. Mediante acuerdo de quince de junio de dos mil quince, publicado en lista en la misma fecha, dicha prórroga fue autorizada por última ocasión por un periodo adicional de cinco días hábiles, con fundamento en los artículos 90, fracción I y 114 de la LFCE, así como 36 y 37 de las DRLFCE.

Quinto. Mediante escrito presentado el diecinueve de junio de dos mil quince, el representante común de Aerovías y Delta presentó la información y documentación requeridas mediante el Acuerdo de Prevención. A tal promoción, recayó el acuerdo del treinta de junio de dos mil quince, notificado personalmente el primero de julio de dos mil quince.

Sexto. Mediante escrito del veinticuatro de junio de dos mil quince, el representante común de Aerovías y Delta presentó una carta de autorización para compartir información con el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América (*United States Department of Transportation*), al cual recayó el acuerdo del tres de julio de dos mil quince, que se publicó en lista el siete de julio del mismo año.

Séptimo. El treinta de junio de dos mil quince se emitió el acuerdo de recepción a trámite, que se notificó personalmente el primero de julio de dos mil quince. De conformidad con el numeral Cuarto de dicho acuerdo, se informó a las Partes que en cumplimiento de la fracción VII, inciso b), del artículo 90 de la LFCE y para los efectos de lo dispuesto en las fracciones III y V del artículo referido de ese ordenamiento, esta Comisión daba por emitido el acuerdo de recepción a trámite a partir del día diecinueve de junio de dos mil quince, que fue la fecha en que las Partes presentaron la totalidad de la información y documentación solicitada mediante el Acuerdo de Prevención. Asimismo,



009740

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

mediante el acuerdo referido se previno a las Partes a efecto de que acreditaran el carácter de confidencial de la información y documentación presentadas, en un plazo de cinco días hábiles, contados a partir de que surtiera efectos la notificación del acuerdo, de conformidad con lo establecido en los artículos 114, párrafo segundo y 125, primer párrafo de la LFCE.

Octavo. Mediante acuerdo de seis de julio de dos mil quince, que se notificó personalmente el mismo día, se amplió el plazo para solicitar datos o documentos adicionales dentro de la concentración notificada por Aerovías y Delta, por cuarenta días hábiles adicionales, contados a partir del día hábil siguiente al nueve de julio de dos mil quince. Lo anterior de conformidad con las fracciones III, párrafos primero y segundo, y VI del artículo 90 de la LFCE.

Noveno. Mediante escrito presentado el ocho de julio de dos mil quince, el representante común de Aerovías y Delta desahogó la prevención realizada mediante el acuerdo emitido en por esta Comisión el treinta de junio de dos mil quince, relativa a la acreditación de la confidencialidad de la información. Dicho escrito se tuvo por presentado mediante acuerdo del diecisiete de julio de dos mil quince, que se publicó en lista el veintidós del mismo mes y año.

Décimo. Mediante escrito presentado el veintiuno de julio de dos mil quince, el representante común de Aerovías y Delta presentó información complementaria para el análisis de la concentración.

Décimo Primero. Mediante escrito presentado el tres de septiembre de dos mil quince, el representante común de Aerovías y Delta presentó información complementaria para coadyuvar con el análisis de la concentración.

Décimo Segundo. Los escritos mencionados en los antecedentes Décimo y Décimo Primero se tuvieron por presentados mediante acuerdo de diez de septiembre de dos mil quince, que se publicó en lista el diecisiete del mismo mes y año.

Décimo Tercero. Mediante oficio DGC-CFCE-2015-061 de fecha quince de septiembre de dos mil quince ("Oficio"), que se notificó personalmente en la misma fecha, se requirió a los notificantes información adicional conforme a lo señalado por el artículo 90, fracción III, primer y segundo párrafos, de la LFCE.

Décimo Cuarto. Mediante escrito presentado el veintinueve de septiembre de dos mil quince, el representante común de los notificantes solicitó una prórroga a efecto de desahogar el Oficio. Dicha prórroga fue otorgada, mediante acuerdo del treinta de septiembre de dos mil quince que se publicó en lista el dos de octubre de dos mil quince, por cinco días hábiles adicionales, comenzando a contar a partir del nueve de octubre del año pasado.⁴ Lo anterior, de conformidad con los artículos 90, fracción III, primer párrafo y 114, párrafo segundo de la LFCE, así como 37 de las DRLFCE.

Décimo Quinto. Mediante escrito presentado el nueve de octubre de dos mil quince, al cual le correspondió el número de registro 117215, el representante común de los notificantes solicitó una segunda prórroga a efecto de desahogar el Oficio. Dicha prórroga fue otorgada, mediante acuerdo de

⁴ El Oficio surtió efectos el diecisiete de septiembre de dos mil quince, por lo que el plazo concedido para desahogar el mismo comenzó a contar a partir del dieciocho del mismo mes y año. En consecuencia, el plazo para desahogar el Oficio, o solicitar una prórroga, vencía el ocho de octubre de dos mil quince.



009741

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

catorce de octubre de dos mil quince que se publicó en lista el quince de octubre de dos mil quince, por cinco días hábiles adicionales, comenzando a contar a partir del dieciséis de octubre de dos mil quince.⁵ Lo anterior, de conformidad con los artículos 90, fracción III, primer párrafo y 114, párrafo segundo de la LFCE, así como 37 de las DRLFCE.

Décimo Sexto. Mediante escrito presentado el nueve de octubre de dos mil quince, al cual le correspondió el número de registro 117216, el representante de Aerovías realizó precisiones en relación al trámite y resolución de la concentración. En particular, solicitó que quedara asentado en el expediente en que se actúa que ni el trámite, ni la resolución por parte de la Comisión fue sujeta o se encuentra sujeta por las Partes notificantes a la aprobación por parte de los gobiernos de los Estados Unidos de América ("EUA") y de México del acuerdo binacional. Asimismo, mediante dicho escrito el representante de Aerovías manifestó que de conformidad con el contenido del Acuerdo Conjunto de Cooperación no se prevé ninguna condición suspensiva relacionada con el destino o aprobación del Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los EUA. Este escrito se tuvo por presentado de conformidad por esta Comisión mediante proveído de veintitrés de octubre de dos mil quince, que se publicó por lista el veintinueve de octubre del mismo año.

Décimo Séptimo. Mediante escrito presentado el diecinueve de octubre de dos mil quince, el representante común de Aerovías y Delta entregó información complementaria para coadyuvar con el análisis de la concentración, misma que se tuvo por presentada de conformidad por esta Comisión mediante acuerdo de siete de diciembre de dos mil quince, que se publicó en lista el nueve de diciembre del mismo año.

Décimo Octavo. Mediante escrito presentado el veintiuno de octubre de dos mil quince, el representante común de los notificantes solicitó una tercera prórroga a efecto de desahogar el Oficio. Dicha prórroga fue otorgada, por última ocasión, mediante acuerdo de veintidós de octubre de dos mil quince que se publicó en lista en la misma fecha, por un plazo de cinco días hábiles adicionales, comenzando a contar a partir del veintitrés de octubre de dos mil quince.⁶ Lo anterior, de conformidad con los artículos 90, fracción III, primer párrafo y 114, párrafo segundo de la LFCE, así como 37 de las DRLFCE.

Décimo Noveno. Mediante escrito presentado el veintinueve de octubre de dos mil quince, al cual le correspondió el número de registro 117476, el C. [REDACTED] en su carácter de

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

⁵ La primera prórroga concedida mediante acuerdo de treinta de septiembre de dos mil quince vencía el quince de octubre de dos mil quince, por lo cual su solicitud se tuvo por presentada en tiempo.

⁶ La segunda prórroga concedida mediante acuerdo de catorce de octubre de dos mil quince vencía el veintidós de octubre de dos mil quince, por lo cual su solicitud se tuvo por presentada en tiempo.

apoderado legal de Delta, presentó ante esta Comisión los documentos adicionales solicitados mediante el Oficio,⁷ únicamente por lo que concierne a Delta.⁸

Vigésimo. Mediante escrito presentado el veintinueve de octubre de dos mil quince, al cual le correspondió el número de registro 117477, el C. [REDACTED] en su carácter de persona autorizada por parte de Aerovías en términos del segundo párrafo del artículo 111 de la LFCE, presentó los documentos adicionales solicitados mediante el Oficio,⁹ únicamente por lo que concierne a Aerovías.¹⁰

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Vigésimo Primero. Por escrito presentado el veintinueve de octubre de dos mil quince, al cual le correspondió el número de registro 117478, el C. [REDACTED], en su carácter de representante común de Aerovías y Delta, presentó los documentos adicionales solicitados mediante el Oficio,¹¹ relativos a información de los notificantes.¹²

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Vigésimo Segundo. Mediante acuerdo de nueve de noviembre de dos mil quince, que se publicó en lista el trece de noviembre de dos mil quince, se tuvo por desahogado en tiempo y forma el requerimiento de datos y documentos adicionales efectuados mediante el Oficio. De conformidad con el numeral Cuarto de dicho acuerdo, se informó a las Partes que en cumplimiento de la fracción V, primer párrafo, del artículo 90 de la LFCE, el plazo de sesenta días que esta Comisión tiene para resolver la concentración notificada, inició el veintinueve de octubre de dos mil quince, fecha en que las Partes presentaron los documentos adicionales requeridos por esta Comisión mediante el Oficio.

Vigésimo Tercero. Mediante escrito presentado el diez de noviembre de dos mil quince, al cual le correspondió el número de registro 117609, por el C. [REDACTED], en su carácter de representante legal de Aerovías; así como, el escrito presentado en la misma fecha, con número de

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

⁷ La tercera prórroga concedida mediante acuerdo de veintidós de octubre de dos mil quince vencía el veintinueve de octubre de dos mil quince, por lo cual el escrito de cuenta se presentó en tiempo. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, y de conformidad con el Acuerdo mediante los cuales la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil quince y principios de dos mil dieciséis publicado el diecinueve de diciembre de dos mil catorce en el DOF.

⁸ "(...) XIII. Es relevante mencionar que Delta presenta la presente respuesta al Requerimiento de Información ante esa H. Comisión exclusivamente respecto de aquellas preguntas que se relacionan directamente con Delta, y cuyas respuestas contienen información que es sensible para Delta. (...)" Véase página 2 del escrito de cuenta.

⁹ La tercera prórroga concedida mediante acuerdo de veintidós de octubre de dos mil quince vencía el veintinueve de octubre del año pasado, por lo cual el escrito de cuenta se presentó en tiempo. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, y de conformidad con el Acuerdo mediante los cuales la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil quince y principios de dos mil dieciséis publicado el diecinueve de diciembre de dos mil catorce en el DOF.

¹⁰ "(...) XIII. Es relevante mencionar que Aerovías da respuesta a través del presente documento al Requerimiento de Información ante esa H. Comisión, solo respecto de aquellas preguntas que se relacionan directamente con Aerovías, y cuyas respuestas contienen información que es sensible para Aerovías. (...)" Véase página 3 del escrito de cuenta.

¹¹ La tercera prórroga concedida mediante acuerdo de veintidós de octubre de dos mil quince vencía el veintinueve de octubre de dos mil quince, por lo cual el escrito de cuenta se presentó en tiempo. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, y de conformidad con el Acuerdo mediante los cuales la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil quince y principios de dos mil dieciséis publicado el diecinueve de diciembre de dos mil catorce en el DOF.

¹² "(...) XIII. En razón de que el Requerimiento de Información esa H. Comisión solicita información de ambas notificantes, que alguna información solo corresponde y/o incumbe, según sea el caso, a solo una de las Partes, en el presente escrito solo se ofrecerá información concerniente a ambas Partes; en escrito independiente, por un lado Aerovías (...) y Delta por otro, (...) exhibirán la información relacionada con cada una de ellas". Véanse páginas 2 y 3 del escrito de cuenta.



009743

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

registro 117610 y el presentado el trece de noviembre de dos mil quince al cual le correspondió el número de registro 117662, estos dos últimos presentados por el C. [REDACTED], en su carácter de representante común de los notificantes, se entregó información complementaria para coadyuvar con el análisis de la concentración. Con relación a estos escritos se emitió el acuerdo de fecha veinticuatro de noviembre de dos mil quince, mediante el cual se tuvieron por presentados los mismos. El acuerdo referido se publicó en lista el cuatro de diciembre del mismo año.

Vigésimo Cuarto. Mediante oficio DGC-CFCE-2015-094 de fecha diecisiete de diciembre de dos mil quince, que se notificó personalmente el dieciocho del mismo mes y año (“Oficio Interjet”) se requirió información a Interjet, conforme a lo señalado por el artículo 90, fracción III, tercer y cuarto párrafos, de la LFCE.

Vigésimo Quinto. Mediante oficio DGC-CFCE-2015-095 de fecha diecisiete de diciembre de dos mil quince, que se notificó personalmente el dieciocho del mismo mes y año, (“Oficio Volaris”) se requirió información a Volaris, conforme a lo señalado por el artículo 90, fracción III, tercer y cuarto párrafos, de la LFCE.

Vigésimo Sexto. Mediante oficio DGC-CFCE-2015-096 de fecha diecisiete de diciembre de dos mil quince, que se notificó personalmente el dieciocho del mismo mes y año, (“Oficio AA de México”) se requirió información a American Airlines de México, S.A. de C.V. (“AA de México”), conforme a lo señalado por el artículo 90, fracción III, tercer y cuarto párrafos, de la LFCE.

Vigésimo Séptimo. Mediante oficio DGC-CFCE-2015-097 de fecha diecisiete de diciembre de dos mil quince, que se notificó personalmente en la misma fecha, (“Oficio United”) se requirió información a United Airlines, conforme a lo señalado por el artículo 90, fracción III, tercer y cuarto párrafos, de la LFCE.

Vigésimo Octavo. Mediante oficio DGC-CFCE-2015-100 de fecha dieciocho de diciembre de dos mil quince, que se notificó personalmente en la misma fecha, (“Oficio 1”) se requirió información y documentos a los notificantes conforme a lo señalado por el artículo 90, fracción III, tercer y cuarto párrafos, de la LFCE.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Vigésimo Noveno. Mediante escrito de cinco de enero de dos mil dieciséis, presentado por el C. [REDACTED] en su carácter de persona autorizada por parte de Aerovías en términos del segundo párrafo del artículo 111 de la LFCE, se presentó ante esta Comisión la información y documentos solicitados mediante el Oficio 1, únicamente por lo que concierne a Aerovías.

Trigésimo. Mediante escritos de siete de enero de dos mil dieciséis, a los cuales les correspondieron los números de registro 118111 y 118112, el C. [REDACTED], en su carácter de persona autorizada por parte de Aerovías en términos del segundo párrafo del artículo 111 de la LFCE, y en su carácter de representante común de Aerovías y de Delta, presentó ante esta Comisión la información y documentos solicitados mediante el Oficio 1.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Trigésimo Primero. Mediante oficio DGC-CFCE-2016-002 de fecha siete de enero de dos mil dieciséis, que se notificó personalmente el once del mismo mes y año, (“Oficio AICM”), con fundamento en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto de la LFCE, esta Comisión solicitó información y documentación al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (“AICM”).



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Trigésimo Segundo. Mediante oficio DGC-CFCE-2016-003 de fecha siete de enero de dos mil dieciséis, que se notificó personalmente el once del mismo mes y año, (“Oficio American Inc.”), con fundamento en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto de la LFCE, esta Comisión solicitó información y documentación a American Airlines. Por acuerdo de veintidós de febrero de dos mil dieciséis se tuvo por presentado el escrito del quince de enero del presente año, mediante el cual se presentó la información solicitada mediante el oficio referido. Al respecto, se tuvo por desahogado en tiempo¹³ y forma el Oficio American Inc. Dicho acuerdo fue notificado personalmente el veintinueve de febrero de dos mil dieciséis.

Trigésimo Tercero. Mediante oficio DGC-CFCE-2016-004 de fecha ocho de enero de dos mil dieciséis, notificado personalmente el once del mismo mes y año, (“Oficio 2 American Inc.”), con fundamento en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto de la LFCE, esta Comisión solicitó nuevamente información y documentación a American Airlines. Por acuerdo de veintidós de febrero de dos mil dieciséis se tuvieron por presentados los escritos del quince y veintiséis de enero del presente año, mediante los cuales se presentó la información solicitada en el oficio referido. Al respecto, se tuvo por desahogado en tiempo¹⁴ y forma el Oficio 2 American Inc. Dicho acuerdo fue notificado personalmente el veintinueve de febrero de dos mil dieciséis.

Trigésimo Cuarto. Mediante oficio DGC-CFCE-2016-005 de fecha once de enero de dos mil dieciséis, notificado personalmente el doce del mismo mes y año, (“Oficio SCT”), con fundamento en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto de la LFCE, esta Comisión solicitó información y documentación a la SCT. Mismo que se tuvo por desahogado mediante acuerdo de cinco de febrero de dos mil dieciséis y publicado en lista el nueve de marzo del mismo año.

Trigésimo Quinto.- Por escrito presentado el doce de enero de dos mil dieciséis, el C. [REDACTED] en su carácter de apoderado legal de Delta, presentó la información y documentación requeridas mediante el Oficio 1.

Trigésimo Sexto.- Mediante escrito presentado el doce de enero de dos mil dieciséis, el C. [REDACTED] quien se ostentó sin acreditarlo cómo apoderado legal de United Airlines, solicitó una prórroga a fin de dar cumplimiento al Oficio United.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Trigésimo Séptimo.- Mediante escrito presentado el trece de enero de dos mil dieciséis, el C. [REDACTED] en su carácter de apoderado legal de Interjet, solicitó una prórroga a fin de dar cumplimiento con el Oficio Interjet, misma que fue autorizada por un plazo de diez días

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

¹³ El plazo otorgado para desahogar el Oficio American Inc., comenzaba a contar a partir del trece de enero de dos mil dieciséis y vencía el veintiséis de enero de dos mil dieciséis. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, así como con el Acuerdo mediante el cual, la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil dieciséis, publicado el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF.

¹⁴ El plazo otorgado para desahogar el Oficio 2 American Inc., comenzaba a contar a partir del trece de enero de dos mil dieciséis y vencía el veintiséis de enero de dos mil dieciséis. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, así como con el Acuerdo mediante el cual, la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil dieciséis, publicado el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

hábiles adicionales, mediante acuerdo de catorce de enero de dos mil dieciséis que se notificó personalmente el dieciocho del mismo mes y año.¹⁵

Trigésimo Octavo.- Por escrito presentado el catorce de enero de dos mil dieciséis ante la oficialía de partes de la Comisión, el C. [REDACTED], en su calidad de apoderado legal, personalidad que acreditó mediante poder especial otorgado en Chicago, IL., E.U.A., el cuatro de septiembre de dos mil quince, presentó el original de dicho poder a efecto de acreditar debidamente su personalidad y a efecto de complementar su solicitud de prórroga.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Trigésimo Noveno.- Por acuerdo de catorce de enero de dos mil dieciséis notificado personalmente en la misma fecha,¹⁶ se autorizó la prórroga solicitada por United Airlines por un plazo de diez días hábiles adicionales. Asimismo, en el acuerdo de referencia, se previno al promovente a fin de que presentara la traducción por perito traductor de los aspectos que bajo su responsabilidad estimara relevantes del documento titulado: "APOSTILLE" No. C15MH20878. Lo anterior a efecto de que esta Comisión pudiera pronunciarse en relación a la representación del C. [REDACTED], de conformidad con las formalidades establecidas en la legislación aplicable, apercibido que de no desahogar la prevención en tiempo y forma, se tendrían por no presentados los escritos del doce y catorce de enero de dos mil quince ("Prevención United").¹⁷

Cuadragésimo.- Mediante escrito presentado el catorce de enero de dos mil dieciséis, los CC. [REDACTED] y [REDACTED], en su carácter de representantes legales de Volaris, solicitaron una prórroga a fin de dar cumplimiento con el Oficio Volaris, misma que fue autorizada por un plazo de diez días hábiles adicionales, mediante acuerdo de quince de enero de dos mil dieciséis que se notificó personalmente el dieciocho del mismo mes y año.¹⁸

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

¹⁵ Toda vez que el Oficio Interjet se notificó el dieciocho de diciembre de dos mil quince y surtió efectos el cuatro de enero de dos mil dieciséis, por lo que el plazo para desahogar el Oficio Interjet o solicitar una prórroga comenzó a contar a partir del cinco de enero de dos mil dieciséis y vencía el dieciséis de enero del mismo año. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, y de conformidad con los Acuerdos mediante los cuales la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil quince y principios de dos mil dieciséis, y para el año dos mil dieciséis, publicados el diecinueve de diciembre de dos mil catorce y el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF, respectivamente.

¹⁶ La prórroga fue autorizada, toda vez que la misma fue presentada en tiempo y forma, en virtud de que el Oficio United se notificó el diecisiete de diciembre de dos mil quince y surtió efectos el dieciocho de diciembre de dos mil quince, por lo que el plazo otorgado para desahogar el oficio o bien, solicitar una prórroga para tales efectos, comenzó a contar a partir del cuatro de enero de dos mil dieciséis y vencía el quince de enero del mismo año. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, y de conformidad con los Acuerdos mediante los cuales la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil quince y principios de dos mil dieciséis, y para el año dos mil dieciséis, publicados el diecinueve de diciembre de dos mil catorce y el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF, respectivamente.

¹⁷ Toda vez que mediante el escrito presentado el catorce de enero de dos mil dieciséis ante la oficialía de partes de esta Comisión, el promovente exhibió original del testimonio notarial mediante el cual United Airlines le otorgó un poder especial. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, y de conformidad con los Acuerdos mediante los cuales la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil quince y principios de dos mil dieciséis, y para el año dos mil dieciséis, publicados el diecinueve de diciembre de dos mil catorce y el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF, respectivamente.

¹⁸ Toda vez que el Oficio Volaris fue notificado el dieciocho de diciembre de dos mil quince y surtió efectos el cuatro de enero de dos mil dieciséis, por lo que el plazo para desahogar el Oficio Volaris o solicitar una prórroga comenzó a contar a partir del cinco de enero de dos mil dieciséis y vencía el dieciocho de enero de dos mil dieciséis. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, y de conformidad con los Acuerdos mediante los cuales la Comisión Federal de Competencia Económica



009746

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

Cuadragésimo Primero.- Mediante acuerdo de fecha quince de enero de dos mil dieciséis, notificado personalmente el dieciocho del mismo mes y año, se tuvo por presentado el escrito de catorce de enero de dos mil dieciséis por los representantes legales de Volaris, quienes acreditaron su personalidad debidamente y de conformidad con el artículo 111, párrafo primero de la LFCE, mediante el cual se autorizó una prórroga por diez días hábiles adicionales para el desahogo del oficio DGC-CFCE-2015-095, contados a partir del día hábil siguiente al vencimiento del plazo inicialmente otorgado mediante dicho oficio, es decir, a partir del diecinueve de enero del presente año.¹⁹

Cuadragésimo Segundo.- Por escritos presentados el quince de enero de dos mil dieciséis a los cuales les correspondieron los números de registro 118198 y 118199, respectivamente, la C. [REDACTED] en su carácter de apoderada legal de American Airlines., entregó la información y documentación solicitadas en el Oficio American Inc.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Cuadragésimo Tercero.- Mediante acuerdo de veinte de enero de dos mil dieciséis, que se notificó personalmente en la misma fecha, se tuvieron por presentados los escritos el cinco, siete y doce de enero de dos mil dieciséis, por Delta y Aerovías. Asimismo, con fundamento en los artículos 114, párrafo segundo, 116, 121 y 123 de la LFCE, 36 de las DRLFCE, así como en los artículos 79 y 80 del Código Federal de Procedimientos Civiles, ordenamiento de aplicación supletoria, se reiteró a Delta y Aerovías la orden contenida en el Oficio 1, en el sentido de presentar determinada información y documentación,²⁰ en un plazo no mayor a cinco días hábiles contados a partir de que surtiera efectos la notificación del acuerdo (“Acuerdo de Reiteramiento”).

Cuadragésimo Cuarto.- Por escrito presentado, el veinte de enero de dos mil dieciséis, los CC. [REDACTED] e [REDACTED] en su carácter de apoderados legales del AICM solicitaron una prórroga a fin de dar cumplimiento con el Oficio AICM, misma que fue autorizada por un plazo de diez días hábiles adicionales, mediante acuerdo de veinte de enero de dos mil dieciséis que se notificó personalmente el veinticinco del mismo mes y año.²¹

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Cuadragésimo Quinto.- Mediante escrito presentado el veinte de enero de dos mil dieciséis, el apoderado legal de United Airlines presentó documentación a fin de desahogar en tiempo y forma el Oficio United. Asimismo, el promovente presentó información el veintinueve de enero de dos mil dieciséis de manera electrónica, y el dos de febrero de dos mil dieciséis de manera física, ante la

da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil quince y principios de dos mil dieciséis, y para el año dos mil dieciséis, publicados el diecinueve de diciembre de dos mil catorce y el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF, respectivamente.

¹⁹ El oficio fue notificado el dieciocho de diciembre de dos mil quince y surtió efectos el cuatro de enero de dos mil dieciséis, por lo que el plazo comenzó a contar a partir del cinco de enero del mismo año, por lo que el plazo para desahogar el oficio o solicitar una prórroga vencía el dieciocho de enero de dos mil dieciséis. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, y de conformidad con los Acuerdos mediante los cuales la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil quince y principios de dos mil dieciséis, y para el año dos mil dieciséis, publicados el diecinueve de diciembre de dos mil catorce y el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF, respectivamente.

²⁰ Véase página 2 del acuerdo de veinte de enero de dos mil dieciséis. Folio 4724 del expediente en que se actúa.

²¹ Lo anterior, toda vez que el Oficio AICM se notificó el once de enero de dos mil dieciséis y surtió efectos el doce de enero de dos mil dieciséis, por lo que el plazo para desahogar el Oficio AICM o solicitar una prórroga al mismo comenzó a contar a partir del trece de enero de dos mil dieciséis y vencía el veintiséis de enero de dos mil dieciséis. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, y de conformidad con los Acuerdos mediante los cuales la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil quince y principios de dos mil dieciséis, y para el año dos mil dieciséis, publicados el diecinueve de diciembre de dos mil catorce y el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF, respectivamente.



009747

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

oficialía de partes de esta Comisión. Al respecto, mediante acuerdo de dieciséis de febrero de dos mil dieciséis se tuvieron por presentados los escritos referidos. Sin embargo, se reiteró a United Airlines la orden contenida mediante el Oficio United a efecto de que presentara determinada información y documentación.

Cuadragésimo Sexto.- Por oficio ingresado el veintidós de enero de dos mil dieciséis, con número de registro 118272, el Director General de Aeronáutica Civil presentó la información y documentación solicitada mediante el Oficio SCT. A tal oficio recayó el proveído del cinco de febrero de dos mil dieciséis, publicado en lista el nueve de marzo del mismo año.

Cuadragésimo Séptimo.- Mediante escrito presentado el veintidós de enero de dos mil dieciséis, al cual le correspondió el número de registro 118277, el apoderado legal de Interjet presentó la información y documentación adicionales requeridas mediante el Oficio Interjet, mismo que fue acordado de conformidad y se tuvo por presentado en tiempo²² y forma mediante el acuerdo de fecha diez de febrero de dos mil dieciséis, notificado personalmente el veintinueve del mismo mes y año.

Cuadragésimo Octavo.- Mediante escrito presentado el veintiséis de enero de dos mil dieciséis por la apoderada legal de American Inc. se exhibió la documentación e información adicionales solicitadas a fin de desahogar el Oficio American Inc. A tal promoción recayó el proveído del veintidós de febrero de dos mil dieciséis, notificado personalmente el veintinueve del mismo mes y año, que tuvo por presentada en tiempo y forma la documentación referida.

Cuadragésimo Noveno.- Mediante escrito presentado el veintisiete de enero de dos mil dieciséis, el apoderado legal de Interjet exhibió información y documentación en alcance al escrito del veintidós del mismo mes y año, a fin de dar debido cumplimiento a lo requerido mediante el Oficio Interjet, mismo que se tuvo por presentado en tiempo y forma mediante el acuerdo de fecha diez de febrero de dos mil dieciséis.

Quincuagésimo.- El escrito presentado el veintiocho de enero de dos mil dieciséis, al cual le correspondió el número de registro 118363, el C. [REDACTED] en su carácter de persona autorizada por Aerovías, de conformidad con el párrafo segundo del artículo 111 de la LFCE, presentó la información y documentación solicitadas mediante el Oficio 1 y reiteradas mediante el Acuerdo de Reiteramiento, únicamente por lo que respecta a Aerovías.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Quincuagésimo Primero.- Mediante escrito presentado el veintiocho de enero de dos mil dieciséis, al cual le correspondió el número de registro 118365 el apoderado legal de Delta, entregó la información y documentación solicitadas mediante el Oficio 1 y reiteradas mediante el Acuerdo de Reiteramiento, únicamente por lo que concierne a Delta.

Quincuagésimo Segundo.- Por escrito presentado el veintiocho de enero de dos mil dieciséis, al cual le correspondió el número de registro 118364, el representante común de los notificantes exhibió

²² La prórroga otorgada para desahogar el oficio comenzaba a contar a partir del diecinueve de enero de dos mil dieciséis y vencía el dos de febrero de dos mil dieciséis. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, párrafo primero y 115 de la LFCE, así como con el Acuerdo mediante el cual, la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil dieciséis, publicado el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

documentación e información relativas a Delta y Aerovías, solicitadas mediante el Oficio 1 y reiteradas mediante el Acuerdo de Reiteramiento.

Quincuagésimo Tercero.- Mediante oficio DGC-CFCE-2016-011, de fecha veintinueve de enero de dos mil dieciséis (“Oficio Interjet 2”), se le solicitó nuevamente información y documentación adicional a Interjet, con fundamento en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto de la LFCE, el cual fue notificado personalmente el tres de febrero de dos mil dieciséis. Por acuerdo de veinticuatro de febrero de dos mil dieciséis se tuvo por presentado el escrito del diecisiete de febrero del presente año, mediante el cual se presentó la información solicitada mediante el oficio referido. Al respecto, se tuvo por desahogado en tiempo²³ y forma el Oficio Interjet 2. Dicho acuerdo fue notificado personalmente el veintinueve de febrero de dos mil dieciséis.

Quincuagésimo Cuarto.- Mediante oficio DGC-CFCE-2016-012, de fecha veintinueve de enero de dos mil dieciséis (“Oficio United 2”), se le solicitó nuevamente información y documentación adicional a United Airlines, con fundamento en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto de la LFCE, el cual fue notificado personalmente el dos de febrero de dos mil dieciséis. Por acuerdo de veinticuatro de febrero de dos mil dieciséis se tuvo por presentado el escrito del diecisiete de febrero del presente año, mediante el cual se presentó la información solicitada en el oficio referido. Al respecto, se tuvo por desahogado en tiempo²⁴ y forma el Oficio United 2. Dicho acuerdo fue notificado personalmente el veintinueve de febrero de dos mil dieciséis.

Quincuagésimo Quinto.- Mediante oficio DGC-CFCE-2016-013, de fecha veintinueve de enero de dos mil dieciséis (“Oficio 3 American Inc.”), se le solicitó nuevamente información y documentación adicional a American Inc., con fundamento en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto de la LFCE, el cual fue notificado personalmente el dos de febrero de dos mil dieciséis. Por acuerdo de veintidós de febrero de dos mil dieciséis se tuvo por presentado el escrito del dieciséis de febrero del presente año, mediante el cual se presentó la información solicitada mediante el oficio referido. Al respecto, se tuvo por desahogado en tiempo²⁵ y forma el Oficio 3 American Inc. Dicho acuerdo fue notificado personalmente el veintinueve de febrero de dos mil dieciséis.

Quincuagésimo Sexto.- Mediante oficio DGC-CFCE-2016-014, de fecha veintinueve de enero de dos mil dieciséis (“Oficio Southwest.”), se le solicitó información y documentación adicional a Southwest Airlines con fundamento en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto de la LFCE, el cual fue notificado personalmente el diez de febrero de dos mil dieciséis. Por acuerdo de

²³ El plazo otorgado para desahogar el oficio comenzaba a contar a partir del cinco de febrero de dos mil dieciséis y vencía el dieciocho de febrero de dos mil dieciséis. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, así como con el Acuerdo mediante el cual, la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil dieciséis, publicado el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF.

²⁴ El plazo otorgado para desahogar el oficio comenzaba a contar a partir del cuatro de febrero de dos mil dieciséis y vencía el diecisiete de febrero de dos mil dieciséis. Lo anterior, con fundamento en el los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, así como con el Acuerdo mediante el cual, la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil dieciséis, publicado el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF.

²⁵ El plazo otorgado para desahogar el Oficio 3 American Inc., comenzaba a contar a partir del cuatro de febrero de dos mil dieciséis y vencía el diecisiete de febrero de dos mil dieciséis. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, así como con el Acuerdo mediante el cual, la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil dieciséis, publicado el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF.



009749

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

siete de marzo de dos mil dieciséis se tuvo por presentado el escrito del veinticuatro de febrero del presente año, mediante el cual se presentó la información solicitada mediante el oficio referido. Al respecto, se tuvo por desahogado en tiempo²⁶ y forma el Oficio Southwest. Dicho acuerdo fue notificado personalmente el quince de marzo de dos mil dieciséis.

Quincuagésimo Séptimo.- Mediante escrito presentado el dos de febrero de dos mil dieciséis, el apoderado legal de United Airlines entregó la información y documentación solicitadas a fin de desahogar el Oficio United, mismo que fue acordado de conformidad mediante proveído de fecha dieciséis de febrero de dos mil dieciséis, notificado personalmente el quince de marzo del mismo año.

Quincuagésimo Octavo.- Por acuerdo de tres de febrero de dos mil dieciséis, esta Comisión acordó ampliar el plazo de sesenta días hábiles para resolver la concentración notificada por Aerovías y Delta, por cuarenta días hábiles adicionales, contados a partir del día hábil siguiente al ocho de febrero de dos mil dieciséis, que es el día en que concluía el plazo que originalmente se tenía para resolver la presente.²⁷

Quincuagésimo Noveno.- El tres de febrero de dos mil dieciséis los apoderados legales de Volaris presentaron la información y documentación solicitadas mediante el Oficio Volaris, mismo que fue acordado de conformidad mediante el proveído de fecha quince de febrero de dos mil dieciséis, notificado personalmente el quince de marzo del presente año.

Sexagésimo.- Por escrito presentado el nueve de febrero de dos mil dieciséis, con número de registro 118462, los apoderados legales del AICM presentaron la información y documentación adicionales solicitadas mediante el Oficio AICM, mismo que se tuvo por desahogado mediante acuerdo de fecha dieciséis de febrero de dos mil dieciséis y publicado en lista el nueve de marzo del mismo año.

Sexagésimo Primero.- Mediante escrito presentado el nueve de febrero de dos mil dieciséis, al cual le correspondió el número de registro 118463, la apoderada legal de AA de México, hizo diversas manifestaciones en relación con el Oficio AA de México, a fin de que el mismo se tuviera por desahogado de conformidad con lo señalado. Dicha promoción fue acordada de conformidad mediante acuerdo de fecha nueve de febrero de dos mil dieciséis, notificado personalmente el veintinueve del mismo mes y año.

²⁶ El plazo otorgado para desahogar el Oficio Southwest comenzaba a contar a partir del doce de febrero de dos mil dieciséis y vencía el veinticinco de febrero de dos mil dieciséis. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, así como con el Acuerdo mediante el cual, la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil dieciséis, publicado el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, y de conformidad con los Acuerdos mediante los cuales la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil quince y principios de dos mil dieciséis, y para el año dos mil dieciséis, publicados el diecinueve de diciembre de dos mil catorce y el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF, respectivamente.

²⁷ Mediante acuerdo de nueve de noviembre de dos mil quince, en el punto de acuerdo Cuarto, se informó a las Partes que el plazo de sesenta días hábiles que esta Comisión tenía para resolver la concentración notificada, inició el veintinueve de octubre de dos mil quince, que fue la fecha en que las Partes presentaron la totalidad de los datos y documentos adicionales requeridos por esta Comisión. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115 de la LFCE, y de conformidad con los Acuerdos mediante los cuales la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil quince y principios de dos mil dieciséis, y para el año dos mil dieciséis, publicados el diecinueve de diciembre de dos mil catorce y el diecisiete de diciembre de dos mil quince en el DOF, respectivamente.



009750

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Sexagésimo Segundo.- Mediante acuerdos emitidos los días nueve, diez, quince, dieciséis, diecinueve, veintitrés, y veintinueve de febrero de dos mil dieciséis, esta Comisión ordenó agregar al presente expediente copia certificada de información de carácter público que se obtuvo de diversas páginas de Internet. Lo anterior de conformidad con los artículos 123 de la LFCE, 24, fracción XV, 25, fracción II, 34, fracción I y 59, fracción I del Estatuto.²⁸ Los acuerdos referidos fueron publicados en lista el treinta de marzo de dos mil dieciséis.

Sexagésimo Tercero.- Mediante acuerdos de diez de febrero de dos mil dieciséis, notificado personalmente a cada una de las Partes, Aerovías y Delta, el quince de marzo de dos mil dieciséis, se tuvieron por presentados los escritos del veintiocho de enero del presente año, con números de registro 118363 y 118365, por cada uno de los notificantes. Asimismo, esta Comisión hizo efectivo el apercibimiento contenido en el oficio DGC-CFCE-2015-100, de fecha dieciocho de diciembre de dos mil quince, y a fin de individualizar la multa como medida de apremio decretada en el oficio referido, solicitó a los agentes económicos notificantes la exhibición de la documentación necesaria para demostrar su capacidad económica.

Sexagésimo Cuarto.- Por acuerdo de once de febrero de dos mil dieciséis, publicados en lista el veintidós del mismo mes y año, se tuvo por presentado en tiempo el escrito de veintiocho de enero de dos mil dieciséis con número de registro 118664, por parte del representante común de los notificantes, mismo que fue presentado en respuesta al Acuerdo de Reiteramiento.

Sexagésimo Quinto.- Por escrito presentado el dieciséis de febrero de dos mil dieciséis, la apoderada legal de American Inc., exhibió la información y documentación solicitadas mediante el Oficio 3 American Inc., mismo que se tuvo por desahogado mediante acuerdo de fecha veintidós de febrero de dos mil dieciséis y notificado personalmente el veintinueve del mismo mes y año.

Sexagésimo Sexto.- Mediante escrito presentado el diecisiete de febrero de dos mil dieciséis, al cual le correspondió el número de registro 118585, el apoderado legal de Interjet presentó la información y documentación adicionales solicitadas en el Oficio Interjet 2, mismo que se tuvo por desahogado mediante acuerdo de fecha veinticuatro de febrero de dos mil dieciséis y notificado personalmente el veintinueve del mismo mes y año.

Sexagésimo Séptimo.- Por escrito presentado el diecisiete de febrero de dos mil dieciséis, con número de registro 118594, el apoderado legal de United Airlines presentó la información y documentación adicionales solicitadas en el Oficio United 2, mismo que se tuvo por desahogado mediante acuerdo de fecha veinticuatro de febrero de dos mil dieciséis y notificado personalmente el veintinueve del mismo mes y año.

Sexagésimo Octavo.- Mediante escrito presentado el veintidós de febrero de dos mil dieciséis, por persona autorizada en términos del artículo 111, párrafo primero de la LFCE, por parte de Aerovías, se presentó información complementaria para coadyuvar con el análisis de la operación notificada, mismo que se tuvo por desahogado por acuerdo del veinticuatro de febrero de dos mil dieciséis y publicado en lista el primero de marzo del mismo año.

²⁸ Véanse folios 7145 al 7827, folios 7871 al 7889 y folios 7907 al 8262 del expediente.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Sexagésimo Noveno.- Con fundamento en los artículos 90, fracción V, segundo párrafo de la LFCE, 21, fracción I de las Disposiciones Regulatorias y 20, fracción VI del Estatuto, mediante acuerdo de veintitrés de febrero de dos mil dieciséis, notificado personalmente el veinticinco del mismo mes y año, el Secretario Técnico de esta Comisión citó a entrevista a los notificantes por medio de su representante común, el día veintinueve de febrero de dos mil dieciséis a las diecisiete horas, en las oficinas de la Comisión a efecto de comunicarles los posibles riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia que presenta la operación.

El veintinueve de febrero de dos mil dieciséis, a la hora acordada, se presentó en las oficinas de esta Comisión el representante común de los notificantes, en virtud de lo ordenado mediante el acuerdo señalado en el numeral inmediato anterior. El Secretario Técnico comunicó a las Partes, por conducto de su representante común, que la operación presenta posibles riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia. Lo anterior de conformidad con el artículo 90, fracción V, segundo párrafo y penúltimo y último párrafos, 91 de la LFCE; artículo 21, fracciones I, párrafo segundo, y II de las Disposiciones Regulatorias y artículos 4, fracción IV, 18, 19, primero párrafo, 20, fracciones II y VI, del Estatuto. En el acta levantada al efecto²⁹ se asentó que todas las preguntas, dudas y cuestiones planteadas por el representante común fueron atendidas de conformidad y que él mismo fue conocedor de los posibles riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia derivados de la operación notificada. Lo anterior, de conformidad con el artículo 90, fracción V de la LFCE.

Septuagésimo.- Mediante diversos acuerdos emitidos el tres, siete y nueve de marzo de dos mil dieciséis, se ordenó la elaboración de la traducción al español de determinados textos contenidos en varios documentos, mismos que fueron integrados al expediente en que se actúa.³⁰ Dichos acuerdos fueron publicados en lista el treinta de marzo de dos mil dieciséis.

Septuagésimo Primero.- Por acuerdo del siete de marzo del presente año se tuvieron por presentados los escritos de veintiocho de enero de dos mil dieciséis, con números de registro 118363, 118365 y 118364, presentados por los apoderados legales de Delta y Aerovías, así como por el representante común de éstos. Asimismo, se reiteró nuevamente a Delta y Aerovías la orden contenida mediante el Oficio 1, a efecto de que presentaran determinada información. Dicho acuerdo se notificó personalmente el quince de marzo de dos mil dieciséis. Lo anterior con fundamento en los artículos 123 de la LFCE, 24, fracción XV, 25, fracción II, 34, fracción I y 59, fracción I del Estatuto.

Septuagésimo Segundo.- Mediante acuerdo del siete de marzo de dos mil dieciséis, publicado en lista el treinta del mismo mes y año, se ordenó la expedición de copias certificadas de las constancias marcadas bajo los folios 1037 a 1056 del expediente CNT-134-2015 a efecto de que las mismas fueran agregadas al expediente en que se actúa, así como la clasificación bajo el carácter de información confidencial de las mismas. Lo anterior con fundamento en los artículos 123 de la LFCE, 24, fracción XV, 25, fracción II, 34, fracción I y 59, fracción I del Estatuto.

Septuagésimo Tercero.- Mediante escrito presentado el quince de marzo de dos mil dieciséis (“Propuesta Inicial”) en términos de lo establecido en los dos últimos párrafos del artículo 90 de la LFCE, el representante común de los notificantes presentó ante esta Comisión una propuesta de

²⁹ Véanse folios 7904 al 7906.

³⁰ Véanse folios 8305 al 8393 del expediente en que se actúa.



009752

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

condiciones en relación con la operación notificada para evitar que como resultado de la concentración se disminuya, dañe o se impida el proceso de competencia y libre concurrencia.

Septuagésimo Cuarto.- Por acuerdo de quince de marzo de dos mil dieciséis, notificado personalmente en la misma fecha, esta Comisión tuvo por presentada la propuesta de condiciones en los términos expuestos en el Anexo 1 exhibido junto con el escrito referido en el numeral inmediato anterior, la cual sería sometida a consideración del Pleno de esta Comisión en el momento procesal oportuno, de conformidad con lo establecido en el artículo 5, fracción XXI y XXIV del Estatuto.

Asimismo, se hizo del conocimiento de los notificantes que en cumplimiento a lo señalado en los párrafos penúltimo y último del artículo 90 de la LFCE y para los efectos de lo dispuesto en la fracción V del artículo referido de ese ordenamiento, el plazo con el que cuenta esta Comisión para resolver la concentración radicada en el expediente CNT-050-2015 quedó interrumpido el día quince de marzo de dos mil dieciséis, fecha en la que los notificantes presentaron su propuesta de condiciones, y que éste comenzó a contar desde su inició a partir del quince de marzo de dos mil dieciséis.

Septuagésimo Quinto.- Mediante escrito presentado el veintiocho de marzo de dos mil dieciséis, al cual le correspondió el número de registro 118978, ("ESCRITO DE MODIFICACIÓN A CONDICIONES") el representante común de los notificantes ofreció modificaciones a las condiciones presentadas mediante el ESCRITO DE CONDICIONES, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 21, fracción II de las Disposiciones Regulatorias.

Septuagésimo Sexto.- Mediante escrito presentado el veintiocho de marzo de dos mil dieciséis, al cual le correspondió el número de registro 118990, ("Escrito en Alcance") el representante común de los notificantes informó que en alcance al escrito presentado en la misma fecha al cual le correspondió el número de registro 118978, por un error se exhibió documentación equivocada en relación con los Anexos I y II, y a efecto de subsanar dicho error, presentó los anexos correctos.

Septuagésimo Séptimo.- Mediante acuerdos de veintinueve de marzo de dos mil dieciséis la Comisión ordenó agregar al expediente copia certificada de información de carácter público que se obtuvo de diversas páginas de Internet. Lo anterior con fundamento en los artículos 123 de la LFCE, 24, fracción XV, 25, fracción II, 34, fracción I y 59, fracción I del Estatuto. Los acuerdos referidos fueron publicados en lista el treinta de marzo de dos mil dieciséis.

Septuagésimo Octavo.- Por acuerdo de veintinueve de marzo de dos mil dieciséis, esta Comisión tuvo por presentados el Escrito de Modificación a Condiciones y el Escrito en Alcance toda vez que el presente asunto no había sido listado para sesión del Pleno, por lo que se acordó tener por presentada en tiempo la modificación a la Propuesta Inicial de condiciones en los términos expuestos en el Anexo 1 (incluyendo sus anexos y sub anexos), de conformidad con el artículo 21, fracción II de las Disposiciones Regulatorias. Asimismo, se informó a los notificantes, que en cumplimiento a lo señalado en el párrafo segundo de la fracción I del artículo 21 de las Disposiciones Regulatorias y para los efectos de lo dispuesto en la fracción V, párrafo primero del artículo 90 de la LFCE, el plazo con el que cuenta esta Comisión para resolver la concentración radicada en el expediente en que se actúa, quedó interrumpido el veintiocho de marzo de dos mil dieciséis, fecha en la que se presentó la modificación a la Propuesta Inicial de condiciones, por lo que el plazo de sesenta días hábiles con los



que cuenta esta Comisión para emitir su resolución, comenzó a contar desde su inicio a partir de esa fecha. El acuerdo fue notificado personalmente el treinta y uno de marzo de dos mil dieciséis.

Septuagésimo Noveno.- Mediante escritos presentados el treinta de marzo de dos mil dieciséis, por el apoderado legal de United Airlines, presentó información a fin de desahogar el acuerdo de dieciséis de febrero de dos mil dieciséis.

Octogésimo.- Mediante escritos presentados el treinta de marzo de dos mil dieciséis, por persona autorizada de Aerovías, el apoderado legal de Delta, y el representante común de los notificantes, se dio respuesta al acuerdo emitido el diez de febrero de dos mil dieciséis en relación con las preguntas reiteradas en el Oficio 1. Asimismo, presentaron la información y documentación en relación con su capacidad económica.

Octogésimo Primero.- Mediante diversos acuerdos emitidos el treinta de marzo de dos mil dieciséis, se ordenó la elaboración de la traducción al español de determinados textos contenidos en varios documentos, mismos que fueron integrados al expediente en que se actúa.³¹

Octogésimo Segundo.- Mediante diversos acuerdos emitidos el treinta de marzo de dos mil dieciséis, esta Comisión ordenó agregar al presente expediente copia certificada de información de carácter público que se obtuvo de diversas páginas de Internet. Lo anterior de conformidad con los artículos 123 de la LFCE, 24, fracción XV, 25, fracción II, 34, fracción I y 59, fracción I del Estatuto.³²

Octogésimo Tercero.- Mediante acuerdo del treinta de marzo de dos mil dieciséis, se ordenó la expedición de copias certificadas de las constancias marcadas bajo los folios 1069 a 1073 y 1078 del expediente CNT-134-2015 a efecto de que fueran agregadas al expediente en que se actúa, así como la clasificación bajo el carácter de información confidencial de las mismas. Lo anterior con fundamento en los artículos 123 de la LFCE, 24, fracción XV, 25, fracción II, 34, fracción I y 59, fracción I del Estatuto.³³

II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

Primera. El artículo 28 de la CPEUM establece que el Estado Mexicano cuenta con la: “ (...) *Comisión Federal de Competencia Económica, (...) órgano autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que tendrá por objeto garantizar la libre competencia y concurrencia, así como prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, en los términos que establecen esta Constitución y las leyes (...)*”.

El artículo 1 de la LFCE señala que esa Ley es reglamentaria del artículo 28 de la CPEUM en materia de libre concurrencia, competencia económica, monopolios, prácticas monopólicas y concentraciones, es de orden público e interés social, aplicable a todas las áreas de la actividad económica y de observancia general en toda la República.

En el mismo sentido, el artículo 2 de la LFCE dispone que ese ordenamiento tiene por objeto promover, proteger y garantizar la libre concurrencia y la competencia económica, así como prevenir,

³¹ Véanse folios 9204 al 9210 del expediente en que se actúa.

³² Véanse folios 9219 al 9712 del expediente en que se actúa.

³³ Véanse folios 9211 al 9218 del expediente en que se actúa.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

investigar, combatir, perseguir con eficacia, castigar severamente y eliminar los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones ilícitas, las barreras a la libre competencia y la competencia económica, y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados.

El artículo 4 de la LFCE señala que están sujetos a esa Ley todos los agentes económicos, es decir, las personas físicas o morales, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos o cualquier otra forma de participación en la actividad económica.

El artículo 61 de la LFCE señala que: “(...) se entiende por concentración la fusión, adquisición del control o cualquier acto por virtud del cual se unan sociedades, asociaciones, acciones, partes sociales, fideicomisos o activos en general que se realice entre competidores, proveedores, clientes o cualesquiera otros agentes económicos (...)”. Asimismo, señala que la Comisión no autorizará o en su caso investigará y sancionará aquellas concentraciones cuyo objeto o efecto sea “(...) disminuir, dañar o impedir la competencia y la libre competencia (...)” respecto de bienes o servicios iguales, similares o sustancialmente relacionados.

Así, el artículo 62 de la LFCE señala que se consideran ilícitas aquellas concentraciones que tengan por objeto o efecto “(...) obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre competencia o la competencia económica.”. Al respecto, el artículo 64 de la LFCE establece como indicios de una concentración ilícita, que: “(...) I. Confiera o pueda conferir al fusionante, al adquirente o Agente Económico resultante de la concentración, poder sustancial en los términos de esta Ley, o incremente o pueda incrementar dicho poder sustancial, con lo cual se pueda obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre competencia y la competencia económica; II. Tenga o pueda tener por objeto o efecto establecer barreras a la entrada, impedir a terceros el acceso al mercado relevante, a mercados relacionados o a insumos esenciales, o desplazar a otros Agentes Económicos, o III. Tenga por objeto o efecto facilitar sustancialmente a los participantes en dicha concentración el ejercicio de conductas prohibidas por esta Ley, y particularmente, de las prácticas monopólicas.”

El análisis de concentraciones ordenado por la LFCE tiene un carácter preventivo, es por ello que previo a la realización de una concentración, se requiere de la autorización de la Comisión en aquellos casos que actualizan los supuestos del artículo 86 de dicho ordenamiento. La H. Suprema Corte de Justicia de la Nación reconoció las facultades preventivas concedidas por la LFCE al establecer:

“Por otra parte, tampoco es exacto que la ley sancione las concentraciones cuando el riesgo para la libre competencia o la competencia sea potencial, no real, pues el análisis detallado de los textos legales transcritos revela que las concentraciones se declaran prohibidas siempre que confieran a las Partes un poder real sobre el mercado que les permita dañar, disminuir o impedir aquéllas [la libre competencia o la competencia].

Basta que esas operaciones confieran el poder de influir sobre el mercado con infracción a las reglas de la libre competencia, para que deba estimarse que la conducta queda comprendida en la hipótesis prevista en la parte final del artículo 28 constitucional en donde se establece que la ley castigará: “todo acuerdo, procedimiento o combinación de los productores, industriales, comerciantes o empresarios de servicios, que de cualquier manera hagan, para evitar la libre competencia o la competencia entre



009755

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

si y obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y, en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social”, sobre todo si se advierte que el propósito del Constituyente ha sido combatir, no sólo en vía represiva, sino también preventiva, las conductas que pongan en peligro la integridad de los bienes jurídicos que tutela, con prescindencia de que los efectos lesivos sobre el mercado se actualicen en cada caso concreto, pues esperar a que ello ocurriera significaría permitir que las conductas anticompetitivas produjeran consecuencias de grave perjuicio para la sociedad.”³⁴ [Énfasis añadido].

Por ende, la Comisión tiene a su cargo la prevención de concentraciones cuyo objeto o efecto sea disminuir, dañar o impedir la competencia y la libre concurrencia. Asimismo, está facultada para impugnar y sancionar aquellas concentraciones y actos jurídicos derivados de éstas, cuyo objeto o efecto sea disminuir, dañar o impedir la competencia y la libre concurrencia, en la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios en la República Mexicana.

Segunda. Para el análisis de la concentración notificada, en la presente resolución la Comisión define el mercado relevante de conformidad con el artículo 58 de la LFCE, así como con el artículo 5 de las DRLFCE, esto es partiendo de la base de los productos o servicios que ofrecen los agentes económicos involucrados, identificando los posibles sustitutos, costos de distribución y de sus insumos, los costos y probabilidades de que los usuarios acudan a otros mercados y las restricciones económicas y normativas que limiten el acceso de usuarios a fuentes de abasto alternativas. Igualmente determina la dimensión geográfica de tal mercado. Posteriormente, esta Comisión evalúa la participación de los agentes involucrados en la operación en el mercado relevante, la existencia de barreras a la entrada, la existencia y poder de sus competidores, la posibilidad del acceso a fuentes de insumos, así como su comportamiento reciente, a fin de determinar si tienen poder sustancial en los mercados relevantes. Asimismo, se analizan los efectos que la concentración generaría en el mercado relevante, así como en otros mercados y agentes económicos relacionados y los argumentos de eficiencia presentados por las Partes.

Tercera. La operación notificada por las Partes consiste en la realización de una alianza entre Delta y Aerovías para operar de manera conjunta todos sus vuelos entre EUA - México, a través de la celebración de un Acuerdo Conjunto de Cooperación (*Joint Cooperation Agreement* o “JCA”).³⁵

Entre los términos establecidos en el JCA se encuentran:

[Redacted text]

³⁴ Resolución del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (“SCJN”) de quince mayo de dos mil, emitida en el amparo en revisión 2617/96, promovido por la empresa Grupo Warner Lambert, S.A. de C.V.

³⁵ De acuerdo al escrito de notificación la notificación se presentaba

[Redacted text]

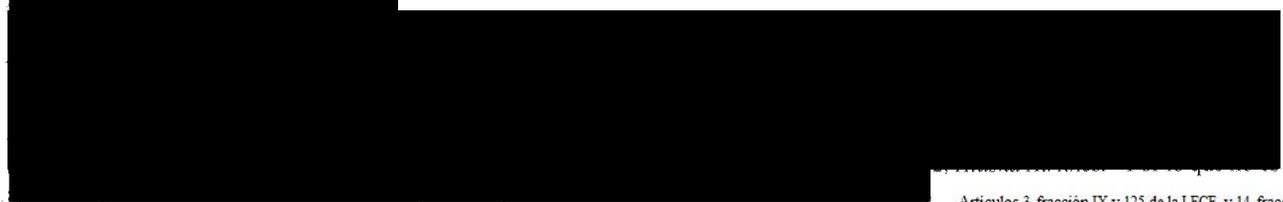


45,46 La operación es una concentración en términos del artículo 61 de la LFCE, toda vez que

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.



(...) Folio 1617.



38 Artículo 4, secciones 6.4 y 6.5 y Anexo B del JCA. Folios: 1629-1625; 1632-1636 y 1677-1702.
39 Secciones 5.6, 5.7 del JCA. Folio: 1631.
40 Sección 6.2 del JCA. Folio: 1631.
41 Secciones 6.6 y 3.1.2 del JCA. Folios: 1636 y 1681.
42 Sección 6.13 del JCA. Folio: 1637.
43 Anexo B del JCA. Folios: 1677-1702.
44 Secciones 4.1-4.4 del JCA. Folios: 1619-1625.
45 Sección 4.3.5 del JCA. Folio: 1620.
46 Folios 17 y 18.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

se trata de un acto por virtud del cual se unen sociedades y activos, que se realiza entre agentes económicos competidores.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

La operación no incluye una cláusula de no competencia. Sin embargo, mediante el JCA, las Partes han acordado una cláusula de exclusividad.

[Redacted] Es poco probable que la cláusula de exclusividad pudiera tener efectos contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia, en virtud de que la operación implica la operación conjunta de las Partes en las rutas que son parte del JCA.

El artículo 86 de la LFCE señala:

“Artículo 86. Las siguientes concentraciones deberán ser autorizadas por la Comisión antes de que se lleven a cabo:

I. Cuando el acto o sucesión de actos que les den origen, independientemente del lugar de su celebración, importen en el territorio nacional, directa o indirectamente, un monto superior al equivalente a dieciocho millones de veces el salario mínimo general diario vigente para el Distrito Federal; (...)

II. Cuando el acto o sucesión de actos que les den origen, impliquen la acumulación del treinta y cinco por ciento o más de los activos o acciones de un Agente Económico, cuyas ventas anuales originadas en el territorio nacional o activos en el territorio nacional importen más del equivalente a dieciocho millones de veces el salario mínimo general diario vigente para el Distrito Federal, o

III. Cuando el acto o sucesión de actos que les den origen impliquen una acumulación en el territorio nacional de activos o capital social superior al equivalente a ocho millones cuatrocientas mil veces el salario mínimo general diario vigente para el Distrito Federal y en la concentración participen dos o más Agentes Económicos cuyas ventas anuales originadas en el territorio nacional o activos en el territorio nacional conjunta o separadamente, importen más de cuarenta y ocho millones de veces el salario mínimo general diario vigente para el Distrito Federal.

*(...)
Los Agentes Económicos involucrados que no se encuentren en los supuestos establecidos en las fracciones I, II y III de este artículo podrán notificarla voluntariamente a la Comisión.”*

Las Partes señalan que la operación se notifica de forma voluntaria, de conformidad con lo establecido en el artículo 86, último párrafo de la LFCE.⁴⁷

Por su parte, el artículo 87 de la LFCE dispone:

“Artículo 87. Los Agentes Económicos deben obtener la autorización para realizar la concentración a que se refiere el artículo anterior antes de que suceda cualquiera de los siguientes supuestos:

I. El acto jurídico se perfeccione de conformidad con la legislación aplicable o, en su caso, se cumpla la condición suspensiva a la que esté sujeto dicho acto;

⁴⁷ Folio 3.

II. Se adquiriera o se ejerza directa o indirectamente el control de hecho o de derecho sobre otro Agente Económico, o se adquirieran de hecho o de derecho activos, participación en fideicomisos, partes sociales o acciones de otro Agente Económico;

III. Se lleve al cabo la firma de un convenio de fusión entre los Agentes Económicos involucrados, o

IV. Tratándose de una sucesión de actos, se perfeccione el último de ellos, por virtud del cual se rebasen los montos establecidos en el artículo anterior.

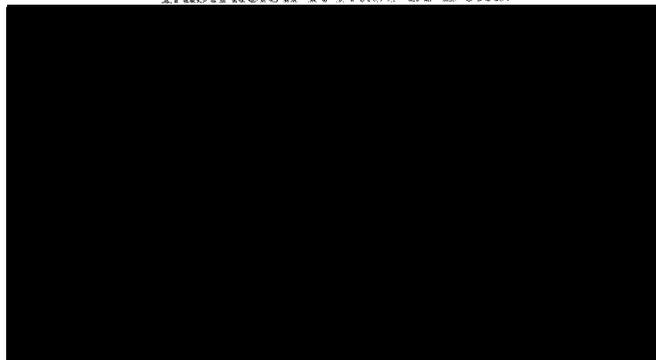
Las concentraciones derivadas de actos jurídicos realizados en el extranjero, deberán notificarse antes de que surtan efectos jurídicos o materiales en territorio nacional.”.

La operación notificada cumple con los supuestos establecidos en el artículo 87 de la LFCE, toda vez que el acto jurídico aún no se perfecciona y el cierre de la transacción se encuentra sujeto a la autorización de la Comisión.

Cuarta. Delta es una sociedad pública que cotiza en la Bolsa de Nueva York. Presta servicios de transporte aéreo, principalmente transporte regular de pasajeros, fletamiento y carga, tanto de manera doméstica en los EUA como internacional. Delta presta servicios aéreos desde los EUA a más de trescientos destinos en cincuenta y nueve países. Al treinta y uno de diciembre de dos mil catorce, Delta contaba con una flota operativa de setecientas setenta y dos aeronaves.

Dentro de los EUA, Delta basa sus operaciones en los aeropuertos de Atlanta, Cincinnati, Detroit, Los Ángeles, Minneapolis-St. Paul, Nueva York-LaGuardia, Nueva York-JFK, Salt Lake City y Seattle.⁴⁸

Ilustración 1: Hubs de Delta.



Fuente: Documentos internos de Delta. Folios: 3201 y 9209.

Delta y sus subsidiarias también operan múltiples negocios relacionados con el transporte de pasajeros, tales como servicios de personal y de soporte de aviación a terceros, refinación de combustible de avión y servicios de jets privados.

Aerovías es una sociedad anónima propiedad de Grupo Aeroméxico, constituida de conformidad con las leyes mexicanas en mil novecientos noventa y ocho. Su principal actividad es la prestación de servicios de transportación aérea de personas y bienes, tales como transporte regular de pasajeros,

⁴⁸ Folio 932.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

fletamiento y carga, dentro y fuera de México, enfocándose en las rutas locales de alta densidad y en los mercados internacionales.

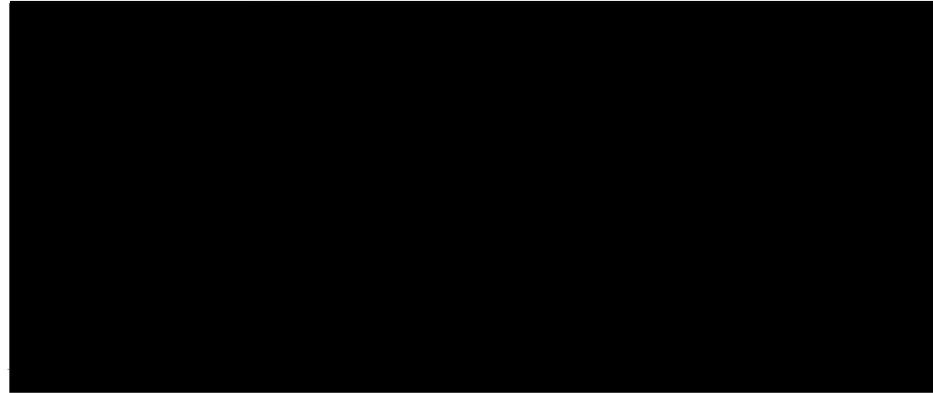
Grupo Aeroméxico es una sociedad pública mexicana constituida en dos mil dos. Controla un grupo de subsidiarias que incluyen sociedades que prestan servicios públicos de transporte aéreo de personas (incluyendo regular y de fletamento) y bienes (incluyendo servicios de fletamento y carga) dentro y fuera de México y, en menor medida, a la prestación de servicios relacionados con otras operaciones aéreas. Sus subsidiarias Aerovías y Aerolitoral tienen concesión para prestar, entre otros, los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros.

Grupo Aeroméxico opera una red de rutas nacionales e internacionales bajo un sistema de red de rutas de conexión. Dicho sistema concentra la mayoría de las operaciones en el AICM o "MEX" (por su código de la IATA), así como en las bases secundarias de Monterrey, Guadalajara y Hermosillo.⁴⁹ Al treinta y uno de diciembre de dos mil catorce, Grupo Aeroméxico contaba con una flota operativa de ciento veinticuatro aeronaves de pasajeros. Actualmente cuenta con siete diferentes tipos de aeronaves.

Al treinta y uno de diciembre de dos mil catorce, Grupo Aeroméxico operó más de seiscientos vuelos de pasajeros diariamente, volando a cuarenta y cuatro destinos nacionales y treinta y cinco destinos internacionales desde México, incluyendo dieciséis en EUA y Canadá, siete en Sudamérica, cinco en Centroamérica y el Caribe, tres en Europa y dos en Asia.⁵⁰ Aerovías es la aerolínea más grande en México con base en porcentaje de tráfico de pasajeros, tamaño de flota y número de destinos atendidos.⁵¹

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Ilustración 2: Hubs de Aeroméxico.



Fuente: Documentos internos de Delta. Folios: 320, 9209 y 9210.

⁴⁹ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, páginas 18, 19 y 20. Información pública disponible en: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

⁵⁰ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, páginas 18. Información pública disponible en: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

⁵¹ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 62. Información pública disponible en: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.



009760

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Grupo Aeroméxico, a través de otras de sus subsidiarias, participa en negocios relacionados a la prestación del servicio de transporte aéreo, tales como, i) venta de paquetes vacacionales a través del producto denominado Gran Plan (*Aeroméxico Vacations en Estados Unidos*), en los cuales los clientes obtienen la oportunidad de comprar paquetes que consisten en una combinación de vuelo, hotel y/o renta de auto a un precio de descuento comparado con el costo de dichos productos por separado,⁵² y ii) la prestación del servicio de mantenimiento de aeronaves a terceros a través de la subsidiaria TechOps.⁵³

Quinta. Previo a abordar el análisis del mercado involucrado en la operación, así como de los efectos de la operación conforme a la normativa aplicable, se presenta para mayor claridad una descripción general del sector de transporte aéreo.

Características del sector aéreo

Regulación

El sector aéreo es uno de los sectores específicamente regulados. Las aerolíneas tienen que operar bajo una normativa internacional, así como marcos regulatorios específicos para cada país, los cuales pueden ser diferentes entre sí. La regulación que aplica al sector puede ser económica, y también responder a objetivos de política pública como seguridad y protección al ambiente que influyen en el comportamiento de los agentes económicos que participan en el sector. En México, el marco regulatorio se conforma principalmente por la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos. La Ley de Aviación Civil, en términos de lo establecido por su artículo primero, tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado. Por su parte, la Ley de Aeropuertos, en términos de lo establecido por su artículo primero, tiene por objeto regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles.

El servicio de transporte aéreo nacional, o también denominado cabotaje, es el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional. El servicio de transporte aéreo nacional regular se presta exclusivamente por aquellos proveedores del servicio de transporte aéreo que cuenten con concesión de la SCT y deberán ser personas morales de nacionalidad mexicana. Además, estas personas morales están sujetas a restricciones en materia de inversión extranjera. Es decir, en ningún caso una sociedad extranjera podrá llevar a cabo actividades de cabotaje.⁵⁴

⁵² Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 64. Información pública disponible: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

⁵³ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, páginas 64 y 132. Información pública disponible en: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

⁵⁴ Fuente: Artículo 2, fracción V, Artículo 9 y Artículo 18 de la Ley de Aviación Civil, que a la letra dicen:

"Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

(...)

V. Cabotaje: el transporte aéreo mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa, de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, entre dos o más puntos en territorio nacional."



009761

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

Actualmente, existen seis aerolíneas mexicanas que prestan servicios de transporte aéreo regular de pasajeros: Aeroméxico, Interjet, VivaAerobus, Volaris, Aeromar y Magnicharters.⁵⁵

El servicio de transporte aéreo internacional, regular o no regular, es aquel cuyo origen o destino se ubica en países diferentes.⁵⁶ La mayoría de los servicios de transporte aéreo que se prestan entre los países se rigen principalmente por acuerdos bilaterales que se negocian entre ellos.

En el caso de México, el servicio de transporte aéreo internacional regular puede ser prestado por los concesionarios de los servicios de transporte aéreo nacional regular, previa autorización de la SCT, o por personas morales extranjeras que hayan obtenido el permiso respectivo por parte de la SCT.

Para que un concesionario mexicano pueda prestar servicios en una ruta internacional, debe contar con autorización por parte de la SCT y, además, debe ajustarse a lo acordado (generalmente mediante un tratado o convenio) con el país hacia el cual se opere la ruta.⁵⁷

En términos del artículo 20 de la Ley de Aviación Civil, en caso de que más de un concesionario mexicano solicite la operación de una misma ruta internacional, la SCT debe otorgar la autorización correspondiente a aquel que ofrezca "las mejores condiciones" para la prestación del servicio. La operación de las nuevas rutas debe iniciarse en un plazo no mayor a ciento ochenta días.

En el caso de las solicitudes de autorización por parte de sociedades extranjeras, se otorgarán los permisos conforme a los tratados celebrados con los Estados de los cuales dichos solicitantes sean nacionales.

"Artículo 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas."

"Artículo 18. El servicio al público de transporte aéreo podrá ser: nacional o internacional; regular o no regular, y de pasajeros, carga o correo.

El transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas."

⁵⁵ Adicionalmente a las seis aerolíneas antes mencionadas, existen otras dos aerolíneas mexicanas que prestan el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, que son Transportes Aéreos Regionales ("TAR") y Aéreo Calafia, S.A. de C.V. ("Aéreo Calafia"), sin embargo en dos mil catorce, fecha de la información más reciente con la que cuenta la Comisión, estas aerolíneas transportaron un número reducido de pasajeros. Fuente: Información pública de la DGAC de la SCT. Folio: Información referida en los folios 7871 y 7874, y disponible en formato electrónico en el folio: 7889.

⁵⁶ Fuente: Artículo 4 del RLAC Civil que a la letra dice "Artículo 4. El servicio de transporte aéreo internacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso y a las rutas internacionales, los itinerarios y las frecuencias fijos aprobados, así como a las tarifas aprobadas y a los horarios autorizados por la Secretaría conforme a lo dispuesto por este Reglamento. La entrada o salida de los puntos en territorio nacional deben ser efectuados en aeródromos internacionales."

⁵⁷ Fuente: Artículos 9 y 20 de la Ley de Aviación Civil que a la letra dicen:

"Artículo 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas.

(...)

Los concesionarios a que se refiere este artículo podrán prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional siempre que cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría."

"Artículo 20. La prestación de servicios de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas estará sujeta a lo siguiente:

I. Para la operación de las rutas correspondientes se requerirá de autorización que otorgue la Secretaría:

(...)

III. Las autorizaciones se ajustarán a lo convenido con el Estado hacia el cual se opere la ruta;"



009762

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

Actualmente, México cuenta con cuarenta y ocho convenios aéreos con otras jurisdicciones en América, Europa o Asia.⁵⁸ Por lo que hace a los EUA, los servicios de transporte aéreo transfronterizo se prestan al amparo del Acuerdo Bilateral Vigente de Transporte Aéreo suscrito en la Ciudad de México el quince de agosto de mil novecientos sesenta por los gobiernos de ambos países,⁵⁹ cuya última modificación fue en dos mil cinco.⁶⁰ Este acuerdo establece un límite de cuatro aerolíneas (dos por país) para proveer los servicios de transporte aéreo internacional regular de pasajeros en cada ruta.⁶¹ Sin embargo, el mismo convenio permite la designación de hasta tres aerolíneas por país en algunas rutas.^{62,63}

En noviembre de dos mil catorce, las autoridades aeronáuticas de México y EUA convinieron, en principio, un nuevo texto para el Acuerdo Bilateral de Transporte Aéreo (“Acuerdo”).⁶⁴ Dicho Acuerdo establecería el marco regulatorio dentro del cual podrán prestarse los servicios de transporte aéreo internacional entre ambos países, con disposiciones relativas a cuestiones como la designación y autorización de las aerolíneas que podrían prestar servicios, seguridad aérea, equidad y libertad para que cada transportista fije las tarifas.⁶⁵

El Acuerdo fue firmado por el Secretario de Comunicaciones y Transportes de México y el Secretario de Transporte de EUA el dieciocho de diciembre de dos mil quince,⁶⁶ el cual podría tener al menos una implicación importante en el caso de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, como la eliminación del límite al número de aerolíneas que pueden prestar los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros entre cada par de ciudades.^{67,68}

El Acuerdo entraría en vigor a los treinta días de que ambos países se hayan entregado notas diplomáticas en las que se confirme el cumplimiento de los procesos internos necesarios. En el caso de México, se requiere la aprobación del Senado de la República y su publicación en el DOF.⁶⁹ Hasta la fecha de emisión de esta resolución, este acuerdo no se ha aprobado por el Senado por lo que dicho documento no es aplicable al presente asunto.

⁵⁸ Fuente: Información pública de la DGAC de la SCT. Información referida en los folios 7871 y 7874, y disponible en formato electrónico en el folio: 7889.

⁵⁹ Folio 35.

⁶⁰ Folio: 4736.

⁶¹ Ver artículo 1. Apartado B, inciso 4 del Acuerdo Bilateral Vigente: “*Salvo lo dispuesto en el inciso 5 de este párrafo, cualquiera de las Partes tendrá el derecho para designar dos líneas aéreas para que provean servicios mixtos regulares en cualquier par de ciudades entre los dos territorios que puedan ser prestados según el Convenio.*” Fuente: folio 4784.

⁶² Estas rutas son aquellas que tienen como origen o destino Acapulco, Cancún, Cozumel, Guadalajara, Huatulco, Ixtapa/Zihuatanejo, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Mérida, Monterrey, Oaxaca, Puerto Vallarta, y San José del Cabo. Ver artículo 1. Apartado B, inciso 5 del Acuerdo Bilateral Vigente. Fuente: folios 4784 y 4785.

⁶³ El texto del Acuerdo Bilateral Vigente, así como de sus modificaciones, se encuentra disponible en los folios 4744-4790.

⁶⁴ Folio 36.

⁶⁵ Folios 36 y 37.

⁶⁶ Folio 4812.

⁶⁷ Ver artículo 3 (Designación y Autorización), numeral 1, de la nueva versión del Acuerdo: “*1. Cada Parte tendrá el derecho de designar cuantas líneas aéreas desee para la operación del transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo y de cancelar o modificar tales designaciones (...)*” Folio 4796.

⁶⁸ El texto de la última versión del nuevo Acuerdo Bilateral se encuentra disponible en los folios 4791-4842.

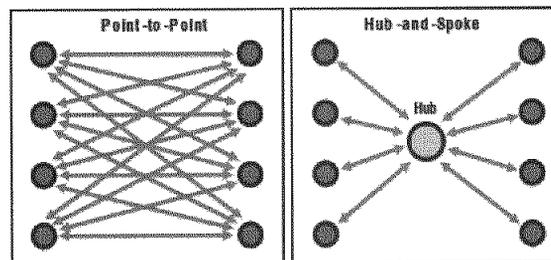
⁶⁹ En términos de lo establecido en el artículo 4 de la Ley sobre la Celebración de Tratados.

El Acuerdo, en caso de aprobarse, sería el primer paso en México hacia la liberalización del sector aéreo. En comparación, EUA tiene más de cien acuerdos de cielos abiertos.⁷⁰

Configuraciones y modelos de negocio.

El servicio de transporte aéreo se conforma en redes, las cuales tienden a prestar servicios *Point-to-Point* (punto a punto),⁷¹ *Hub and Spoke*⁷² o un híbrido de ambos.⁷³ La siguiente ilustración muestra una red *Point-to-Point* con ocho nodos (aeropuertos) y dieciséis enlaces (rutas atendidas por aviones) independientes, así como una red *Hub and Spoke*, la cual está constituida por ocho nodos (aeropuertos *spokes*), un centro de interconexión (aeropuerto *hub*) y ocho enlaces.

Ilustración 3. Tipo de redes comúnmente usadas por las aerolíneas (punto a punto y *Hub & Spoke*)



Fuente: Rodríguez, J.-P., C. Comtois y B. Slack (2014), "The Geography of Transport System", Tercera Edición, Routledge

De acuerdo con el escrito del veintinueve de octubre de dos mil quince, presentado por el representante común de las Partes como respuesta al requerimiento de información radicado bajo el oficio DGC-CFCE-2015-061, la configuración *Hub and Spoke* genera mayor conectividad al concentrar las operaciones en los *hubs*, posibilitando la atención a destinos que de otra forma no

⁷⁰ La lista completa de socios de EUA con acuerdos de cielos abiertos se encuentra disponible en: <https://www.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/114805.htm>

⁷¹ La configuración punto a punto es aquella en la cual la aerolínea ofrece viajes origen – destino principalmente de forma directa, no siempre basan sus operaciones en un aeropuerto central para realizar conexiones y atender un mayor número de orígenes y destinos.

⁷² En la configuración *hub and spoke*, las aerolíneas tienen uno o varios aeropuertos centrales de operaciones que se nutren de, y alimentan a, varios aeropuertos secundarios. Es "una configuración de la red en la cual una aerolínea consolida tráfico en un aeropuerto (*hub*) y de ahí sirve diferentes destinos (*spokes*)". Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 18. Información pública disponible: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

⁷³ En la configuración *hub and spoke*, las aerolíneas tienen uno o varios aeropuertos centrales de operaciones que se nutren de, y alimentan a, varios aeropuertos secundarios. Es "una configuración de la red en la cual una aerolínea consolida tráfico en un aeropuerto (*hub*) y de ahí sirve diferentes destinos (*spokes*)". Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 18. Información pública disponible: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

podrían ser atendidos, haciendo más óptima la operación de las aerolíneas mediante la posibilidad de explotar economías de escala, densidad y alcance.^{74,75}

Un ejemplo de configuración de red *Hub and Spoke*, es el caso del *hub* del AICM. Supongamos que un pasajero está en Culiacán y quiere ir a Campeche. Si no existe suficiente demanda para justificar la apertura de un vuelo directo entre esas ciudades, entonces alguna aerolínea que tenga como *hub* al AICM podría ofrecer un vuelo en conexión de Culiacán a la Ciudad de México y después de la Ciudad de México a Campeche.

Una red *Hub and Spoke* presenta las siguientes ventajas: (i) economías de escala en las conexiones, ofreciendo una alta frecuencia de los servicios; (ii) economías de escala en el *hub*, permitiendo el desarrollo potencial de un sistema de distribución eficiente, ya que los hubs manejan grandes cantidades de tráfico; (iii) economías de alcance en el uso de instalaciones de transbordo. No obstante, tiene el inconveniente de que sus rutas son vulnerables a interrupciones y retrasos en el *hub*, resultado de la falta de conexiones directas (vuelos directos).

Por su parte, una red Point-to-Point tiene la ventaja de tener un menor tiempo por ruta, así como no sufrir retrasos e interrupciones por problemas en el *hub*, se aprovechan más las aeronaves ya que la estancia en los aeropuertos es menor y el equipo se utiliza más intensamente sin embargo, este tipo de red presenta una menor demanda por ruta en comparación con una red *Hub and Spoke*.

Las aerolíneas pueden modificar su modelo de negocios, pudiendo tener un esquema híbrido que combinen los dos modelos, a efecto de llegar a un punto óptimo que les sea eficiente para la maximización de sus beneficios. Es decir, no existe una línea claramente trazada entre cada uno de estos modelos.⁷⁶

Efectos de red

Las aerolíneas orientadas al sistema de *Hub and Spoke* aprovechan el gran número de ciudades de origen/destino que pueden ofrecer con frecuencias atractivas para generar las economías de escala y de alcance que necesitan. Cuando los aeropuertos están localizados en ciudades de gran atracción por el número de pasajeros que buscan ese destino (megalópolis), la presencia de un *hub* garantiza una operación más eficiente de la red.⁷⁷ El tamaño y relevancia de la Ciudad de México garantiza un tráfico hacia esa ciudad que permite una operación más eficiente del sistema de *Hub and Spoke*; esto no es necesariamente cierto para ciudades más pequeñas.

⁷⁴ Folio 2413.

⁷⁵ Las economías de densidad son la disminución en los costos unitarios causados por un incremento en la cantidad de servicios de transporte que se proveen dentro de una red con determinado tamaño. Las economías de escala son la disminución en los costos unitarios causados por aumentos tanto en el tamaño de la red como en la cantidad de servicios de transporte que se proveen. Las economías de alcance son la disminución en los costos unitarios causados por un incremento en el número de puntos donde se ofrecen los servicios de transporte.

⁷⁶ Fuente: OCDE (2014) Airline Competition. Background Paper by the Secretariat, páginas 8 y 9. Disponible en: [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP\(2014\)14&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP(2014)14&docLanguage=En) Folios: 7178-7179, 8308 y 8309.

⁷⁷ Vease Philipp Goedecking, Springer, 2010, "Networks in Aviation - Strategies and Structures".



009765

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Si una aerolínea desea atender una ciudad donde una aerolínea rival tiene un *hub*, tomará en cuenta en su decisión de entrada y su política de precios la presencia de esta última, ya que su capacidad de respuesta es alta en dicha ciudad.

Asimismo, como lo documenta la literatura, la presencia de aerolíneas rivales en origen (o destino) tiene capacidad de disciplinar los precios que fijan las aerolíneas, a pesar de que aquellas no ofrezcan esa ruta en particular.⁷⁸

Adicionalmente, cuando una red crece, la posibilidad de conexión entre dos puntos se incrementa, ciudades que antes no tenían conexión, ahora la tendrían. Esto es lo que llamamos externalidades de red.

Alianzas entre aerolíneas

Si bien las alianzas pueden generar eficiencias para las aerolíneas por la racionalización de la red y el ahorro en costos por las economías de alcance que puede originar un *hub*, también es cierto que pueden implicar riesgos a la competencia. En primer lugar, pueden disminuir la competencia en los servicios de transporte aéreo de pasajeros derivado de la eliminación de la presión competitiva, actual o potencial, entre redes que formarán parte de la alianza. En segundo lugar, podrían tener efectos de concentración en los nodos de la red (aeropuertos) que, en el caso de los aeropuertos *hub* saturados, podría implicar daños al proceso de competencia en toda la red.

La cooperación entre aerolíneas tiene varios niveles de profundidad, que van desde los acuerdos interlineales, los códigos compartidos y alianzas aéreas internacionales, hasta los acuerdos de coinversión y los JCAs, que pueden implicar la compartición de ingresos, costos y beneficios, así como un diseño conjunto de redes, frecuencias y precios. A continuación se presenta una breve descripción de cada uno de los tipos de convenios:

- Los acuerdos interlineales son aquellos que permiten que los boletos de una aerolínea sean comercializados a través de otra, a efecto de que el "*pasajero viaje con un solo boleto entre dos puntos que no son atendidos por un solo operador*",⁷⁹ evitando que se compren dos boletos por separado. De igual forma, se evita que el pasajero tenga que recoger y registrar de nuevo el equipaje en los puntos de conexión. En un itinerario interlineal el viaje en cada tramo del itinerario está sujeto a contratos distintos de transportación con las distintas aerolíneas operadoras.⁸⁰
- Por su parte, los códigos compartidos son una forma de cooperación más integrada que los acuerdos interlineales, en donde una aerolínea puede comercializar vuelos que otra aerolínea opera. Mediante estos códigos, la aerolínea comercializadora ofrece los boletos bajo su propio código designado en el vuelo de la línea operadora. De esta forma, el contrato de transporte ya es solo entre la comercializadora y el pasajero. Cuando los códigos compartidos se

⁷⁸ Para mayor referencia ver "*The Price effect of eliminating potential competition: evidence from an airline merger*" de Kwoka y Shumilkina, publicado en *Journal of Industrial Economics*, 58, páginas 767 al 793, en 2010.

⁷⁹ Folio 2418.

⁸⁰ Folio: 2418.



009766

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

combinan con otros vuelos dentro de la red de la aerolínea comercializadora, se puede incrementar sustancialmente la oferta de rutas. Este tipo de acuerdos permite que se maximice la cobertura de red, así como beneficios comerciales y operativos.⁸¹

- Las alianzas aéreas internacionales son acuerdos que implican un mayor nivel de cooperación e integración que los códigos compartidos y son "la agrupación de dos o más aerolíneas con objetivos comunes de cara a los pasajeros, donde por su unión entre ellas (sic)⁸² son capaces de generar mayores beneficios en términos de destinos, conexiones, viajero frecuente, sinergias y ventas a sus pasajeros comunes".⁸³ Dentro de estas alianzas, cada miembro acuerda celebrar acuerdos bilaterales de código compartido con los demás miembros de la alianza. Asimismo, los miembros de la alianza acuerdan celebrar acuerdos recíprocos, los cuales permiten acceso a cada una de sus salas en los aeropuertos. También celebran programas recíprocos de viajero frecuente, los cuales permiten a los pasajeros de cada miembro de la alianza ganar millas en sus programas de viajero frecuente al viajar en vuelos operados por otras aerolíneas miembros de la alianza y canjear sus millas por vuelos operados por otro miembro de la alianza. Actualmente, existen tres alianzas internacionales principales: *Star Alliance*, *SkyTeam* y *OneWorld*.⁸⁴
- Finalmente, los acuerdos de coinversión (ya sea por la vía contractual, como un JCA, o por la vía accionaria) representan el mayor nivel de integración y cooperación comercial y operativa entre aerolíneas, pues implican un acuerdo de neutralidad de metal.⁸⁵ Normalmente, estos acuerdos se enfocan en un mercado determinado respecto del cual funcionan, como si las aerolíneas se hubieran fusionado en dicho acuerdo.

El caso particular de la operación objeto de análisis en el presente expediente es un acuerdo de coinversión, el cual implica dos redes que se traslapan en el transporte transfronterizo entre México y EUA. Sin embargo, las dos redes no son entrantes potenciales en los vuelos de cabotaje que salen de sus respectivos *hubs*, en virtud de las restricciones regulatorias que impiden que aerolíneas extranjeras como Delta pueda ofrecer este tipo de servicios en México.⁸⁶

Sexta. En la presente consideración se realiza el análisis para determinar el mercado relevante de la operación, de acuerdo con la normativa aplicable.

⁸¹ Folios: 2419 al 2420.

⁸² Folios: 2421.

⁸³ [Redacted]

Folios de 2493 al 2509.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

⁸⁴ Folio: 2421.

⁸⁵ De acuerdo con las Partes, la [Redacted] es una regla general en la industria aeronáutica en acuerdos entre aerolíneas como el notificado y tiene dos principales características: (i) [Redacted]

Folios: 1432 y 1433.

⁸⁶ De acuerdo con el artículo 9 de la Ley de Aviación Civil, se requiere de una concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular y tal concesión solo se otorgará a personas morales mexicanas. Lo cual limita a Delta para que preste servicios en el territorio nacional y tiene por consecuencia que no haya desarrollado un red que atienda puntos dentro del país, diferentes a los que tiene como origen o destino un punto en EUA, que sean coincidentes con los de Aeroméxico.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

La fracción I del artículo 63 de la LFCE señala que para determinar si la concentración debe ser impugnada o sancionada en términos de la LFCE, la Comisión debe determinar el mercado relevante. Al respecto, la Comisión debe determinar el mercado relevante considerando los términos prescritos en el artículo 58 de la LFCE, mismo que instruye en su fracción primera:

“I. Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución;”

Al respecto, las Partes consideran que el mercado relevante de la operación notificada se define como sigue:⁸⁷

- **Dimensión de producto.** - Son los servicios para el transporte de pasajeros, carga y/o correo, por la vía aérea, entre puntos ubicados en México y puntos ubicados en los Estados Unidos de América, tanto considerados en su conjunto como por separado, pero dentro de éste, cada uno de los pares origen-destino que, de manera concurrente, ambas aerolíneas atienden en la actualidad.
- **Dimensión Geográfica.** - Son todos los pares de ciudades, una en México y otra en Estados Unidos de América, vinculadas por vuelos directos, presentes y futuros, tanto considerados en su conjunto como cada par por separado, que Aerovías y Delta atienden en la actualidad de manera concurrente.
- **Dimensión Temporal.** Se define por las barreras de entrada, tales como los requisitos gubernamentales y de inversión requeridos para la entrada de nuevos prestadores del servicio aéreo en los pares de ciudades relevantes, tanto vigentes en la actualidad como en el caso de que el nuevo Convenio Bilateral sea aprobado y puesto en vigor por las autoridades competentes de ambos países, y el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América (“DoT”) otorgue Antitrust Immunity a la alianza que aquí se notifica.”

De esta manera, en su escrito de notificación, las Partes señalaron que la Comisión debe considerar los requisitos gubernamentales vigentes en la actualidad, así como en el caso de que entre en vigor el nuevo Acuerdo Bilateral. Inclusive, las Partes señalaron que [REDACTED]

⁸⁸ Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Sin embargo, mediante escrito del nueve de octubre de dos mil quince, el apoderado de Aeroméxico señaló lo siguiente:

“En dicha notificación, en el capítulo de antecedentes, se señaló que la notificación se encontraba dentro del marco de la actualización y modernización del “Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América” (el “Convenio”) (...) sin embargo, de conformidad con lo anteriormente descrito, y con el objeto de no dejar lugar a dudas, y que así quede

⁸⁷ Folio 44.
⁸⁸ Folios 3, 11, 17 y 19.

asentado en el expediente en que se actúa, que ni el trámite, ni la resolución por parte de esa Comisión fue sujeta, o se encuentra sujeta, por las partes notificantes a la aprobación por parte de los gobiernos de los Estados Unidos de América y de México del acuerdo binacional.”⁸⁹

Al respecto, si bien el análisis de concentraciones es prospectivo, se considera que la aprobación e implementación del nuevo Acuerdo Bilateral es un hecho futuro de realización incierta, sobre el cual la Comisión no tiene elementos para considerar, con plena seguridad, que será finalmente aprobado e implementado por las autoridades correspondientes. Además, la Comisión tampoco tiene plena certeza sobre la versión final de este acuerdo y, por tanto, de los efectos materiales y concretos que este Acuerdo podría tener sobre el proceso de competencia y libre concurrencia, especialmente en los mercados involucrados en la operación entre Aeroméxico y Delta.

Por todo lo anterior, en la presente resolución se analiza la operación en el contexto del Acuerdo Bilateral Vigente.

Dimensión de producto

Aeroméxico y Delta coinciden en la prestación de servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, fletamento y carga entre México y EUA, por lo que se prevé que la operación tendrá efectos en la prestación de dichos servicios.

Servicios de transporte aéreo de carga

El transporte de carga no es el negocio principal de las Partes y lo ofrecen de forma complementaria al transporte aéreo regular de pasajeros.

Al respecto, Delta ofrece los servicios de transporte de carga mediante el espacio disponible en sus propias aeronaves de transporte regular de pasajeros.⁹⁰ Aeroméxico, por su parte, también presta estos servicios mediante el espacio disponible en sus aeronaves de transporte aéreo regular de pasajeros, el espacio de otras aerolíneas a través de contrato y cuenta solamente con una aeronave exclusiva para carga, que se encuentra bajo un contrato de arrendamiento.⁹¹

Por otra parte, la mayor parte de los ingresos de Grupo Aeroméxico y Delta provienen de los servicios de transporte de pasajeros. En el caso de Grupo Aeroméxico, los ingresos provenientes de los servicios de carga representaron el [REDACTED] de sus ingresos totales en dos mil catorce. Por su parte, para Delta, estos ingresos representaron el [REDACTED] de sus ingresos totales en dos mil catorce.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Por las razones anteriores, se considera innecesario profundizar respecto de los efectos de la operación con relación a la prestación de los servicios de transporte aéreo de carga.

⁸⁹ Folios 2396 y 2397.

⁹⁰ Folio 935 y 8354.

⁹¹ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 63. Información pública:

http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.



009769

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

Sustitución entre los servicios de transporte aéreo de pasajeros regular y no regular

En términos de la Ley de Aviación Civil, el servicio de transporte aéreo regular es aquel que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios. En consecuencia, el servicio de transporte aéreo no regular, ya sea nacional o internacional, es aquel que no está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y/u horarios. Los servicios de transporte aéreo no regular incluyen, entre otros, los de fletamento, taxi aéreo y ambulancia aérea.

En el contrato de fletamento de aeronaves, el permisionario de transporte aéreo no regular (fletante) pone a disposición del fletador la capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves para transporte de carga, personas o correo, durante un periodo determinado. De acuerdo con el artículo 8 del RLAC, el fletamento puede ser de paquete turístico u excursión o de traslado de grupos.

Los servicios de ambulancia aérea tienen la finalidad de realizar servicios de transporte de personas lesionadas o enfermas, y las aeronaves con las que se presta cuentan con servicios médicos a bordo.

Finalmente, el taxi aéreo es un servicio de transportación aérea de personas en el que el permisionario pone a disposición del usuario la capacidad útil total de una o más aeronaves, con personal técnico aeronáutico de vuelo. En términos del artículo 23 de la Ley de Aviación Civil, las aeronaves que se utilizan para prestar el servicio de taxi aéreo son de hasta quince personas o tres mil quinientos kilogramos de carga. Así, este tipo de transporte sirve principalmente para operar vuelos ejecutivos.

En consecuencia, los servicios de transporte aéreo no regular tienen características distintas a las del servicio regular, pues generalmente están enfocados a satisfacer necesidades de quien desea adquirir la capacidad total o parcial de una aeronave.

Por lo anterior, se concluye que los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros y el servicio de transporte de pasajeros no regular no son sustitutos entre sí.

Como se señaló previamente, Delta y Aeroméxico coinciden en la prestación de servicios de fletamento. Sin embargo, los servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros representaron una proporción muy pequeña de los ingresos totales de Aeroméxico y Delta. En el caso de Aeroméxico, los ingresos por la prestación de estos servicios representaron el [REDACTED] de sus ingresos totales en dos mil catorce⁹² y, en el caso de Delta y sus subsidiarias, apenas representaron [REDACTED] de sus ingresos totales en dos mil catorce.⁹³ Por lo anterior, se considera innecesario profundizar el análisis sobre el particular.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Sustitución entre los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros y los otros modos de transporte

⁹² Folio: 4122.

⁹³ Fuente: Información referida en el folio 4413 y disponible en dispositivo electrónico en el folio 4463.



009770

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Existen otros medios de transporte de pasajeros, como el autobús y el ferrocarril. En México, sin embargo, el desarrollo del ferrocarril para transporte de pasajeros ha sido escaso e insuficiente para considerarlo una alternativa a cualquier medio de transporte de pasajeros.⁹⁴

Por otro lado, el autobús podría ser usado para cubrir ciertas necesidades de transportación de pasajeros. Por ejemplo, Grupo Aeroméxico señala en su Reporte Anual dos mil catorce a la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV") lo siguiente:

"La industria mexicana de las aerolíneas experimenta competencia entre las diferentes aerolíneas y, en ciertos casos, se enfrenta a la competencia de otros medios de transporte, en particular operadores de autobuses interestatales y de primera clase y de lujo."⁹⁵

Sin embargo, las características de la geografía mexicana, así como las distancias considerables entre pares de ciudades a nivel transfronterizo, impiden que los tiempos de traslado entre algunos pares de ciudades México-EUA vía autobús puedan ser equiparables a los tiempos de traslado vía aérea. Esto resulta particularmente importante al momento de comparar alternativas de transportación entre dos puntos.

De hecho, en el informe de Grupo Aeroméxico a la BMV se presentan estimaciones de las diferencias en tiempos de traslado vía aérea en comparación con el autobús. Se estima, por ejemplo, que el tiempo de traslado entre la Ciudad de México y Tijuana en autobús es de cuarenta y dos punto un horas (42.1) mientras que el tiempo de traslado en avión es de tres punto siete horas (3.7), resultando en una diferencia considerable en el servicio.⁹⁶ En este contexto, el transporte mediante autobús no constituye una alternativa viable al transporte aéreo entre ciudades México y EUA. Esta situación es reconocida por Grupo Aeroméxico, quien señala lo siguiente:

"De conformidad con el tamaño de la industria de transporte de autobuses interestatal en México, consideramos que la red de transporte de autobuses en México no se ha desarrollado de forma completamente integral y como una alternativa de transporte eficiente en tiempo, principalmente debido a las grandes distancias entre las ciudades

⁹⁴ En el anuario estadístico ferroviario de la SCT se indica que el transporte ferroviario de pasajeros solo se realiza en dos rutas:

"Con respecto al transporte de pasajeros, es una política del Gobierno Federal garantizar la prestación del servicio en las comunidades aisladas que no cuentan con otro medio de transporte público, tal es el caso del ferrocarril que transita en la ruta Chihuahua-Los Mochis.

Así mismo, se presenta la información del Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México en la ruta Buenavista-Cuautitlán, el cual registró un incremento en el movimiento de pasajeros del 5.8% con respecto al 2013, al movilizar 47.7 millones de pasajeros en 2014, resaltando la mayor afluencia en las terminales de Buenavista y Cuautitlán. " Fuente: Información pública disponible en http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGTFM/Anuarios_DGTFM/Anuarios_pdf/Anuario_2014.pdf
Folio: 9614.

⁹⁵ Reporte Anual de Grupo Aeroméxico, página 94. Información pública:

http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anuual_2014.pdf Fuente: Anexo 1/Annual Report/2014 referido en el folio 4121. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

⁹⁶ Reporte Anual de Grupo Aeroméxico, página 95. Información pública:

http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anuual_2014.pdf, Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

de México y a factores naturales, como las montañas de gran altitud que hacen difícil la travesía” (énfasis añadido).⁹⁷

Volaris, por su parte, señala lo siguiente en su reporte anual dos mil catorce: “*En nuestras rutas nacionales, nos enfrentamos a la competencia de otras alternativas de transporte, tales como el autobús o el automóvil*” (énfasis añadido).⁹⁸ Es decir, Volaris reconoce que el autobús le representa competencia a esa empresa, pero en las rutas nacionales.

Además, las Partes manifiestan en su escrito de notificación que la dimensión del producto relevante incluye los servicios de transporte aéreo, sin considerar otros medios de transporte alternativos dentro del mismo mercado.

Por todo lo anterior, es posible inferir que no hay sustitución de los servicios de transportación aérea regular y cualquier otro medio de transporte disponible entre puntos de origen/destino en México y puntos de origen/destino en EUA.⁹⁹

Sustitución entre los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros prestados por las aerolíneas tradicionales y las aerolíneas de bajo costo

En la industria aérea se ha intentado diferenciar los servicios de transporte aéreo de pasajeros en términos del volumen y calidad de los servicios que ofrecen las aerolíneas de manera complementaria a los de transporte aéreo, el nivel de las tarifas y otros elementos. Esta distinción ha llevado a clasificar los servicios de transporte aéreo en los modelos de “servicio completo o tradicional” o FSC y el de “bajo costo” o LCC.

De acuerdo con la OCDE,¹⁰⁰ dentro de las características del primer modelo destacan la oferta de servicios para clases de negocios o de primera, los diferentes canales de comercialización de los boletos (como redes de puntos de venta), la cobertura internacional más allá del mismo continente, los servicios complementarios y una red organizada que permite ofrecer rutas indirectas con servicios en conexión.

Por otra parte, el modelo de bajo costo se caracteriza por ofrecer de forma desagregada servicios complementarios y sus respectivas tarifas en vuelos punto a punto y por realizar sus ventas preponderantemente a través de la Internet. Asimismo, típicamente este modelo no cuenta con una división en la cabina de las aeronaves para los pasajeros de negocios o de primera o *premium*.

⁹⁷ Reporte Anual de Grupo Aeroméxico, página 94. Información pública:

http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anuar_2014.pdf. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

⁹⁸ Reporte Anual de Volaris a la Bolsa Mexicana de Valores, página 20. Información pública [https://www.bmv.com.mx/docs-pub/infoanua/infoanua_625110_2014_1.pdf](https://www.bmv.com.mx/docs/pub/infoanua/infoanua_625110_2014_1.pdf). Folio: 7414.

⁹⁹ Se considera que los argumentos vertidos en la sección de sustitución entre transporte aéreo regular e irregular de pasajeros son aplicables al servicio transportación terrestre de pasajeros. Es decir, no se consideran que exista sustitución entre el transporte terrestre público regular de pasajeros a través de autobús o ferrocarril y otras modalidades de transporte terrestre como taxi.

¹⁰⁰ OCDE (2014), *Airline Competition*. Páginas 6 y 7. Disponible en:

[http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP\(2014\)14&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP(2014)14&docLanguage=En) Folios: 7176, 7177, 8307 y 8308.

Inclusive, en la industria se ha utilizado una sub-clasificación como aerolíneas de ultra bajo costo, que se distinguen por la utilización de un modelo de negocios con un enfoque en el bajo costo, la utilización eficiente de activos, desagregación de fuentes de ingresos, además de tarifas base con múltiples productos y servicios ofrecidos por un costo adicional.¹⁰¹

Sin embargo, las aerolíneas pueden modificar su modelo de negocios, variando el grado del modelo tradicional y del de bajo costo, a efecto de llegar a un punto óptimo que les sea eficiente para la maximización de sus beneficios.¹⁰² Es decir, no existe una línea claramente trazada entre cada uno de estos modelos.

Por ejemplo, Volaris ha reconocido que, en los últimos años, diversas aerolíneas tradicionales en el mundo han experimentado reestructuras financieras significativas que les han permitido reducir sus altos costos laborales, reestructurar su deuda, modificar o terminar sus planes de pensión y en general reducir su costo de estructura. Esto ha resultado en una flexibilidad en la fuerza de trabajo y en la reducción de costos, mejorando simultáneamente la oferta de productos similares a los ofrecidos por otras aerolíneas de bajo costo. Así, señala que la diferencia en la estructura de costos y la ventaja competitiva que mantenían las aerolíneas de bajo costo de alguna forma ha disminuido.¹⁰³

Por su parte, Grupo Aeroméxico también reconoce que las aerolíneas de bajo costo representan competencia en las rutas internacionales:

“Competidores en Rutas Internacionales

La intensidad de la competencia entre las aerolíneas en las rutas internacionales varía de ruta a ruta y depende de un número de factores, incluyendo entre otros, la fuerza de las aerolíneas competidoras, niveles justos, frecuencia de vuelos, confiabilidad de los servicios, reconocimiento de la marca, amenidades de los pasajeros, tales como programas de viajero frecuente, y servicio al cliente. Al 31 de diciembre de 2014, las rutas internacionales que se originaron o terminaron en México fueron atendidas por nuestra compañía, Interjet, Volaris, VivaAerobus, Aeromar y las 54 aerolíneas extranjeras, incluyendo a United Continental Airlines, American Airlines (US Airways), Delta, Alaska Airlines, West Jet, Copa y Air Transat, según información de la DGAC.” (énfasis añadido).¹⁰⁴

Asimismo, de conformidad con documentos internos elaborados en el curso ordinario de los negocios, Aeroméxico y Delta han reconocido que [REDACTED]

¹⁰⁵ En este sentido, se

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

¹⁰¹ Volaris, Reporte Anual a la Bolsa Mexicana de Valores, página 7. Información pública https://www.bmv.com.mx/docs-pub/infoanua/infoanua_625110_2014_1.pdf Folio: 7401.

¹⁰² OCDE (2014), *Airline Competition*. Página 8, información pública. [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP\(2014\)14&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP(2014)14&docLanguage=En) Folio: 7178 y 8308.

¹⁰³ Volaris, Reporte Anual a la Bolsa Mexicana de Valores, página 50. Información pública https://www.bmv.com.mx/docs-pub/infoanua/infoanua_625110_2014_1.pdf Folio: 7444.

¹⁰⁴ Reporte Anual de Grupo Aeroméxico, página 95. Información pública: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf, Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

¹⁰⁵ Ver, por ejemplo, folios 2699, 2700 y 8362.



009773

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

considera que existe sustitución entre todos los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, independientemente de si éstos son prestados por las aerolíneas de bajo costo o las tradicionales.

Sustitución entre tipos de clientes: premium vs no-premium

Los consumidores del servicio en cuestión se pueden clasificar en dos grupos: *premium* y *no premium*. Esos grupos de consumidores a menudo tienen distintas preferencias y las aerolíneas pueden discriminar precios entre tipo de consumidores.

Los consumidores *premium* tienden a viajar por motivos de negocios, por lo que requieren una gran flexibilidad con sus boletos (e.g., cancelación y modificación de la hora de salida libre de costo) y tienden a pagar precios más altos por esa flexibilidad. En contraste, los consumidores *no premium* tienden a viajar por motivos de ocio o para visitar a amigos o parientes, por lo cual realizan sus reservas con antelación, no requieren flexibilidad con sus boletos y son más sensibles a los precios.

Esta percepción de los consumidores es compartida por Delta, quien manifiesta que "()

¹ Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Si bien los consumidores *premium* y *no premium* son distinguibles entre sí, no se considera que sea razón suficiente para considerar que existen mercados distintos. Esto se debe a los siguientes elementos: i) los dos tipos de consumidores tienden a viajar en el mismo vuelo, y ii) las aerolíneas tienen incentivos

con cierta independencia de que tipo de consumidor atienden.¹⁰⁷ Por último, no se detectó información desagregada por tipo de consumidor que haga pensar que es relevante dicha división para el análisis de los efectos de la concentración.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Dimensión geográfica

La competencia se basa en las características de una industria de red propia del sistema aéreo.¹⁰⁸ En este sentido, si bien los consumidores no pueden sustituir un destino por otro,¹⁰⁹ los precios que

¹⁰⁶ Fuente: CNT-134-2015. Escrito respuesta a requerimiento de Delta, página 15. Escrito radicado en el CNT-050-2015 en el folio: 8410.

¹⁰⁷ Folio: 2674.

¹⁰⁸ Respecto del método para definir mercado relevante en un contexto de red, se tiene experiencia internacional como el caso UPS-TNT Express de 2013 (Case No COMP/M.6570 – UPS/TNT EXPRESS) en la Unión Europea. En el citado caso, se analiza el servicio de entrega de paquetes pequeños, que es una industria eminentemente de red, y particularmente está caracterizada por discriminación de precios.

En la definición de mercado relevante se afirma que las características de la industria vuelven al *SSNIP test* inadecuado, puesto que los problemas de la prueba ocurren en industrias donde existe discriminación de precios y, por tanto, en la industria del transporte público regular de pasajeros algunos consumidores pagan precios diferentes para transacciones similares.

¹⁰⁹ El servicio de transporte aéreo de pasajeros tiene la finalidad de satisfacer la necesidad de un pasajero de transportarse de un punto a otro. En este contexto, desde el punto de vista de la demanda, los vuelos entre pares de ciudades con origen y/o destino diferente no son sustitutos. Lo anterior, en virtud de que los consumidores que desean viajar entre dos puntos determinados —por ejemplo, entre



009774

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

enfrentan dependen de la configuración de red de los competidores, que pueden originar una competencia potencial aun y cuando dichos competidores no ofrezcan un trayecto en lo particular.

La decisión del consumidor para usar una determinada aerolínea en un viaje en particular está influida por la capacidad de la aerolínea de ofrecer vuelos que se ajusten a sus necesidades de viaje; esto es, que lleguen a los puntos de su interés y en los tiempos de su preferencia, lo cual está directamente relacionado con la amplitud de la red de la aerolínea y con la frecuencia de vuelos que ofrece. Cabe señalar que la amplitud de la red y la frecuencia de los vuelos de las aerolíneas adquiere mayor relevancia si se considera que existen consumidores que utilizan el servicio de manera frecuente, es decir consumidores que no realizan un solo viaje a lo largo del tiempo, sino que lo hacen (en mayor o menor intensidad) en repetidas ocasiones a diferentes destinos (en mayor o menor medida) dentro de un periodo.^{110,111}

La industria de la aviación es una industria de red, por lo que desde la perspectiva de las aerolíneas, la competencia se lleva a cabo entre las redes propias y alianzas. Esto se refleja en particular por las estrategias de mercadeo (como descuentos por volumen a clientes corporativos para elegir una aerolínea sin tener en cuenta únicamente el precio de una ruta en específico).

En efecto, estrategias utilizadas por las aerolíneas, como programas de pasajero frecuente, tienen como objetivo fidelizar a los consumidores.¹¹² De igual manera, los clientes corporativos (que tienden a ser consumidores *premium*) prefieren aerolíneas con redes más extensas puesto que, en caso de ser necesario, pueden cambiar un pasaje para otro destino u otra fecha en una aerolínea con una red más extensa o más densa y con gran disponibilidad de horarios de vuelo. Por lo que los efectos de red adquieren distintos grados de importancia según el tipo de consumidor, esto es, consumidores más sensibles al tiempo, por un lado, y consumidores más sensibles al precio, por otro.¹¹³ Al respecto,

México y Nueva York—, difícilmente encontrarán como sustituto un vuelo entre otro par de puntos —por ejemplo, entre México y Londres.

¹¹⁰ Ver documento citado en el peritaje realizado por la [redacted] y el [redacted] en la nota al pie 25 en el cual se señala en la página 3 y 4:

Fuente: Folios 9204 al 9206 y documento original ubicado en información referida como *Backup* del estudio presentado a la Comisión el 21 de julio de 2015 en el folio 3982 y disponible en dispositivo electrónico en el folio 4005.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

¹¹¹ Véase, **RESOLUCIÓN N° 37/2011** del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile. “...en opinión de este Tribunal, el mercado relevante de producto en la consulta de autos no sólo se define por un determinado par Origen-Destino, sino que también está condicionado por efectos de red, los que adquieren distintos grados de importancia según cuál sea el tipo de consumidor, esto es, consumidores más sensibles al tiempo, por un lado, y consumidores más sensibles al precio, por otro.”

¹¹² El establecimiento de programas de viajero frecuente o fidelidad, y el nivel de beneficios acumulados asociados a éstos, influye en muchos casos las decisiones de algunos viajeros, especialmente los que usan la red con más intensidad. Asimismo, los programas de viajero frecuente puede verse como los programas de descuento (créditos), que utilizan las empresas para no disminuir el precio de lista y vincular los descuentos a cantidades y no a precios.

¹¹³ Al respecto, OZ Shy, en el capítulo 9 (The Airline Industry) de su libro *The Economics Of Network Industries* menciona lo siguiente: “Una característica importante que los pasajeros valoran al elegir una aerolínea es la frecuencia de los vuelos ofrecidos por cada compañía aérea en la ruta deseada. Una alta frecuencia de vuelos permite a los pasajeros mayor flexibilidad para reservar su vuelo en el momento deseado, así como la flexibilidad de cambiar el vuelo en caso de que deseen reprogramarlo”

cuando los pasajeros adquieren vuelos con conexión, prefieren comprar el vuelo con la misma aerolínea para evitar retrasos y otras incomodidades derivadas de viajar con dos o más aerolíneas.

Adicionalmente, las Partes argumentan que derivado de la operación se darán incrementos en la densidad o escala de operación de sus rutas y en el número de rutas.¹¹⁴ Ambas acciones tienen como fundamento características observables en industrias de red (economías de escala, de alcance y efectos o externalidades de red) y no únicamente ganancias en rutas específicas.

Al respecto, a la pregunta de cómo las Partes analizan la apertura o cierre de vuelos, Delta contestó lo siguiente:



115

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

De esta manera, el mercado se encuentra interrelacionado a través de los distintos prestadores del servicio, lo que conforma un sistema integral en el que confluyen varios puntos de interconexión entre diversas redes y rutas de origen y destino que integran la red.¹¹⁶

Respecto de su equipo de planeación, Delta indica que:



Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

¹¹⁴ Folio 12.

¹¹⁵ Folio: 8406

¹¹⁶ Elementos que refuerzan esta interconectividad son, por ejemplo, los códigos interlineales, códigos compartidos y acuerdos de cooperación conjunta que existen tanto entre las Partes como en la industria en general.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.



117

Como ya se mencionó, Aeroméxico opera una red de rutas en México bajo un sistema de red de rutas de conexión (*Hub-and-Spoke*). Dicho sistema concentra la mayoría de las operaciones en el AICM, así como en las bases secundarias de Monterrey, Guadalajara y Hermosillo. Al treinta y uno de diciembre de dos mil catorce, Aeroméxico volaba a cuarenta y cuatro destinos nacionales y treinta y cinco destinos internacionales desde México, incluyendo dieciséis en EUA y Canadá.¹¹⁸ Aeroméxico es la aerolínea más grande en México en términos de tráfico de pasajeros, tamaño de flota y número de destinos atendidos.¹¹⁹

Por su parte, como ya se mencionó, Delta basa las operaciones de red en los aeropuertos de Atlanta, Detroit, Los Ángeles, Minneapolis-St. Paul, Nueva York-La Guardia, Nueva York-JFK, Salt Lake City, Cincinnati y Seattle. Delta voló a setecientos cincuenta y nueve destinos dentro de los EUA y cincuenta y nueve destinos internacionales hacia México en dos mil quince.¹²⁰

Respecto de los vuelos transfronterizos de Aeroméxico y Delta en dos mil quince, estos coincidían en dos rutas directas, varias rutas indirectas y en veintiséis aeropuertos dentro de los EUA y México.^{121,122} Asimismo, las Partes cuentan con convenios de códigos compartidos mediante los cuales pueden ofrecer vuelos y conexiones operados por ambos. Adicionalmente, en el pasado han coincidido en otras rutas más, tanto directas como indirectas que configuraban sus redes. Por lo tanto, se concluye que ambas aerolíneas son competidores cercanos.

En virtud de las características de la concentración entre Delta y Aeroméxico, por la cual tendrán una red integral, es necesario analizar los efectos sobre el servicio aéreo de pasajeros a nivel red, es decir evaluando sus efectos en el sistema y no únicamente respecto de rutas particulares.

En efecto, la competencia individual, ruta por ruta, no debe ser analizada de manera aislada. Tal análisis aislado implicaría que los mercados de productos respectivos son totalmente independientes unos de otros, y negaría que estas rutas están relacionadas entre sí. Las aerolíneas, por lo general,

¹¹⁷ Folio: 8409.
¹¹⁸ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 18. Información pública disponible en: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.
¹¹⁹ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 62. Información pública disponible en: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.
¹²⁰ Fuente: Información referida en el folio 4413 y disponible en dispositivos electrónicos en el folio: 4467.
¹²¹ Fuente: Información referida en el folio 4979 y disponible en dispositivos electrónicos en el folio: 4991Bis.
¹²² Esta Resolución está acompañada de un estudio econométrico que analiza la política de precios de Aeroméxico respecto a diversos indicadores de competencia. La base de datos utilizada consta en el expediente y fue presentada por Aeroméxico (para más detalles, véase el Anexo A de la presente Resolución). Como evidencia del traslape existente entre las Partes, en dicha base de datos, que consta





009777

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

tienen la flexibilidad necesaria para cambiar y añadir rutas y frecuencias de aumento/disminución en respuesta a los cambios en la estructura competitiva de las diferentes rutas operadas. Esto implica que el análisis de la Comisión no debe ser solamente “estático”, en el sentido de que no basta centrarse únicamente en las rutas coincidentes. Lo que se requiere es un análisis dinámico que tenga en cuenta hasta qué punto la desaparición de una aerolínea, que es competidor cercano, podría eliminar la competencia potencial que habría en ausencia de la transacción. Asimismo, cuando una aerolínea inicia un plan de negocios, diseña su red de manera conjunta, tomando en cuenta las conexiones en sus vuelos y las oportunidades de mayor rentabilidad.

Es pertinente destacar que la estructura de la oferta del servicio está configurada como red, lo cual introduce restricciones que se tienen que considerar en el análisis de competencia. En particular, las aerolíneas optimizan las utilidades de la red en su conjunto y no solamente las de una ruta en particular, ya que la demanda de una ruta en particular tiene efecto sobre la demanda de esa ruta pero también sobre la demanda de otras rutas. Esto, a su vez, tiene un efecto importante en la oferta. Por ejemplo, el reposicionamiento de una aeronave entre aeropuertos de baja densidad de tráfico o la decisión de establecer rutas alimentadoras de baja rentabilidad punto a punto implica que no sean rentables cuando son evaluadas en lo individual pero son rentables cuando se evalúan en conjunto. Así, necesariamente el análisis para competir en el mercado que realiza una aerolínea, es un estudio de red.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Un ejemplo de esto se encuentra en el documento realizado por Aeroméxico titulado [REDACTED],¹²³ en el que se realiza un análisis sobre la inclusión de una nueva ruta a su red (Ciudad de México-Boston), en donde, entre otros aspectos, evalúa el impacto que tendrá la inclusión de dicha ruta en su red de transporte. Al respecto, pronostica que el [REDACTED]

Sin embargo,

Asimismo, entre las ventajas encontradas en el documento, se enuncian [REDACTED]

Dicho vuelo fue incluido en la red de Aeroméxico y se encuentra actualmente en operaciones¹²⁴ lo que demuestra que si bien el margen de una ruta en particular es tomado en cuenta, existen diversos factores de red que llegan a pesar más en la decisión, como en el presente caso.

Asimismo, la literatura que analiza la competencia de aerolíneas enfatiza, además del número de aerolíneas presentes en cada ruta, la entrada potencial de otras aerolíneas sobre la ruta que se está analizando. Se ha encontrado en estos estudios que la entrada potencial tiene un efecto de disciplina en los precios de las diversas rutas. Por lo tanto, para analizar la competencia entre aerolíneas es

¹²³ Fuente: Información referida en el folio 3981 y disponible en los folios 3994 al 4004.

¹²⁴ De acuerdo al listado de rutas transfronterizas de Aeroméxico, en dos mil quince operó la ruta [REDACTED]. Fuente: información referida en el folio 8900 y disponible en dispositivo electrónico en el folio 8932. Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.



009778

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

menester analizar el impacto de otras redes sobre el comportamiento de las aerolíneas en los vuelos que se atiende.¹²⁵

Por lo anterior, el mercado relevante se define como el transporte aéreo regular de pasajeros entre México-EUA, a través de las redes conformadas por vuelos directos e indirectos.

Adicionalmente a lo ya expuesto, con el objetivo de robustecer el enfoque de red, se efectuó un estudio econométrico que analiza los determinantes de los precios de Aeroméxico para vuelos transfronterizos, considerando diversos indicadores de competencia. La base de datos contiene la información de las transacciones con boletos de los vuelos de Aeroméxico y Aeroméxico Connect. Dicha base obra en el expediente y fue presentada por Aerovías.¹²⁶

La variable dependiente del modelo es el logaritmo natural del precio por kilómetro de las transacciones de Aeroméxico. Las variables explicativas que se utilizan en el modelo son las siguientes:

- *distancia*: es una variable que mide la distancia entre el origen y el destino. Captura las no linealidades en la relación entre el precio del boleto y la distancia. También se incorpora esta variable al cuadrado.
- *compruta*: es una variable que mide el número de competidores en la ruta, excluyendo a Delta.
- *compciudad_o*: es una variable que indica el número de competidores potenciales (incluyendo a Delta) en la ciudad de origen del vuelo, medido como el número de competidores que están presentes en el aeropuerto.
- *dumrival*: es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando en el origen Aeroméxico no enfrenta competidores. Toma el valor de cero (0) en otro caso.
- *dumrival2*: es una variable dicotómica que toma el valor de uno (1) cuando Aeroméxico no enfrenta competidores en la ruta. Toma el valor de cero (0) en otro caso.
- *hub_delta_o*: es una variable dicotómica que toma el valor de uno (1) cuando en el origen del vuelo es un *hub* de Delta, cero (0) en otro caso.
- *hub_mexicanas_o*: es una variable dicotómica que toma el valor de uno (1) cuando en el origen del vuelo es un *hub* de alguna aerolínea mexicana (Volaris e Interjet), cero (0) en otro caso.
- *hub_norte_o*: es una variable dicotómica que toma el valor de uno (1) cuando en el origen del vuelo es un *hub* de alguna aerolínea norteamericana (United Airlines y American), cero (0) en otro caso.
- *sale_mex_pais*: es una variable dicotómica que toma el valor de uno (1) cuando el origen del vuelo es en México, cero (0) en otro caso.
- *aicm_o*: es una variable dicotómica que toma el valor de uno (1) cuando el origen del vuelo es el AICM, cero (0) en otro caso.
- *esc_aicm*: es una variable dicotómica que toma el valor de uno (1) cuando el itinerario hace escala en el AICM, 0 en otro caso.

¹²⁵ Para mayor referencia ver "The Price effect of eliminating potential competition: evidence from an airline merger" de Kwoka y Shumilkina, publicado en *Journal of Industrial Economics*, 58, páginas 767 a 793, en 2010.

¹²⁶ La base de datos proviene de la pericial realizada por la [REDACTED] y [REDACTED] Disponible en dispositivo electrónico en el folio 4005. Para mayor referencia véase el Anexo A de la presente Resolución.

- *delta_ruta*: es una variable dicotómica que toma el valor de uno (1) cuando opera Delta en la ruta, cero (0) en otro caso.
- *escala*: es una variable dicotómica que toma el valor de uno (1) cuando es un vuelo con escala, cero (0) en otro caso.
- *codigo*: es una variable dicotómica que toma el valor de uno (1) cuando es un vuelo con código compartido, cero (0) en otro caso.

Al respecto, se presenta el siguiente cuadro que muestra los resultados:¹²⁷

VARIABLES	sin dumrival	con dumrival
distancia	-0.00113*** (7.29e-06)	-0.00113*** (7.33e-06)
distancia2	1.57e-07*** (1.45e-09)	1.57e-07*** (1.45e-09)
compruta	-0.0223*** (0.00124)	-0.0226*** (0.00124)
compciudad_o	-0.0140*** (0.00101)	-0.0133*** (0.00104)
dumrival		0.0189** (0.00761)
dumrival2	0.102*** (0.00604)	0.101*** (0.00608)
hub_delta_o	0.0685*** (0.00176)	0.0682*** (0.00177)
hub_mexicanas_o	0.0144*** (0.00530)	0.0151*** (0.00532)
hub_norte_o	-0.0489*** (0.00194)	-0.0494*** (0.00195)
sale_mex_pais	-0.0305*** (0.00369)	-0.0326*** (0.00387)
aicm_o	0.184*** (0.00323)	0.184*** (0.00323)
esc_aicm	0.218*** (0.00319)	0.218*** (0.00319)
delta_ruta	-0.0417*** (0.00591)	-0.0426*** (0.00593)
Escala	-0.125*** (0.00320)	-0.125*** (0.00320)
codigo	0.284*** (0.00223)	0.284*** (0.00224)
intercepto	-0.960*** (0.0104)	-0.961*** (0.0104)
Observaciones	531,530	531,530
R ²	0.242	0.242

Notas: Errores estándar robustos entre paréntesis. *** Significativo al uno por ciento (1%); ** Significativo al cinco por ciento (5%); * Significativo al diez por ciento (10%).

¹²⁷ La metodología del modelo, así como la limpieza de la base de datos utilizada es explicada con detalle en el Anexo A de esta Resolución.



009780

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Se observa que el efecto de red es explicado por la variable *compeciudad_o*, que indica el número de aerolíneas entrantes potenciales en la ciudad de origen del vuelo. El incremento de un competidor potencial reduce, en promedio, el precio de Aeroméxico en aproximadamente uno punto tres por ciento (1.3%). Estas aerolíneas no atienden todas las rutas en las que Aeroméxico ofrece sus servicios, sino son simplemente aerolíneas que están en el origen del vuelo, y cuya entrada potencial induce a Aeroméxico a disciplinar sus precios.

Por su parte, la variable *hub_norte_o* es una variable dicotómica que indica la presencia de un *hub* de una aerolínea norteamericana distinta a Delta (American o United Airlines), en el origen de los vuelos de Aeroméxico. Se encontró que cuando esto ocurre, Aeroméxico reduce sus precios promedio en cuatro punto nueve por ciento (4.9%).¹²⁸ Esto indica también un efecto de red.¹²⁹ Además, nos indica la capacidad de disciplina en precios que ejercen los *hubs* de aerolíneas rivales (y por lo tanto sus redes) sobre los precios de Aeroméxico.

Este estudio econométrico nos indica que el análisis del mercado relevante, desde una perspectiva de red, es apropiado.

Por su parte, la fracción II del artículo 58 de la LFCE señala:

“II. Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones;”

El servicio público de transporte aéreo regular de pasajeros es un servicio y no un producto, los costos de distribución del bien mismo, de sus insumos relevantes y de sus sustitutos, así como las restricciones arancelarias no son aplicables.

Por su parte, la fracción III del artículo 58 de la LFCE establece lo siguiente:

“III. Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados;”

Los consumidores de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros no pueden acudir a otros medios de transporte. Como se señaló previamente, el consumidor o el usuario no puede sustituir los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros por otros medios de transporte u otros tipos de transportación aérea.

La fracción IV del artículo 58 de la LFCE establece:

¹²⁸ Las regresiones indican otros efectos respecto de la competencia a nivel de rutas, que analizaremos más adelante.

¹²⁹ Lo que esto nos indica es que si una aerolínea rival tiene un *hub* en el origen, su capacidad de respuesta ante una subida en precios para un destino (atendido desde el *hub*) es alta.



009781

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

“IV. Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos; y”

No se encontraron elementos en el expediente que sustenten la existencia de restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas cuando éstas existen.

El artículo 5 de las DRLFCE, en correlación con la fracción V del artículo 58 de la LFCE, instruye que:

“ARTÍCULO 5. Para la determinación del mercado relevante en términos de la fracción V del artículo 58 de la Ley, se deben analizar las circunstancias particulares del caso, identificar los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente. Asimismo, se debe delimitar el área geográfica en la que se ofrecen o demandan dichos bienes o servicios, y si en la misma existe la opción de acudir indistintamente a los proveedores o clientes sin incurrir en costos significativos.”

Una particularidad que distingue el presente caso de otros, es la perspectiva de red que se presenta en el mercado relevante, en donde los diferentes nodos que la integran son representados por los diferentes aeropuertos.

Por todo lo anterior, el mercado relevante se define como el transporte aéreo regular de pasajeros entre México-EUA, a través de las redes conformadas por vuelos directos e indirectos.

Séptima. El artículo 63, fracción II, de la LFCE instruye que para determinar si una concentración no debe ser autorizada o debe ser sancionada en los términos de dicha Ley, se deben identificar a los principales agentes económicos que abastecen el mercado de que se trate, el análisis de su poder en el mercado relevante y el grado de concentración en dicho mercado. Así, en correlación con el artículo 59 de la LFCE, se deberá realizar el análisis de su poder en el mercado e identificar el grado de concentración en el mismo.

Al respecto, la fracción I del artículo 59 de la LFCE señala lo siguiente:

“Artículo 59. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras Leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, deberán considerarse los siguientes elementos:

I. Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.



009782

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Para determinar la participación de mercado, la Comisión podrá tener en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva, así como cualquier otro factor que considere pertinente;"

Asimismo, el artículo 13 de las DRLFCE instruye la publicación de índices para determinar el grado de concentración que exista en el mercado relevante, así como los criterios técnicos de su aplicación. En este caso, el mercado relevante es el transporte aéreo regular de pasajeros entre México-EUA, a través de las redes conformadas por vuelos directos e indirectos.

Para la identificación de los agentes económicos que concurren en el mercado relevante y el cálculo de sus participaciones de mercado, se usó información contenida en la base de datos denominada CAP3 14 de la DGAC de la SCT que contiene información sobre pasajeros transportados entre México y diferentes regiones del mundo.¹³⁰

Se utiliza el número de pasajeros transportados entre México y EUA por cada aerolínea debido a que refleja en mayor medida las preferencias de los usuarios respecto de las posibilidades para viajar y medir de manera más precisa la presión competitiva que existe en el mercado. El número de asientos o vuelos ofrecidos por cada una de ellas no es un indicador adecuado para medir la concentración de mercado ya que se sobreestimaría las participaciones de las aerolíneas que reportan un factor de ocupación bajo.

Participaciones de mercado

Las participaciones de mercado, con base en el número de pasajeros transportados para dos mil catorce son las siguientes:

Aerolínea	Pasajeros (miles)	Participación (%)
Us Air/America West/American Airlines/American Eagle	5,365	23.8
United Airlines/Continental/Express jet	4,860	21.6
Aeroméxico/Aerolitoral	3,233	14.4
Delta/Northwest	2,286	10.2
Vuela (Volaris)	1,697	7.5
Alaska Airlines/Horizont Air	1,525	6.8
Southwest Airlines/Airtran Airways	862	3.8
Interjet (ABC Aerolíneas)	536	2.4
Frontier Airlines	505	2.2
Jet Blue Air	463	2.1
Spirit Airlines	308	1.4
Skywest	285	1.3
Mn Airlines Llc	233	1.0
Virgin America, Inc	152	0.7

¹³⁰ Información pública de la DGAC de la SCT. Folio: Información referida en los folios 7871 y 7874, y disponible en formato electrónico en el folio: 7889.



009783

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Aerolínea	Pasajeros (miles)	Participación (%)
Mesa Airlines	100	0.4
Aerolinesas (Viva Aerobus)	73	0.3
Aeromar	25	0.1
Total	22,508	100.0

Fuente: información contenida en el expediente. Folio: 7889.

Los índices de concentración, antes y después de la operación son los siguientes:

Índice	Índices antes de la concentración		Índices después de la concentración		Variación	
	Herfindahl	Dominancia	Herfindahl	Dominancia	Herfindahl	Dominancia
Valor	1,482	2,729	1,773	2,885	291	156

Como se observa, la operación cumple con uno de los criterios de índices utilizados por la Comisión para considerar que una concentración tiene pocas posibilidades de afectar el proceso de competencia y libre concurrencia, que se encontraban vigentes al momento de la presentación de la notificación.¹³¹

Adicionalmente a los índices de concentración, en dicho criterio se establece lo siguiente:

“Primero. Los índices de concentración se calcularán a partir de las participaciones de los agentes económicos en el mercado relevante, sin considerar otra información para determinar el grado de competencia.

De ahí que solo sean auxiliares en el análisis de la existencia de poder sustancial en el mercado relevante.

Ello implica que deberán analizarse en forma separada las demás cuestiones señaladas (...) tales como barreras a la entrada, el poder de los competidores, el acceso a fuentes de insumo, el comportamiento reciente de los agentes, el acceso a importaciones, la capacidad de fijar precios distintos de los de competencia y la existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores.”¹³²

Finalmente, dicho criterio también establece lo siguiente:

“Quinto. La Comisión considerará que una concentración puede disminuir, dañar o impedir la competencia y libre concurrencia, aun cuando las estimaciones de los índices

¹³¹ La Comisión considera que una concentración tiene pocas posibilidades de afectar el proceso de competencia y libre concurrencia cuando la concentración arroje alguno de los siguientes resultados: i) el aumento de IH sea menor de 75 puntos; ii) el valor de IH sea menor de 2,000 puntos; iii) disminuya el valor de ID; o iv) el valor de ID sea menor de 2,500 puntos. En términos de la resolución publicada en el DOF el veinticuatro de julio de mil novecientos noventa y ocho, aplicable de conformidad con el transitorio tercero del Acuerdo mediante el cual el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica emite las Disposiciones Regulatorias de la LFCE, publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.

¹³² Fuente: resolución publicada en el DOF el veinticuatro de julio de mil novecientos noventa y ocho.



009784

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

actualicen alguno de los resultados referidos en el punto inmediato anterior, cuando los agentes económicos involucrados en la concentración, se ubiquen en cualquiera de los siguientes casos:

(...)

5.4. Actualicen algún otro supuesto que a juicio de la Comisión pudiera significar una concentración de poder de mercado que no se refleja en las participaciones actuales en el mercado relevante y, por tanto, su efecto no es captado por los índices de concentración.”

Con el fin de analizar dichas posibilidades, además de los índices de concentración, se tienen que tomar en cuenta diversos elementos, como las barreras a la entrada y diversos factores que caracterizan al mercado analizado, los cuales se exponen con más detalle en secciones posteriores.

La fracción II del artículo 59 de la LFCE señala que:

“II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores;”

El artículo 7 de las DRLFCE, en correlación con la fracción II del artículo 59 de la LFCE, instruye que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante deberá considerar la existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

Al respecto, el artículo 7 de las DRLFCE indica cuáles elementos pueden considerarse como barreras a la entrada:

ARTÍCULO 7. Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:

I. Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes;

El acceso a financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes no representa una barrera a la entrada significativa para las aerolíneas ya establecidas en México y en EUA. Algunas aerolíneas optan por financiar sus aeronaves a través de contratos de arrendamiento operativo, así como mediante operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso (conocidos como “*sale and lease back*” o “*venta y arrendamiento post venta*”). Mientras que otras aerolíneas eligen financiarse mediante créditos.

Se identificó que el desarrollo de canales de distribución eficientes representa una barrera a la entrada. Aeroméxico reconoce que las agencias de viaje son su principal canal de distribución, ya que reportaron ventas por el sesenta y dos punto uno por ciento (62.1%) de sus segmentos de vuelos

comprados durante el año dos mil catorce.¹³³ De igual forma, Delta emplea las agencias de viaje como uno de sus canales de distribución. Así, el desarrollo de una red de agencias de viaje podría representar una barrera a la entrada para nuevas aerolíneas.

En este contexto, otras aerolíneas han comenzado a diseñar esquemas de distribución que no dependen de agencias de viaje. Por ejemplo, Volaris señala: *“Alentamos a nuestros clientes a comprar los boletos a través de nuestro sitio web, nuestro centro de atención telefónica (call center) o a través de nuestros mostradores en los aeropuertos dado que dichos canales de distribución representan un menor costo para nosotros. Vendemos el 85.6% de nuestros boletos por medio de estos canales. No usamos sistemas globales de distribución, o GDS (por sus siglas en inglés).”*¹³⁴ Por ello, se concluye que desarrollar una red de distribución podría representar una barrera a la entrada a un canal de ventas que, en el caso de Grupo Aeroméxico, representa la mayor parte de sus ingresos.

La fracción II del artículo 7 de las DRLFCE señala, como una posible barrera a la entrada, a:

“II. El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo;”

La industria de la aviación se caracteriza por requerir elevados niveles de inversión derivadas de la obtención de concesiones, compra o arrendamiento de aeronaves, consolidación de marca, entre otras.

Esta es una barrera que enfrentan todas las aerolíneas, es decir, la barrera la enfrentan tanto aerolíneas ya establecidas como los agentes económicos que pudieran ser potenciales competidores al realizar inversión para establecer una nueva aerolínea. Respecto a los potenciales entrantes que ya prestan el servicio de transporte regular de pasajeros, estos ya han incurrido en importantes inversiones como las anteriormente mencionadas, por lo que no se considera relevante profundizar en el análisis de las mismas.

La fracción III del artículo 7 de las DRLFCE señala, como una posible barreras a la entrada, a:

“III. La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual e industrial;”

De conformidad con lo establecido en la Ley de Aviación Civil, todas las aerolíneas requieren de concesión para prestar los servicios de transporte aéreo regular en México. En específico, se requiere de concesión para el caso de los servicios de transporte aéreo regular a nivel nacional:

¹³³ Reporte Anual de Grupo Aeroméxico, página 76. Información pública:

http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf, Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

¹³⁴ Reporte Anual de Volaris a la Bolsa Mexicana de Valores, página 56. Información pública https://www.bmv.com.mx/docs-pub/infoanua/infoanua_625110_2014_1.pdf Folio: 7450.



009786

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

“Artículo 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas.”

De igual forma, los servicios de transporte aéreo regular internacional, en términos del artículo 11 de la Ley de Aviación Civil, están sujetos a permiso:

“Artículo 11. Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:

- I. Nacional no regular;*
- II. Internacional regular;*
- III. Internacional no regular, y*
- IV. Privado comercial.*

Los permisos se otorgarán: a personas morales mexicanas en el caso de la fracción I; a sociedades extranjeras en el supuesto de la fracción II; a personas morales mexicanas o sociedades extranjeras en el caso de la fracción III; y a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras en el de la fracción IV.

Para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas, se estará a lo dispuesto en el artículo 9 de esta Ley.”

A pesar de que dichos permisos y concesiones podría representar una barrera a la entrada en sí misma para la conformación de nuevas aerolíneas, en la presente resolución se analizan las barreras que limitan a las aerolíneas ya establecidas, la operación en el transporte aéreo regular de pasajeros entre México-EUA, a través de las redes conformadas por vuelos directos e indirectos.

En el caso de las rutas directas, que forman parte de las redes que operan el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros entre México y EUA, la concurrencia de aerolíneas se encuentra normado por el Acuerdo Bilateral Vigente entre los dos países desde mil novecientos sesenta, el cual ha sido reformado en diversas ocasiones.

135,136

El Acuerdo Bilateral Vigente representa una barrera a la entrada normativa, toda vez que otorga a un número limitado de aerolíneas el derecho de operar una ruta específica, y de esta forma limita el

135

folio 2583 y 8356.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

¹³⁶ Al respecto, el numeral 5 del Convenio estipula lo siguiente:

“5. Salvo lo dispuesto en las secciones a y b de este inciso, cada Parte tendrá derecho a designar tres líneas aéreas para prestar servicios mixtos regulares entre cualquier punto de los Estados Unidos y los siguientes puntos en México: Acapulco, Cancán, Cozumel, Guadalajara, Huatulco, Ixtapa/Zihuatanejo, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Mérida, Monterrey, Oaxaca, Puerto Vallarta y San José del Cabo. Dichas designaciones deberán notificarse por escrito a la otra Parte (...).” Folio: 4889.



009787

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

alcance de la red de las aerolíneas que no están autorizadas para realizar dicha operación, independientemente de las condiciones de demanda que prevalezcan en el mercado.¹³⁷

Esta situación es reconocida explícitamente por los notificantes y sus competidores. [REDACTED]
[REDACTED],¹³⁸ por ejemplo, [REDACTED]
[REDACTED]



[REDACTED]¹³⁹
Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.
Los competidores también identifican al Convenio como una barrera a la entrada a la operación de rutas transfronterizas. American Airlines indicó que el Acuerdo Bilateral Vigente: “(...) restringe la prestación de servicios de vuelos a ciertos mercados y a un número limitado de aerolíneas originarias de EUA.” [REDACTED]

[REDACTED]¹⁴⁰
Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

¹³⁷ Como se observa en las páginas 5 y 6 del documento interno de Aeroméxico titulado [REDACTED]
[REDACTED]
Folios: 3459, 3460, 3476 y 8326.

¹³⁸ Específicamente en el documento titulado [REDACTED]
[REDACTED] Presentado por Aeroméxico el veintinueve de octubre de dos mil quince y radicada bajo los folios. 3455-3518, específicamente folio 3476.

¹³⁹ Fuente: folio 3476.
¹⁴⁰ Fuente: Respuesta de American al Oficio American Inc. folio 4616.



009788

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Interjet, por su parte, [REDACTED]

En particular indicó lo siguiente:

[REDACTED]

” 141

En el siguiente cuadro se muestran los [REDACTED]
[REDACTED] a dos mil catorce:

[REDACTED]

Delta, por su parte, reconoce que las actuales disposiciones del Acuerdo Bilateral Vigente protegen a los transportistas designados en cada una de las rutas.¹⁴²

¹⁴¹ Fuente: Respuesta de Interjet al Oficio Interjet folios: 4885 y 4886.

¹⁴² Folios 2780 y 8369.



009789

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Recientemente la SCT autorizó a Interjet y a Volaris a proveer el servicio en los cuatro pares de ciudades mencionados que tienen la cantidad máxima de aerolíneas autorizadas, incluidas Aeroméxico y Delta, así como en otras doce rutas.¹⁴³ Sin embargo, en la mayoría de estos casos, las autorizaciones fueron para compensar la salida de Mexicana, por lo que no se incrementó el número de competidores.¹⁴⁴

Por otra parte, Delta reconoce que una posible modificación en el Acuerdo Bilateral Vigente que tenga como resultado [REDACTED]

145

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Con relación a posibles modificaciones al Acuerdo Bilateral Vigente que resulten en más designaciones por ruta, Aeroméxico y Delta, han señalado que ello traería consigo un aumento en la competencia y, por tanto, un efecto adverso en su negocio, situación financiera y resultados de operación.¹⁴⁶ estimando que, en al menos ocho rutas, encararían una mayor competencia. Con ello, Aeroméxico reconoce implícitamente que el Convenio actúa como una barrera a la entrada, en los términos siguientes:¹⁴⁷

“De ser ratificado, este acuerdo permitirá que un mayor número de aerolíneas vuelen en cada ruta entre ambos países. Las rutas en las que actualmente se encuentran (sic) ocupadas todas las designaciones o derechos de tráfico, ya sea del lado de Estados Unidos, o de México, o ambos, tales como la ruta MEX – JFK o la ruta MEX-LAX, que actualmente operamos, serán elegibles para que nuevos competidores puedan entrar en dicha ruta, incrementando la oferta existente.

(...)

La entrada en vigor de los nuevos términos del Convenio Bilateral y/o la mayor competencia pueden tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

(...)”¹⁴⁸

Asimismo, American Airlines indica que “Por otro lado, bajo el Nuevo Acuerdo Bilateral, tan pronto sea ratificado e inicie su vigencia, aerolíneas de ambos países permitirán el libre vuelo de aerolíneas estadounidenses y mexicanas en una misma ruta entre ambos países (sujeto obviamente a la disponibilidad de slots en MEX). Además abre la posibilidad de ampliar rutas a terceros países desde

¹⁴³ Folios 4843 al 4872.

¹⁴⁴ Folio: 4872.

¹⁴⁵ Folio 2580, 2583, 8356 y 8357.

¹⁴⁶ Fuente: Reporte Anual de Grupo Aeroméxico, página 43. Información pública:

http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anuar_2014.pdf. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

¹⁴⁷ Folios: 3779, 8335 y 8336.

¹⁴⁸ Fuente: Reporte Anual de Grupo Aeroméxico, página 43. Información pública:

http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anuar_2014.pdf. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.



009790

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

México o Estados Unidos (únicamente carga), y elimina además la interferencia gubernamental para permitir que las aerolíneas decidan las rutas y aeronaves que usarán entre ambos países (sujeto a la disponibilidad de slots en MEX, como se mencionó anteriormente)".¹⁴⁹

Sin embargo, considerando que si bien las modificaciones al Acuerdo Bilateral Vigente puede reducir las barreras legales actuales, no existe certeza sobre la fecha de su aprobación y entrada en vigor, así como de su texto final. Además, Aeroméxico ha manifestado que “

[REDACTED]

[REDACTED]¹⁵⁰, lo cual implica que las posibles ganancias en eficiencia argumentadas por las Partes no existirían y, por ende, no podrían compensar, en caso de existir, los riesgos a la competencia identificados por esta Comisión. Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Por lo anterior, resulta procedente analizar la operación bajo las condiciones legales vigentes y, por ende, se concluye que existen barreras a la entrada relacionadas con la necesidad de contar con alguna autorización gubernamental, en particular con la necesidad de contar con designaciones con base en el Acuerdo Bilateral Vigente.

La fracción IV del artículo 7 de las DRLFCE también señala como una posible barrera a la entrada lo siguiente:

IV. La inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres ya establecidos;

En relación a esta fracción, se advierte que las aerolíneas deben realizar inversiones para posicionar sus marcas, sobre todo cuando inauguran nuevas rutas. Actualmente Aeroméxico es una de las aerolíneas mejor posicionadas en el país. Lo anterior lo reconoce Delta en información generada en el curso ordinario de los negocios:

[REDACTED]

(énfasis añadido).¹⁵¹

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

En este mismo documento se señala que Aeroméxico es la

[REDACTED]

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

¹⁴⁹ Folio: 4617.

¹⁵⁰ Fuente: Anexo del escrito del cinco de enero de dos mil dieciséis titulado Consejo GAM 18.08.2015. Disponible en dispositivo electrónico en el folio: 4153.

¹⁵¹ Folios: 8378 y 8380.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

██████████¹⁵² En relación a sus marcas, Aeroméxico señala que éstas "(...) son importantes para su desarrollo, pues permiten que el público consumidor identifique de manera clara e inconfundible cuál es la fuente de los servicios que recibe al amparo de dichas marcas, distinguiéndolos nitidamente de los servicios que prestan otras empresas que tengan el mismo giro mercantil."¹⁵³

Además de reconocer el valor de sus marcas, señalan la existencia de ventajas derivadas del acuerdo entre Delta y Aeroméxico:

"Dada nuestra alianza de largo plazo con Delta, nos encontramos bien posicionados para tomar ventaja del tráfico de pasajeros entre México y Estados Unidos, el cual representó aproximadamente el 37.5% del tráfico de pasajeros saliendo o llegando a México, incluyendo vuelos nacionales en el 2014. Continuamos desarrollando alianzas adicionales a nuestras sociedades con SkyTeam y Delta para continuar brindando una conectividad superior a nuestros clientes. "Club Premier" ha sido una pieza clave en el desarrollo de nuestra marca y continúa dando valor agregado a nuestros clientes, mediante la incorporación de nuevos socios y formas de ganar y redimir kilómetros. (...)"¹⁵⁴ (énfasis añadido)

De esta forma, el posicionamiento que actualmente detenta Aeroméxico en el país, pudiera constituir una barrera adicional que limite la entrada de nuevos oferentes; obligándolos, en su caso, a realizar mayores gastos por concepto de posición de marca al incursionar en la operación de nuevas rutas, que configurarían su red. Un ejemplo de esta situación es el caso de Volaris, quien en su informe anual dos mil catorce señaló que una proporción del incremento en sus costos de venta se debió a los esfuerzos adicionales de mercadotecnia para promover nuevas rutas entre los consumidores.¹⁵⁵

La fracción V del artículo 7 de las DRLFCE señala como una posible barrera a la entrada a:

V. Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales;

En relación a este numeral, las restricciones a la competencia internacional emanan de la necesidad de contar con una designación, lo que ha sido explicado previamente, en la presente Consideración de derecho .

La fracción VI del artículo 7 de las DRLFCE señala como posibles barreras a la entrada las siguientes:

¹⁵² Folio: 8380.

¹⁵³ Fuente: Reporte Anual de Grupo Aeroméxico, página 79. Información pública: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

¹⁵⁴ Fuente: Reporte Anual de Grupo Aeroméxico, página 23. Información pública: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

¹⁵⁵ Fuente: Volaris, Reporte Anual a la Bolsa Mexicana de Valores, página 119. Información pública https://www.bmv.com.mx/docs-pub/infoanua/infoanua_625110_2014_1.pdf Folio: 7513.



009792

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

VI. Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante, y

Se han identificado diversas prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos que, en la práctica, pueden restringir, obstaculizar o ralentizar la entrada de nuevos competidores o la expansión de los ya existentes. Entre estas prácticas se encuentran el establecimiento de programas de viajero frecuente, incentivos a las agencias de viaje y el uso estratégico de designaciones en el marco del Acuerdo Bilateral Vigente.

Programas de viajero frecuente

Los programas de viajero frecuente han sido señalados por la teoría económica y otras jurisdicciones como una barrera a la entrada. En efecto, la teoría económica reconoce que los costos de cambiar de proveedor pueden ser contrarios al bienestar de los consumidores, puesto que hacen que la entrada sea más difícil y pueden reducir la competencia en el mercado. Los programas de viajero frecuente promueven la lealtad de sus consumidores, de manera que pueden incrementar los costos que enfrentarían los consumidores al cambiar de aerolínea, con lo que se dificulta y se hace más lenta la entrada de competidores.¹⁵⁶

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Actualmente, Aeroméxico y Delta cuentan con programas de viajero frecuente: Club Premier y SkyMiles, respectivamente.

Asimismo, cuenta con alianzas con diversos establecimientos (hoteles, cafeterías, supermercados, instituciones bancarias) en los que los miembros pueden acumular Kilómetros Premier.

El programa de viajero frecuente de Delta es

¹⁵⁸ Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Los programas de viajero frecuente generan lealtad a una marca, lo que a su vez crea clientes cautivos. A mayor número de clientes cautivos, menor es la demanda residual disponible para los agentes competidores.

De conformidad con los datos presentados por la Partes y que están contenidos en el expediente en el que se actúa, actualmente, Aeroméxico y Delta concentran a la mayoría de los pasajeros que usan

¹⁵⁶ Ver, por ejemplo, Klemperer, P. 1995. "Competition when Consumers Have Switching Costs: An Overview." *Review of Economic Studies*. 62: 515-39, página: 536. Disponible en: <http://www.nuffield.ox.ac.uk/users/klemperer/competition.pdf> Folio: 8258 y 8422. De igual forma, ver OCDE (2014), *Airline Competition*, Página 17-19, información pública. [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP\(2014\)14&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP(2014)14&docLanguage=En) Folios: 7185 al 7189 y 8313 al 8316.

¹⁵⁷

[Redacted]

¹⁵⁸ Folio: 4420.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

programas de viajero frecuente en vuelos transfronterizos. Del total de viajeros en setenta y tres rutas durante el periodo de dos mil diez al dos mil quince, el porcentaje de consumidores que usan los programas de viajero frecuente han aumentado de [REDACTED]

Además, del total de consumidores que usan programas de viajero frecuente, [REDACTED] usaron programas de Delta y de Aeroméxico, respectivamente. En el siguiente cuadro se presentan el porcentaje de consumidores con y sin programa de viajero frecuente, para el caso de consumidores que viajan con programa de viajero frecuente se indica la aerolínea con la que vuelan.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

	2010	2011	2012	2013	2014
Sin programa de viajero frecuente	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Con programa de viajero frecuente	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
DELTA	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
AEROMÉXICO	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Agentes competidores	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Fuente: Folio: 4995.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Incentivos a Agencias de Viajes

Los incentivos y comisiones pagados a las agencias de viajes son unas de las variables con base en las cuales compiten las aerolíneas. Sin embargo, éstas también pueden representar una barrera a la entrada, toda vez que, podrían bloquear la relación entre nuevos competidores y sus clientes. En este sentido, se ha documentado que, el alcance de estas prácticas es mayor en aquellos países donde el acceso a internet es limitado y, por ende, la venta indirecta a través de agencias es más relevante.¹⁵⁹

En su reporte anual dos mil catorce, Aeroméxico reconoce que las agencias de viaje son su principal canal de distribución:

“Las agencias de viajes son el principal canal de distribución indirecto de boletos para nuestros vuelos. Las ventas indirectas de boletos por agencias de viajes, incluyendo agencias de viajes en línea, reportaron ventas por el 62.1% de nuestros segmentos de vuelos comprados, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2014.”¹⁶⁰

En el mismo documento, la aerolínea refiere que, para incentivar la venta de boletos, paga comisiones a las agencias de viaje que van del cero punto cinco por ciento (0.5%) al dos punto diecisiete por ciento (2.17%). La aerolínea reconoce que celebra contratos con ciertas agencias de viaje otorgando incentivos de desempeño de entre el dos por ciento (2%) y el cuatro por ciento (4%) con base en los volúmenes de venta de boletos.¹⁶¹ Asimismo, Aeroméxico señaló que no cuenta con [REDACTED]

[REDACTED] en los contratos que celebra con agencias de viaje. Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

¹⁵⁹Fuente: OCDE (2014), *Airline Competition*, Página 46, información pública. [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP\(2014\)14&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP(2014)14&docLanguage=En) Folio: 7216 y 8321 al 8322.

¹⁶⁰Fuente: Reporte Anual de Grupo Aeroméxico, página 76. Información pública: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

¹⁶¹ Fuente: Reporte Anual de Grupo Aeroméxico, página 76. Información pública: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf. Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.



009794

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

Del mismo modo, Delta ofrece comisiones y bonos a las agencias de viaje en México que distribuyen sus boletos. En su escrito del doce de enero de dos mil dieciséis, en respuesta al oficio DGC-CFCE-2015-100, Delta señala que:

[Redacted]

162

Si bien Delta estipula la existencia de una comisión promedio del [Redacted]

[Redacted]

163

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

En relación a los contratos celebrados con las agencias de viaje, Delta y Aeroméxico señalan que no cuentan con [Redacted]. Sin embargo, cuenta con un [Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

164

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

La alta proporción de boletos vendidos indirectamente por Aeroméxico pone en evidencia que, a pesar del crecimiento de las ventas por Internet (directas), este canal sigue siendo muy importante hoy en día. Al respecto, los notificantes ya cuentan con una presencia sólida en el canal de distribución

162 Folio: 4419.
163 Folio: 4419.
164 Folio: 4419.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

vía agencias de viaje, lo que se encuentra respaldado en contratos donde se estipulan comisiones e incentivos para favorecer la venta de sus boletos.

En conclusión, los esquemas de incentivos podrían limitar la entrada de otras aerolíneas al mercado mediante este canal de ventas y obligarlas a diseñar esquemas alternativos, como se señaló previamente.

Uso estratégico de designaciones

Como se señaló previamente, el Acuerdo Bilateral vigente restringe a dos el número de aerolíneas de cada país que pueden prestar servicio entre cada par de ciudades, con la excepción de algunos destinos en los que se permiten hasta tres aerolíneas por país. Esto representa una barrera normativa a la entrada de nuevos competidores a la ruta.

Además de lo anterior, se ha detectado que tanto Aerovías como Aerolitoral, dos subsidiarias de Grupo Aeroméxico, cuentan cada una con designaciones vigentes para operar la misma ruta transfronteriza entre México y EUA. En específico, Aerovías y Aerolitoral cuentan cada una con

[Redacted]

¹⁶⁵ Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Con ello, la conducta de Grupo Aeroméxico impide la entrada de otras aerolíneas mexicanas a las rutas en las que únicamente se permiten dos aerolíneas por país:

[Redacted]

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Asimismo, el artículo 20, fracción V, de la Ley de Aviación Civil estipula que de no operarse una ruta internacional en un plazo de ciento ochenta días, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la SCT. A pesar de lo anterior, las subsidiarias de Grupo Aeroméxico no operan actualmente algunas de esas rutas y mantienen su designación vigente. Un ejemplo de ello es la ruta [Redacted], la cual no es operada por Aeroméxico ni Aerolitoral y, aun así, mantienen su designación vigente.¹⁶⁶

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Lo anterior constituye un elemento para considerar que estas dos empresas podrían estar realizando un uso estratégico de las designaciones para obstaculizar o limitar la entrada de nuevos competidores a la ruta. Inclusive, como se desarrollará más adelante, de concretarse el JCA, Delta, Aerolitoral y Aeroméxico podrían tener incentivos para ocupar hasta tres designaciones en una misma ruta, lo que podría elevar considerablemente las barreras a la entrada en todas las rutas en las que esto sea posible, limitando el desarrollo de la red de otros competidores.

La fracción VII del artículo 7 de las DRLFCE señala como una posible barrera a la entrada a:

“VII. Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios.”

¹⁶⁵ Folios: 4845 al 4870.
¹⁶⁶ Folios: 4843 al 4872.



009798

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Como se desarrollará en la Consideración de derecho séptima de esta resolución, uno de los criterios para la asignación de *Slots* es el de antigüedad.

La fracción III del artículo 59 de la LFCE señala que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante deberá considerarse:

“III. La existencia y poder de sus competidores;”

El mercado del transporte aéreo regular de pasajeros entre México-EUA, a través de vuelos directos o indirectos, durante el dos mil catorce estuvo conformado por diecisiete competidores, seis de los cuales reportaron participaciones mayores al cinco por ciento (5%). El agente económico resultante de la concentración entre Aeroméxico y Delta tendrá cerca del veinticuatro punto seis por ciento (24.6%) de participación en el mercado, considerando los datos de dos mil catorce, lo que resultará en la presencia en el mercado de un agente económico con participaciones cercanas a sus dos competidores más cercanos, American con veintitrés punto ocho por ciento (23.8%) y United Airlines con veintiún punto seis por ciento (21.6%) y tres veces mayor a los restantes dos competidores con participaciones mayores al cinco por ciento (5%), Volaris y Alaska Airlines.¹⁶⁷

Por otra parte, los consumidores *premium* son los más propensos a elegir la red más grande y con mayor frecuencia de vuelos, por lo cual serían quienes podrían encontrar más atractivo cambiarse a la red de Aeroméxico-Delta. Adicionalmente, el crecimiento de la red incrementaría los costos de cambio de los consumidores ya inscritos a la red de Aeroméxico o de Delta.

La fracción IV del artículo 59 de la LFCE señala que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante, deberá considerarse:

“IV. Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos;”

Los insumos requeridos por los agentes económicos que prestan el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros son principalmente aeronaves, abastecimiento de combustible, servicios de mantenimiento y toda la gama de servicios aeroportuarios como los de aterrizaje y despegue, plataforma y control de plataformas provistos mediante la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas de los aeropuertos. El acceso y uso de la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas, es indispensable para que las aerolíneas ofrezcan los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, ya que sin estos insumos una aerolínea no puede realizar un aterrizaje o despegue, ni realizar el ascenso o descenso de pasajeros.

En este sentido, los servicios aeroportuarios son uno de los insumos más importantes para la prestación del servicio de transporte aéreo. Al ser los servicios de transporte aéreo un sistema de red, dado que es un sistema integral constituido por un conjunto de rutas, el acceso a los servicios aeroportuarios tiene efectos para las rutas en su conjunto.

¹⁶⁷ Fuente: Información pública de la DGAC de la SCT. Folio: Información referida en los folios 7871 y 7874, y disponible en formato electrónico en el folio: 7889.



009797

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

La IATA publicó las Directrices Mundiales de *Slots* (“WSG”, por sus siglas en inglés) para proporcionar a la comunidad global de transporte aéreo un conjunto único de estándares para la gestión de *Slots*. Las WSG constituyen una referencia en la industria para la gestión y asignación de *Slots* aeroportuarios¹⁶⁸ y ofrecen una clasificación de los aeropuertos, según los siguientes niveles de congestión:¹⁶⁹

- **Nivel 1.** Aeropuertos donde la capacidad de la infraestructura aeroportuaria es por lo general suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios del aeropuerto en cualquier franja horaria.
- **Nivel 2.** Aeropuertos donde existe una probabilidad de congestión durante periodos específicos del día, semana o temporada, lo cual puede resolverse por medio de la cooperación voluntaria entre las compañías aéreas. En este caso, se nombra a una persona encargada de facilitar las operaciones programadas de las compañías aéreas que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto.
- **Nivel 3.** Aeropuertos donde los proveedores de capacidad no han desarrollado una infraestructura suficiente, o donde los gobiernos han impuesto condiciones que imposibilitan satisfacer la demanda. En este caso, se nombra a un coordinador para asignar *Slots* a las compañías aéreas y a otros operadores de aeronaves que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto como medio para gestionar la capacidad disponible.

La responsabilidad de clasificar el aeropuerto de acuerdo con estos niveles debe recaer en las autoridades, quienes deben garantizar que un aeropuerto se clasifique con el Nivel 3 únicamente tras un análisis exhaustivo de demanda y capacidad y una consulta completa a todas las partes interesadas. Un aeropuerto recibe la designación de Nivel 3 solo si dicho análisis y consultas previas llevan a la conclusión de que la demanda para la infraestructura aeroportuaria supera considerablemente la capacidad disponible, y de que no existe ninguna forma práctica para solucionar el problema a corto plazo.¹⁷⁰

En dos mil quince, Aeroméxico y Delta coincidían en operaciones en diez aeropuertos mexicanos y en dieciséis aeropuertos estadounidenses.¹⁷¹

De los aeropuertos en los que coinciden Aeroméxico y Delta, dada la clasificación de la IATA, los aeropuertos AICM, JFK y EWR se clasifican como de Nivel 3 al estar saturados. Los aeropuertos con posibilidad de saturación, Nivel 2, son LAX, ORD, MCO, SFO. Como ya se mencionó, dado que los aeropuertos que presentan saturación y que se ubican en los EUA se encuentran fuera de la jurisdicción de esta Comisión, el análisis se enfoca principalmente al AICM. En el siguiente cuadro se muestra los aeropuertos saturados o potencialmente saturados en México y EUA, acorde con la IATA.

¹⁶⁸ IATA, *Worldwide Slot Guidelines*, página 1. Agosto 2015. Información pública disponible en: https://www.iata.org/policy/slots/Documents/wsg_7_spanish.pdf Folio: 7243.

¹⁶⁹ IATA, *Worldwide Slot Guidelines*, página 10. Agosto 2015. Información pública disponible en: https://www.iata.org/policy/slots/Documents/wsg_7_spanish.pdf Folio: 7252.

¹⁷⁰ IATA, *Worldwide Slot Guidelines*, página 10. Agosto 2015. Información pública disponible en: https://www.iata.org/policy/slots/Documents/wsg_7_spanish.pdf Folio: 7252.

¹⁷¹ Fuente: Información referida en el folio 9211 y disponible en formato electrónico en el folio 9218.

País	Ciudad (aeropuerto)	Código aeropuerto	Nivel 3	Nivel 2
México	Ciudad de México	MEX	Si	
EUA	New York - J.F. Kennedy	JFK ^{1/}	Si	
EUA	New York - Newark	EWR ^{1/}	Si	
EUA	Los Angeles	LAX		Si
EUA	Chicago - O'Hare	ORD		Si
EUA	Orlando	MCO ^{2/}		Si
EUA	San Francisco	SFO		Si

1/ Nivel 3 para la pista, Nivel 3 para las puertas/terminal internacionales. 2/ Nivel 2 para las puertas/terminales internacionales únicamente. Fuente: Folio: 4991Bis.

De conformidad con el artículo 94 del Reglamento de la LA, la SCT es el órgano regulador mexicano que determina el número máximo de aterrizajes y despegues que pueden realizarse en cada hora, de acuerdo a las características de cada uno de los aeropuertos en México. Para ello, considera criterios de eficiencia y seguridad, la capacidad de las aeronaves, la disponibilidad de horarios y la capacidad de operación de los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios, entre otros.

De esta manera, los servicios aeroportuarios señalados son un recurso finito y como tal, puede ser que la demanda de *Slots* en algún horario exceda la capacidad disponible.

En concordancia con lo anterior, el acceso a los servicios que prestan las terminales aeroportuarias en horarios en los que la demanda exceda la capacidad disponible —que pueden ser los horarios comercialmente más atractivos—, podría representar una restricción que limite la entrada de nuevos competidores, así como la expansión de los ya existentes. Esto sería así en todas y cada una de las rutas en las que las aerolíneas prestan servicios de transporte aéreo regular de pasajeros con origen o destino en esa terminal aeroportuaria, en horarios saturados.

De acuerdo con el artículo 100 del RLA, se considera que existe saturación en un aeropuerto si en más de cincuenta y dos ocasiones en un año en una hora determinada: i) se rebasa el número máximo de operaciones o solicitudes que pueden ser atendidas en el campo aéreo; o ii) si se demora el aterrizaje o despegue de las aeronaves por causas atribuibles al concesionario (falta de pista, posiciones o servicios).

Con base en lo anterior, la SCT determinó que *“para garantizar una operación segura y eficiente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez" (...) se establece que la capacidad es: 61 operaciones por hora con un máximo de 40 llegadas con una separación de 4 millas náuticas sucesivas (...).”*¹⁷²

En la siguiente tabla se especifican los horarios que tienen una declaratoria de saturación (sombreados) y el número de operaciones o solicitudes que sobrepasaron el umbral de las cincuenta y dos veces que marca el RLA.¹⁷³

¹⁷² Declaratoria de saturación en el campo de aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, publicada en el DOF el veintinueve de septiembre de dos mil catorce.

¹⁷³ El diecisiete de abril de dos mil trece se publicó en el DOF una declaratoria de saturación que consideraba las franjas horarias 11:00 a 16:00 como no saturadas. Esta declaratoria quedó derogada con la publicación de la nueva declaratoria en dos mil catorce.



Horarios saturados en el AICM

Hora	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	0	0	0	0	0	0	108	181	135	180	122	53	55	109	167	130	117	120	111	55	78	62	18

De esta manera, el AICM se encuentra saturado en las franjas horarias de las siete horas a las veintidós horas con cincuenta y nueve minutos. La franja horaria de las veintitrés horas no ha sido declarada saturada, a pesar de que en dieciocho veces del año se rebasó el número de operaciones o solicitudes máximas permitidas. Aunado a lo anterior, no todos los Slots en esas franjas horarias son utilizados por las aerolíneas que prestan el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros. En efecto, en esas franjas horarias pueden ocupar Slots los vuelos oficiales, de manera que únicamente cincuenta y ocho están disponibles para vuelos comerciales.¹⁷⁴ Asimismo, algunos de esos Slots son utilizados por empresas que prestan servicios de transporte de carga. Esto, en la práctica, reduce aún más la capacidad que tiene el aeropuerto para ofrecer servicios aeroportuarios a las aerolíneas que prestan los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros.

El AICM es el único aeropuerto de México que está clasificado como Nivel 3.¹⁷⁵ Este aeropuerto cuenta con dos pistas paralelas, separadas por trescientos cinco metros a partir de los ejes. Esta distancia impide la realización de operaciones de aterrizaje y despegue simultáneas, haciéndolo, en teoría, de una sola pista. Sin embargo, una de las pistas está instrumentada para aterrizajes y la otra para las salidas, lo que permite facilitar la secuencia de aproximación y realizar casi de manera paralela las operaciones de aterrizaje y despegue, incrementando la capacidad.¹⁷⁶

De hecho, Aerovías reconoce que el AICM es un aeropuerto altamente saturado. En efecto, señala "() [redacted] (énfasis añadido).¹⁷⁷

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Aeroméxico ha reconocido también que, aun y cuando se abran nuevas rutas, la baja disponibilidad de Slots en el AICM implicaría que [redacted]

[redacted]¹⁷⁸ [redacted]
[redacted]
[redacted]¹⁷⁹

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Asimismo, Interjet identificó la escasez de Slots en el AICM como una barrera a la expansión hacia nuevos mercados en México.

¹⁷⁴ Folio 4284.

¹⁷⁵ Fuente: Información referida en el folio 4979 y disponible en dispositivo electrónico con número de folio: 4991-Bis.

¹⁷⁶ Declaratoria de saturación en el campo de aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, publicada en el DOF el veintinueve de septiembre de dos mil catorce.

¹⁷⁷ Folio 3244.

¹⁷⁸ Folio 3835 y 8338

¹⁷⁹ Folio 3835 y 8338.

[REDACTED]

180

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

De lo anterior se desprende que, si bien el AICM cuenta con capacidad para albergar vuelos adicionales, éstos deberán programarse preferentemente en horarios donde exista disponibilidad, típicamente de la una a las seis horas. Estos horarios podrían ser menos atractivos comercialmente, toda vez que se trata de horarios nocturnos.¹⁸¹

Ahora bien, en México, una vez que la declaratoria de saturación entra en vigor, puede suceder lo siguiente, en términos del artículo 99 del RLA:

- Durante los primeros cuatro años, el administrador aeroportuario deberá retirar los horarios de aterrizaje o despegue que durante el año anterior y por causas imputables a ellos, no hubieren utilizado los transportistas en más del ochenta y cinco por ciento (85%) de las veces o hubieran tenido demoras en quince por ciento (15%) o más de dichos horarios.

Los horarios nuevos, los renunciados, así como los retirados por falta de uso, demoras o adeudos de servicios aeroportuarios, deberán subastarse dentro de los quince días hábiles siguientes y asignarse únicamente con base en la propuesta económica. Si los horarios asignados no son utilizados dentro del primer mes y por lo menos durante los tres meses subsecuentes, se les retirará y la pena convencional será del monto de su oferta.

- Si se mantienen las condiciones de saturación durante los tres primeros años de que entró en vigor la declaratoria, el administrador deberá retirar el primer mes de cada año, a partir del cuarto, un diez por ciento (10%) de los horarios de aterrizaje y despegue de cada transportista en los horarios saturados. Al efecto, los transportistas podrán decidir los horarios que prefieren que les sean retirados y, en caso de que no lo hagan, el administrador los determinará libremente.

De conformidad con información que obra en el expediente, el mecanismo previsto en el artículo 99 del RLA no ha sido utilizado durante los últimos cinco años, a pesar de que se han emitido diversas declaratorias de saturación.¹⁸²

¹⁸⁰ Folio: 4892.

¹⁸¹ Los Slots en horarios comercialmente atractivos no resultan igual de rentables para las aerolíneas a los Slots en horarios poco atractivos. Por ejemplo, puede resultar incómodo para un pasajero comenzar o concluir su viaje durante la madrugada o a altas horas de la noche, en virtud de que las posibilidades de acceso a los aeropuertos en medios de transporte públicos son menores durante esas horas y resulta más incómodo comenzar o concluir el viaje en horarios que típicamente se destinan al sueño. Además, la actividad y las posibilidades de interconexión en el AICM son menores durante la madrugada.

¹⁸² Mediante el Oficio DGC-CFCE-2016-002 la Comisión requirió información al AICM, específicamente: "4. Indicar si en los últimos cinco años se han retirado slots a aerolíneas en el AICM en términos del artículo 99 del RLA. De ser el caso, indicar la aerolínea, cantidad de slots retirados, fecha del retiro y sus causas. Indicar si se realizaron subastas de esos slots en los últimos cinco años en términos de ese mismo artículo y, de ser el caso, describir el mecanismo de subasta empleado, señalando la cantidad de slots asignados a cada aerolínea y la fecha en que fueron asignados." En respuesta a dicho oficio, el nueve de febrero de dos mil dieciséis, el AICM señaló: "RESPUESTA:"

[REDACTED]

Folio: 5114.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.



009801

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Así, son pocas las alternativas para que un nuevo entrante acceda a *Slots* en el AICM. En su reporte anual dos mil catorce, Interjet señaló que su entrada al AICM se concretó mediante la “adquisición” de *Slots* de Aerocalifornia. Esto es, su entrada fue posible gracias a la salida de un competidor. En específico señala lo siguiente:

“El 19 de agosto de 2008, la Entidad inició operaciones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a través de un contrato celebrado con Aerocalifornia, S. A. de C. V., mediante el cual se adquirieron los espacios y horarios para el despegue y aterrizaje de las aeronaves, mostradores para documentación de pasajeros y equipaje, mostradores de información de pasajeros en sala general, así como los servicios de estacionamiento de corta estancia y de permanencia prolongada, aerocares y servicio de revisión de equipaje documentado, servicio de pasillos telescópicos, servicio de salas móviles, equipo y servicios de apoyo en tierra. Dicha adquisición de derechos y otros servicios pagados se registraron como un activo intangible de vida indefinida que no se amortiza y está sujeto a pruebas de deterioro por lo menos anualmente.”¹⁸³

Otra alternativa sería obtener, mediante cesión, un portafolio de *Slots* que actualmente estén asignados a competidores. En términos del artículo 98 del RLA, se permiten los intercambios y/o cesiones de horarios de despegue y aterrizaje entre aerolíneas en el AICM. Esta opción podría representar una alternativa para que los nuevos entrantes al AICM obtengan *Slots*. Sin embargo, esta alternativa ha sido poco utilizada en el AICM. En efecto, durante los últimos cinco años, todas las cesiones entre aerolíneas que prestan el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros se han dado entre

Las únicas excepciones a esta práctica son las cesiones que se han dado entre

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Aunado a lo anterior, los mecanismos de asignación de horarios de despegue y aterrizaje utilizan criterios de antigüedad, conocidos como “*grandfather rights*” o “*preferencia por antigüedad*”.¹⁸⁵ En efecto, de acuerdo con información proporcionada por el AICM, el procedimiento para la obtención de horarios de despegue y aterrizaje se encuentra establecido en las reglas de operación de dicha entidad, y consiste en lo siguiente:

¹⁸³ Fuente: Reporte Anual Interjet 2014, página 17. Información pública disponible en <http://static.interjet.com/assets/htmls/relacion-inversionista/Informacion-Anual-2014.pdf>. Folio: 7358.

¹⁸⁴ Folios 5114 al 5116.

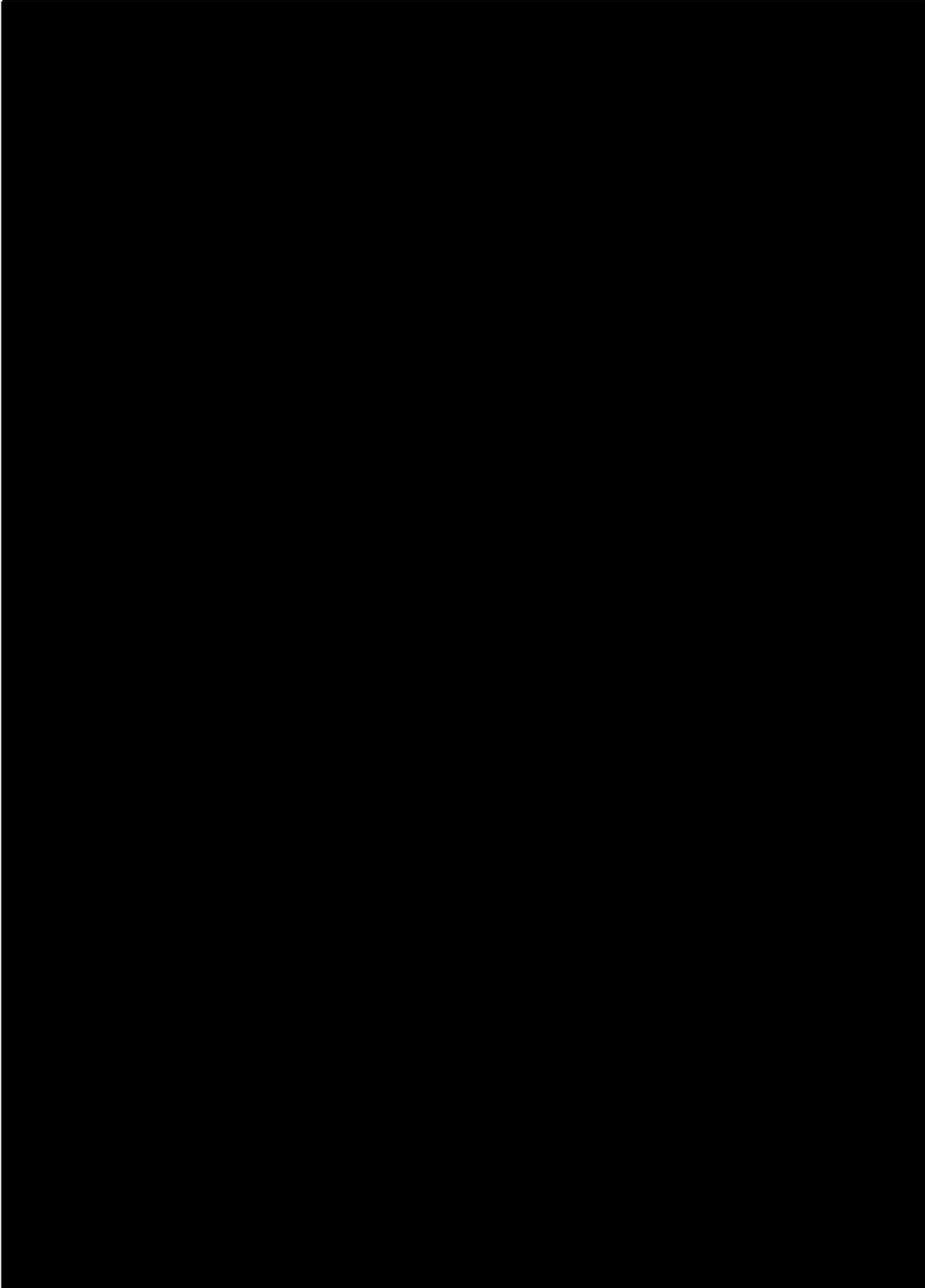
¹⁸⁵ Folios 4284 al 4285.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

009802

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015



Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.



009803

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015



186 Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

De la descripción anterior se puede observar que una aerolínea que pretenda hacer uso de los *Slots* en el AICM requiere contar con un permiso de operación otorgado por la DGAC de la SCT y con la asignación por parte del AICM, a través de la Subgerencia de Asignación de *Slots*. Asimismo, de conformidad con las Reglas de Operación del AICM,

[redacted] ¹⁸⁷, uno de los criterios empleados por la autoridad aeroportuaria para la asignación de horarios de despegue y aterrizaje en el AICM ha sido el de antigüedad, ya que éstos se asignan a aquellas aerolíneas que los tuvieron asignados en la temporada anterior equivalente, sujeto a que se hayan utilizado. Esto también implica una restricción para que nuevas aerolíneas accedan de manera oportuna y suficiente a los servicios aeroportuarios en el AICM y operen el servicio de transporte aéreo de pasajeros.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Por lo tanto, el procedimiento de obtención de los *Slots* está sujeto a su disponibilidad y esta disponibilidad se determina principalmente con base en la posesión y uso de las *Slots* en temporadas anteriores.¹⁸⁸ Esto puede representar una barrera que limite la entrada oportuna y suficiente de nuevos competidores, toda vez que éstos no tendrán prioridad en la asignación de *Slots*, por no tener historial en el uso de este servicio que respalde su solicitud.

Así, se considera que el acceso a los servicios que prestan las terminales aeroportuarias en horarios en los que la demanda exceda la capacidad disponible —que pueden ser los horarios comercialmente más atractivos— representa una restricción que limita la entrada de nuevos competidores, así como la expansión de los ya existentes.

¹⁸⁶ Folios: 5109 al 5110.

¹⁸⁷ [redacted] Fuente: información referida en el folio 5108 y disponible en dispositivo electrónico en el folio: 5119.

¹⁸⁸ De acuerdo a las Reglas de Operación del AICM [redacted]

[redacted] incisos: [redacted]

[redacted] Fuente: información referida en el folio 5108 y disponible en dispositivo electrónico en el folio: 5119.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.



009804

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

La operación traerá como resultado la alineación de intereses de Delta y Aeroméxico con respecto al uso de sus *Slots* en los aeropuertos donde participan y profundizará la relación que ya tienen esas empresas.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Mediante el JCA las Partes esperan una expansión de los asientos y vuelos

Asimismo, las Partes señalan que el acuerdo de cooperación conjunta les ayudará a convertirse en las aerolíneas de preferencia en rutas más importantes en el mercado transfronterizo, que representan el de la demanda entre EUA y la Ciudad de México. Por ejemplo, en los vuelos a LAX, planean aumentar la frecuencia para que exista un vuelo cada desde la Ciudad de México.¹⁸⁹

Tomando en cuenta lo anterior, la operación incrementará la demanda de *Slots* en el AICM, comparado con un escenario en donde no se realiza la operación.

En este sentido, como ya se mencionó, el AICM es el único aeropuerto en México que presenta condiciones de saturación.

De acuerdo a información proporcionada por el AICM, el uso efectivo de *Slots* en dos mil catorce y dos mil quince fue:

Porcentaje de *Slots* efectivamente usados en horarios saturados

Línea aérea	<i>Slots</i> en 2014	Proporción 2014	<i>Slots</i> en 2015	Proporción 2015
AEROVIAS DE MÉXICO / AEROLITORAL				
ABC AEROLÍNEAS, S.A. DE C.V.				
TRANSPORTES AEROMAR, S.A. DE C.V.				
CONCESIONARIA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN				
AEROENLACES NACIONALES, S.A. DE C.V.				
UNITED AIRLINES, INC.				
AMERICAN AIRLINES / US AIRWAYS				
GRUPO AÉREO MONTERREY, S.A. DE C.V.				
DELTA AIR LINES INC.				
COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN, S.A.				
SOUTHWEST AIRLINES / AIRTRAN AIRWAYS				
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO, S.A.				
AVIANCA				
AIR CANADA				
OTROS (incluye 55 aerolíneas)				
TOTAL				

Fuente: Información proporcionada por el AICM, folio: 7091.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

¹⁸⁹ Folios: 2586 y 8357.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Como puede observarse, Grupo Aeroméxico empleó el [redacted] de los horarios de despegue y aterrizaje efectivamente utilizados en el AICM durante el dos mil quince. Por su parte, Delta empleó el [redacted] de los mismos. En este sentido, Aeroméxico cuenta con una cantidad de Slots [redacted] mayor a Interjet; y [redacted] a Aeromar y Volaris, [redacted] en el mercado.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

El agente económico resultante de la operación alcanzaría el [redacted] de los Slots en AICM, por lo que mejoraría su posición ante cualquiera de sus competidores. Asimismo, la operación incrementará la demanda de Slots en el AICM por parte de Aeroméxico-Delta y por ende, posiblemente se incremente su participación en el uso de Slots, comparado con un escenario en donde no se realiza la operación.

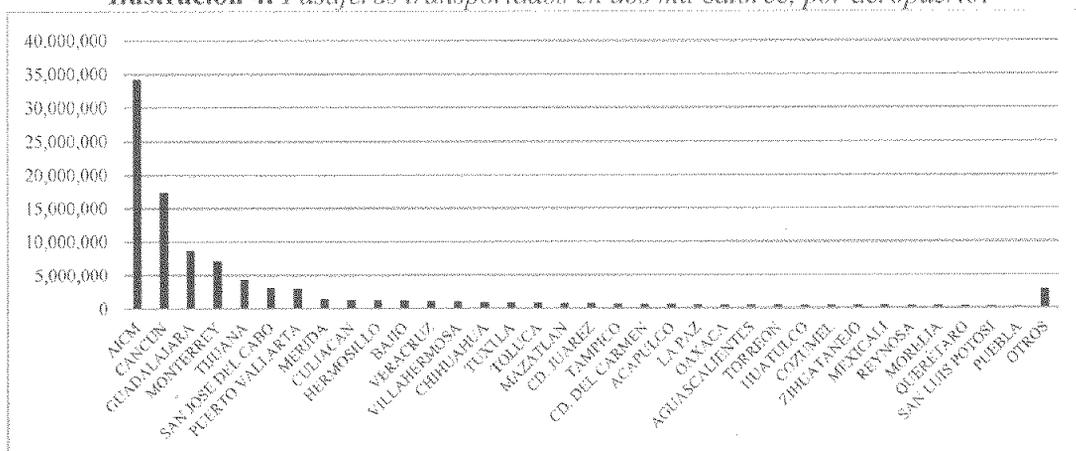
Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Asimismo, como se mostrará a continuación, el AICM es también el *hub* más desarrollado y único en su tipo en México, por lo que es importante ver el efecto que esto ocasionaría en el mercado relevante.

De acuerdo a información pública, el aeropuerto con mayor actividad en dos mil catorce, en términos del número de vuelos y pasajeros atendidos es el AICM. Este aeropuerto atiende el veintiocho por ciento (28.0%) de los vuelos que se realizan en el país (nacionales e internacionales) y treinta y tres punto cuatro por ciento (33.4%) de los pasajeros que se transportan vía aérea en México (incluye pasajeros nacionales e internacionales). Esta misma información está disponible de manera anual en el periodo dos mil seis dos mil quince, con la cual es posible observar que esta proporción de vuelos atendidos en el AICM se mantuvo constante en dicho periodo.¹⁹⁰

Como se explica a continuación, las características, su ubicación geográfica y el número de operaciones del AICM lo vuelven poco sustituible como *hub* para rutas en conexión. Primero, el tráfico de pasajeros en el AICM no tiene comparación con el tráfico de pasajeros en cualquier otro aeropuerto del país, como se muestra a continuación:

Ilustración 4: Pasajeros transportados en dos mil catorce, por aeropuerto.



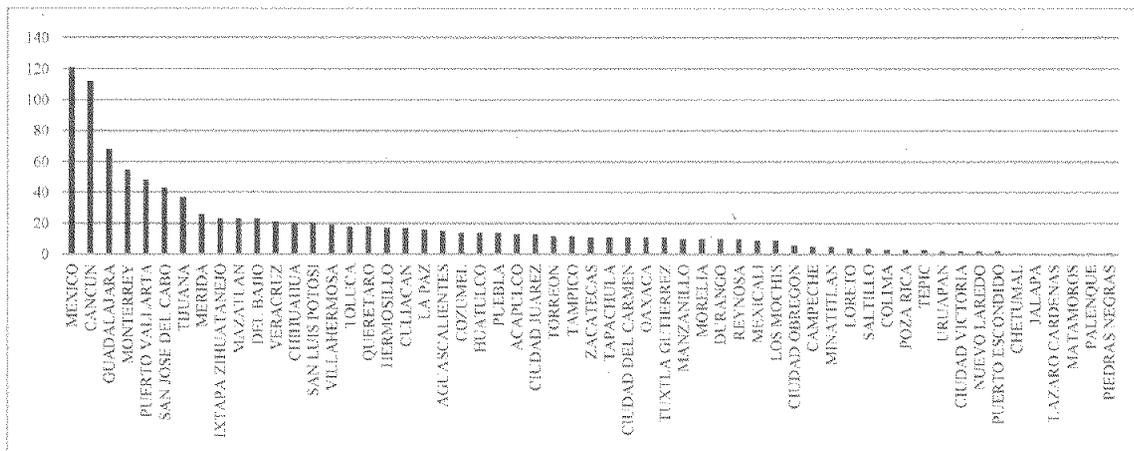
Fuente: Estadística Operacional de Aeropuertos, SCT, 2014. Información referida en los folios 7871 y 7874.

¹⁹⁰ Fuente: Información pública de la DGAC de la SCT, referida en los folios 7871 y 7874.

El AICM tiene un tráfico de pasajeros de casi el doble del aeropuerto de Cancún, casi cuatro veces el tráfico del aeropuerto de Guadalajara y casi cinco veces el del aeropuerto de Monterrey. El resto de aeropuertos tiene un tráfico de pasajeros considerablemente menor al de este aeropuerto.

Además, el AICM es el aeropuerto mexicano que más destinos totales (nacionales e internacionales) atiende, por lo que sus opciones de conexión son mayores al del resto de aeropuertos en México, como se muestra a continuación:

Ilustración 5: Destinos atendidos en dos mil quince, por aeropuerto.



Fuente: Estadística operacional Origen-Destino, SCT, 2015. Información referida en los folios 7871 y 7874.

Incluso el AICM es también el aeropuerto que más destinos a nivel nacional atiende, ya que durante el dos mil quince atendió cincuenta y dos destinos, seguido de Monterrey, Guadalajara, Tijuana y Cancún, con treinta y uno, treinta y seis, treinta y dos y veinte, respectivamente.¹⁹¹ De esta manera, a pesar de que Cancún cuenta con múltiples destinos a nivel internacional, sus posibilidades de conexión a nivel nacional son considerablemente menores a las del AICM.

De igual forma, la ubicación geográfica del AICM contribuye a que sea considerado como el único *hub* de su tipo en México, el cual es difícilmente replicable por las características de *hub* nacional e internacional que concurren en él, tales como la gran densidad de población en la zona metropolitana del Valle de México y la amplia cantidad de actividades económicas y de negocios desarrolladas en esta zona. Por otra parte, estas características hacen que tanto para los pasajeros como para aerolíneas sea atractivo concurrir en al AICM, ya que por un lado, los pasajeros tienen mayores opciones de conexión y, por otro, las aerolíneas tienen mayores flujos de pasajeros respecto de los que pueden tener en otros aeropuertos. Asimismo, las economías de aglomeración fortalecen este círculo.¹⁹²

¹⁹¹ Fuente: Estadística operacional Origen-Destino, SCT, 2015. <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/estadistica-operacional-de-aeropuertos-airports-operational-statistics/>. Disponible en formato electrónico en el folio: 7889.

¹⁹² Las economías de aglomeración hacen referencia a los beneficios obtenidos por las empresas por localizarse en las cercanías de otras ('aglomeración'). Este concepto está relacionado con las ideas de economías de escala y efectos de red. Es decir, las empresas no se localizan de forma uniforme sobre el territorio, sino que tienden a concentrarse en determinadas áreas, con el objetivo de aprovechar los beneficios que surgen de localizarse cerca unas de otras. Los beneficios de esta forma de ubicación están relacionados con el mejor

Esta situación es reconocida por las Partes, quienes afirman: “

[REDACTED]

(...)”.¹⁹³ Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Además, lo anterior es reconocido por Grupo Aeroméxico, quien opera “principalmente a través de un sistema de red de rutas de conexión (“Hub-and-spoke”)” que concentra la mayoría de sus operaciones en el AICM.¹⁹⁴ Asimismo, señala que su “negocio depende significativamente de (...) [sus] operaciones en el AICM y, en consecuencia, la demanda de los servicios de transporte aéreo a, y desde, la Ciudad de México”.¹⁹⁵ En este contexto, señala lo siguiente:

“Adicionalmente, en caso de cualquier expansión presente o futura en el AICM, o en caso del inicio de operaciones de un nuevo aeropuerto para la zona metropolitana del Valle de México, podría asignársele espacio a las aerolíneas con las que competimos o recursos con los que actualmente contamos podrían ser reasignados a otras aerolíneas. Cualquiera de dichos eventos podría resultar en una nueva competencia significativa para nuestras rutas y pudiera afectar adversa y significativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.”¹⁹⁶

De este modo, la entrada de aerolíneas al AICM podría resultar en una nueva competencia significativa para sus rutas, lo que pudiera afectar significativamente el negocio de Grupo Aeroméxico. Por lo tanto, esa sociedad reconoce tanto la importancia que tiene el AICM como punto principal de sus operaciones como el impacto que tienen las condiciones de saturación del AICM sobre los niveles de competencia en la prestación del servicio de trasportación aérea regular de pasajeros.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

aprovechamiento de las economías de escala y de alcance en los lugares en los que, o bien coexisten muchas empresas de sectores relacionados, o bien se encuentran cercanos a los grandes núcleos de población o actividad económica.

¹⁹³ Específicamente en el documento “

[REDACTED] presentado a esta H. Comisión el veintiuno de julio de dos mil quince. Folios: 1854 y 1855.

¹⁹⁴ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 93. Información pública disponible: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

¹⁹⁵ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 38. Información pública disponible: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

¹⁹⁶ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 39. Información pública disponible: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

Por otra parte, un sistema de rutas de *“Hub and spoke”* implica que todos los destinos (*spokes*) se relacionan entre sí a través de un *Hub* central. Si se tienen cuatro *Spokes* y un *Hub*, se tendrían en total cinco destinos. Solo se necesitan cuatro rutas (en los dos sentidos) para conectar cualquier destino a cualquier otro destino.¹⁹⁷ En cambio, si se tuviera un sistema punto a punto entre los distintos destinos se necesitarían diez rutas (en los dos sentidos). Si una nueva ruta se agrega al sistema de *Hub and Spoke* todos los puntos de destino se benefician. Esto es lo que llamamos las externalidades de red. Con un nuevo destino, todos los otros destinos pueden alcanzar éste (a través del *Hub*) y este destino también puede alcanzar a los demás.

Las aerolíneas orientadas al sistema de *Hub and Spoke* aprovechan el gran número de ciudades de origen/destino que pueden ofrecer con frecuencias atractivas para generar las economías de escala que necesitan. Cuando los aeropuertos están localizados en ciudades de gran atracción por el número de pasajeros que buscan ese destino (megalópolis), la presencia de un *hub* garantiza una operación más eficiente de la red. El tamaño y relevancia de la Ciudad de México garantiza un tráfico hacia esa ciudad que permite una operación más eficiente del sistema de *Hub and Spoke*; esto no es necesariamente cierto para ciudades más pequeñas.¹⁹⁸

La fracción V del artículo 59 de la LFCE señala que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante deberá considerarse:

“V. El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado,”

No existen antecedentes de algún comportamiento reciente de los agentes económicos que participan en el mercado que puedan ser considerados en el análisis de la presente fracción.

La fracción VI del artículo 59 de la LFCE instruye que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante, deberán considerarse los criterios que se establezcan en las DRLFCE, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión. En correlación con lo anterior, el artículo 8 de las DRLFCE establece que:

“ARTÍCULO 8. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 59 de la Ley, la Comisión puede considerar, entre otros, los criterios siguientes:

I. El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;”

La participación conjunta de Aeroméxico y Delta en el transporte aéreo regular de pasajeros entre México y EUA, a través de vuelos directos o indirectos es de veinticuatro punto seis por ciento (24.6%). Además, como ya se señaló, Aeroméxico cuenta con un alto nivel de posicionamiento de su marca en México.

¹⁹⁷ NERA. 2004. *“Study to assess the effects of different slot allocation schemes”*. Folios: 9219 a 9610.

¹⁹⁸ Philipp Goedecking, Springer, 2010. *“Networks in Aviation - Strategies and Structures”*.



009809

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Por otra parte, como se ha mencionado, los consumidores *premium* son los más propensos a elegir la red más grande y con mayor frecuencia de vuelos, por lo cual serían quienes podrían encontrar rentable cambiarse a la red de Aeroméxico-Delta, y por este mismo crecimiento, incrementar los costos de cambio de los consumidores ya inscritos a la red de Aeroméxico o de Delta.

Por su parte, la fracción II del artículo 8 de las DRLFCE, dispone lo siguiente:

“II. La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y”

Por tratarse de un servicio, el transporte aéreo regular de pasajeros entre México y los EUA no se puede importar o internar al país.

Finalmente, la fracción III del artículo 8 de las DRLFCE dispone lo siguiente:

“III. La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores.”

Los consumidores inscritos a los programas de viajero frecuente enfrentan costos por cambiarse de aerolínea, toda vez que pierden los beneficios acumulados por usar dichos programas, como se ya explicó en la sección “Programas de Viajero Frecuente” de esta Resolución.

Octava. Para determinar si la concentración no debe ser autorizada o debe ser sancionada, de conformidad con la fracción III del artículo 63 de la LFCE, la Comisión deberá considerar:

“III. Los efectos de la concentración en el mercado relevante con respecto a los demás competidores y demandantes del bien o servicio, así como en otros mercados y agentes económicos relacionados;”

Efectos de la operación en el mercado relevante

Como ya se señaló, mediante el JCA las Partes esperan una expansión de los asientos y vuelos servidos entre [REDACTED]

[REDACTED] Asimismo, las Partes señalan que el acuerdo de cooperación conjunta les ayudará a convertirse en las aerolíneas de preferencia en [REDACTED] rutas más importantes en el mercado transfronterizo, [REDACTED], que representan el [REDACTED] de la demanda entre EUA y la Ciudad de México. Por ejemplo, [REDACTED] Ciudad de México.¹⁹⁹

De hecho, los notificantes señalan que “[REDACTED]

¹⁹⁹ Folio 2586.

²⁰⁰ Folio: 12.



009810

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Asimismo en el documento titulado "[REDACTED]", se establece

En consecuencia, con el JCA, las Partes readecuarán las redes integradas de Aeroméxico y Delta para optimizar su uso. Lo anterior implica reevaluar las rutas que actualmente se usan y evaluar la rentabilidad de todas las rutas en el contexto de una red integrada. Esto, en principio, genera beneficios pues permite aumentar las ganancias de conectividad entre diversos puntos (externalidades de red) y puede implicar una reasignación de recursos. En este contexto, se plantea incrementar la conectividad del AICM con diversas ciudades de EUA.

Restricción de Slots

Como ya se mencionó, la IATA clasifica los aeropuertos en tres niveles de acuerdo al nivel de congestión que experimenta el aeropuerto. El Nivel 3 corresponde a aeropuertos que tienen exceso de demanda prácticamente a cualquier hora (que sea más rentable volar). El veintinueve de septiembre de dos mil catorce se declaró al AICM como saturado. Con base en lo anterior, la SCT determinó que "para garantizar una operación segura y eficiente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez" (...) se establece que la capacidad es: 61 operaciones por hora con un máximo de 40 llegadas con una separación de 4 millas náuticas sucesivas (...)".²⁰¹ Bajo esta declaratoria, el AICM se encuentra saturado en las franjas horarias de las siete a las veintidós cincuenta y nueve horas.

En efecto, como ya se mencionó, Aerovías reconoce que el AICM está altamente saturado. Aerovías mencionó que: "(...) [REDACTED]

[REDACTED] 202

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Por su parte, Interjet plantea que: "(...) [REDACTED]

[REDACTED] (...)."²⁰³

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Respecto del mecanismo de asignación de *Slots* en el AICM, anteriormente se indicó que una aerolínea que pretenda hacer uso de los *Slots* en el AICM requiere contar con un permiso de operación otorgado por la DGAC y con la asignación por parte del AICM, a través de la Subgerencia de Asignación de *Slots*. Asimismo, de conformidad con las Reglas de Operación del AICM, [REDACTED]

[REDACTED] 204 uno de los criterios empleados

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

²⁰¹ Declaratoria de saturación en el campo de aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, publicada en el DOF el veintinueve de septiembre de dos mil catorce.

²⁰² Folios 3835 al 8338.

²⁰³ Folio: 4892.

²⁰⁴ [REDACTED] Fuente: información referida en el folio 5108 y disponible en dispositivo electrónico en el folio: 5119.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.



009811

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

por la autoridad aeroportuaria para la asignación de horarios de despegue y aterrizaje en el AICM ha sido el de antigüedad, ya que éstos se asignan a aquellas aerolíneas que los tuvieron asignados en la temporada anterior equivalente, sujeto a que se hayan utilizado. Esto implica una restricción para que nuevas aerolíneas accedan de manera oportuna y suficiente a los servicios aeroportuarios en el AICM y operen el servicio de transporte aéreo de pasajeros. Asimismo, este mecanismo de asignación reduce la expansión de la oferta de las aerolíneas que ya operan en dicho aeropuerto.

Por lo tanto, el procedimiento de obtención de los *Slots* está sujeto a su disponibilidad, la cual se determina principalmente con base en la posesión y uso de los *Slots* en temporadas anteriores.²⁰⁵ Esto puede representar una barrera que limite la entrada oportuna y suficiente de competidores, toda vez que éstos no tendrán prioridad en la asignación de *Slots*, por no tener historial en el uso de este servicio que respalde su solicitud.

Por todo lo anterior, el acceso a los servicios que prestan las terminales aeroportuarias en horarios en los que la demanda exceda la capacidad disponible —que pueden ser los horarios comercialmente más atractivos— podría representar una restricción que limite la entrada de nuevos competidores, así como la expansión de los ya existentes.

Aeroméxico tiene una elevada participación en prácticamente todos los horarios de despegue y aterrizaje en el AICM. De esta manera, el efecto de la acumulación de los *Slots* causada por el JCA es que, en horarios en los que se observa una menor participación de Aeroméxico (catorce horas), la tenencia de *Slots* aumentaría después del JCA, en virtud de que Delta tiene una participación importante en esa franja horaria. En efecto, en esa franja Delta tiene una participación del [REDACTED] con respecto a los horarios efectivamente utilizados, y es la mayor participación para Delta en cualquier horario.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Hub and Spoke

Como se mencionó anteriormente, Aeroméxico menciona en su reporte anual dos mil catorce que opera “principalmente a través de un sistema de red de rutas de conexión (“Hub-and-spoke”)” y que concentra la mayoría de sus operaciones en el AICM.²⁰⁶ En un sistema de rutas de “Hub and spoke” son necesarias menos rutas para atender el mismo número de destinos que los que serían atendidos en un modelo punto a punto con un número determinado de rutas. Si una nueva ruta se agrega al

²⁰⁵ De acuerdo a las Reglas de Operación del AICM. [REDACTED]

[REDACTED] incisos:

(.)

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

[REDACTED] Fuente: información referida en el folio 5108 y disponible en dispositivo electrónico en el folio: 5119.

Además, como ya se señaló anteriormente en la consideración de derecho Séptima, el AICM considera “[REDACTED]

[REDACTED] (...)” como parte de los pasos para la asignación de *Slots* Folio: 5109.

²⁰⁶ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 93. Información pública disponible: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.



009812

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

sistema de *Hub and Spoke*, todos los puntos de destino se benefician. Esto se conoce en la teoría económica como externalidades de red. Con un nuevo destino, todos los otros destinos pueden alcanzar éste (a través del *Hub*) y este destino también puede alcanzar a los demás.

Las aerolíneas orientadas al sistema de *Hub and Spoke* aprovechan el gran número de ciudades de origen/destino que pueden ofrecer con mucha frecuencia para generar las economías de escala que necesitan. Cuando los aeropuertos están localizados en ciudades de gran atracción por el número de pasajeros que buscan ese destino, la presencia de un *hub* garantiza una operación más eficiente de la red. El tamaño de Ciudad de México garantiza un tráfico hacia esa ciudad que permite una operación más eficiente del sistema de *Hub and Spoke*, lo cual no es necesariamente cierto para ciudades más pequeñas.²⁰⁷

Asimismo, como ya se mencionó, el AICM es el *hub* más desarrollado y único en su tipo en México y su ubicación geográfica así como el número de operaciones lo vuelven poco sustituible como *hub* para rutas de conexión. El AICM tiene un tráfico de pasajeros de casi el doble del aeropuerto de Cancún (el segundo en tráfico de pasajeros). Asimismo, el AICM es el aeropuerto mexicano que más destinos totales (nacionales e internacionales) atiende, por lo que sus opciones de conexión son mayores al de cualquiera del resto de aeropuertos. Además, se mencionó que el reporte anual de Grupo Aeroméxico de dos mil catorce señala que su "(...) *negocio depende significativamente de (...) [sus] operaciones en el AICM y, en consecuencia, la demanda de los servicios de transporte aéreo a, y desde, la Ciudad de México (...)*"²⁰⁸. Además el informe señala:

*"Adicionalmente, en caso de cualquier expansión presente o futura en el AICM, o en caso del inicio de operaciones de un nuevo aeropuerto para la zona metropolitana del Valle de México, podría asignársele espacio a las aerolíneas con las que competimos o recursos con los que actualmente contamos podrían ser reasignados a otras aerolíneas. Cualquiera de dichos eventos podría resultar en una nueva competencia significativa para nuestras rutas y pudiera afectar adversa y significativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación."*²⁰⁹

En conclusión, existe evidencia en el expediente que indica que las Partes tienen objetivos a futuro que implican el aumento de sus operaciones en el AICM. Asimismo, el AICM está saturado de acuerdo a lo declarado por las autoridades, de manera que no existen *Slots* disponibles.

Finalmente, Aeroméxico reconoce que su negocio depende crucialmente de sus operaciones en el AICM como *hub and spoke*.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

²⁰⁷ Philipp Goedecking, Springer, 2010, "*Networks in Aviation - Strategies and Structures*".

²⁰⁸ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 38. Información pública disponible: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.

²⁰⁹ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 39. Información pública disponible: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.



009813

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Cuando existe congestión, la mejor manera de operarla es a través de un sistema de precios. Sin embargo, como ya se señaló en esta Resolución, este mecanismo no está disponible en el AICM para asignar los *Slots*. No obstante, [REDACTED]

[REDACTED]²¹⁰ Al respecto, el estudio econométrico ilustrado más arriba, nos indica que los vuelos de Aeroméxico que tienen origen en el AICM, son en promedio dieciocho por ciento (18%) más caros que cualquier otro vuelo realizado por Aeroméxico en otro aeropuerto. Asimismo, los vuelos de Aeroméxico que tienen escala en el AICM son en promedio veintiuno por ciento (21%) más caros que el resto de sus vuelos.²¹¹ Estas mediciones son indicativas del grado de congestión del AICM y del impacto en los precios para los consumidores que tienen que usarlo.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

El proyecto de expansión de vuelos propuesto por el JCA implica que los nuevos vuelos se harán con el portafolio de *Slots* existentes que tenga la aerolínea en el momento de programar los nuevos vuelos, y presionará al alza sus requerimientos de nuevos *Slots*. Esto implica que la aerolínea realizará un análisis de costo beneficio en toda su cartera de vuelos y destinos para redefinir ésta. En este sentido, como ya se citó, el equipo de planeación de Delta manifiesta lo siguiente:



212

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

De conformidad con lo anterior, dado que se pretende operar más vuelos, el “costo de oportunidad” de operar los vuelos actuales (antes del JCA) se elevará. Por costo de oportunidad, debe entenderse como el beneficio que se deja de ganar por iniciar ese vuelo. Al haber nuevas oportunidades de vuelo, y dada la elevación en el costo de oportunidad, se reducirá la oferta para algunas rutas, lo que ocasionará una subida de precios para dichas rutas. Si las condiciones de competencia permanecen constantes (los rivales tienen el mismo número de *Slots*), Aeroméxico y Delta elevarían sus precios

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

²¹⁰ Véase “ [REDACTED]”

2359.

²¹¹ Estos resultados son consistentes con los encontrados por la [REDACTED] y [REDACTED]

²¹² Folio: 8406.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.



009814

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

para poder atender a las nuevas oportunidades de vuelos (algunos vuelos pueden incrementarse con mayor o menor intensidad, dependiendo de las condiciones de competencia).²¹³

Sobre el particular, es preciso recalcar que la elasticidad de oferta de los rivales es baja (es decir, la reducida posibilidad de reaccionar de los competidores ante aumentos en precios), en virtud de que están restringidos en *Slots*. Asimismo, dadas las características señaladas del AICM, se observan barreras a la entrada por las ventajas de *Hub and Spoke* de Aeroméxico para atender su red nacional, ya que los *Hub and Spoke* alternativos nacionales no tienen las mismas ventajas del AICM.²¹⁴ Adicionalmente, una proporción significativa de las ciudades atendidas por Aeroméxico desde el AICM, no son alcanzadas por vuelos operados por aerolíneas norteamericanas. En conclusión, la posibilidad de que vuelos que pasen o se originen en *hubs* alternativos (nacionales o internacionales) puedan disciplinar este aumento de precios, es baja.²¹⁵

Con respecto a las rutas transfronterizas que no tocan el AICM, éstas también se verán afectadas toda vez que al elevarse el costo de oportunidad promedio de pasar por este aeropuerto, se encarecen las opciones de conectividad a través del AICM para atender dichas rutas.

Finalmente, la saturación del AICM también tiene un rol importante cuando se considera la disminución de la competencia entre Aeroméxico y Delta que resultará a partir del JCA. Dada la congestión del AICM, el incentivo a subir precios, por la internalización de la competencia, tampoco podría ser contrarrestado.

Impacto en los componentes de la red

Como se señaló, la industria aérea es una industria de red, lo que implica que la oferta se configura como un conjunto de rutas con orígenes y destinos interrelacionados, que integran los “componentes” de la red. De hecho, las estrategias de mercadeo de las aerolíneas respecto de clientes corporativos destacan la cobertura de la red. Asimismo, las recompensas de los programas de fidelidad son relativamente más valiosas cuanto más grande es la red.

No obstante, si bien los consumidores tienen preferencia por una aerolínea en función de su red, éstos “escapan” temporalmente hacia otras aerolíneas cuando su aerolínea preferida no atiende el destino deseado o encuentran que un destino en particular no es competitivo en un grado importante. Esto implica la necesidad de analizar de manera integral dos aspectos altamente relacionados entre sí: i) la

²¹³ Al respecto, nuestro estudio econométrico nos indica que entre mayor sea el número de competidores en una ruta específica, Aeroméxico reduce sus precios en un promedio del dos punto dos por ciento (2.2%).

²¹⁴ Al respecto, el modelo econométrico reportado en el Anexo A de esta resolución, confirma la importancia del AICM. El sobreprecio en los boletos de los vuelos que tienen como origen y/o escala en éste es mayor que cualquiera de los impactos estimados para las variables que miden el grado de competencia (por ejemplo, cuando Aeroméxico es el único operador en una ruta, el análisis reporta un sobreprecio del diez punto uno por ciento -10.1%- , mientras que cuando salen del AICM es del dieciocho punto cuatro por ciento -18.4%-).

²¹⁵ Por ejemplo, un consumidor que desee volar desde la ciudad de Tuxtla Gutiérrez a la ciudad de Los Ángeles, se verá afectado por esta situación dado que la prima por pasar por Ciudad de México aumentará (recordemos que el costo de oportunidad de cada vuelo aumentará), y no existe suficiente masa crítica para que *hubs* alternativos puedan brindar el servicio a un precio bajo.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

red en su conjunto, y ii) cada una de las rutas origen y destino que integran la red. Es decir, en el análisis de la concentración, deben considerarse los efectos específicos en algunos componentes de la red, particularmente en aquellos en los cuales las Partes coinciden. En particular, las Partes coinciden en múltiples rutas.²¹⁶

Las Partes indican que tienen participación conjunta del veinte por ciento (20%) o más en setenta y tres rutas.²¹⁷ Enseguida se muestran los porcentajes de pasajeros transportados en cada ruta por Delta, Aeroméxico y sus competidores.

Ruta	Participante 1	Participante 2	Participante 3	Participante 4	Participante 5	Otros	Aeroméxico +Delta
[Redacted content]							

²¹⁶ Recordemos que, de acuerdo a la base de datos descrita en el Anexo A de esta Resolución, el [redacted] de los boletos vendidos por Aeroméxico sin código compartido pertenecen a rutas donde Delta tiene presencia. Asimismo, Delta tuvo presencia, directa y/o con escala en el [redacted] de las rutas que tiene presencia Aeroméxico (sin código compartido).

²¹⁷ [redacted]



009816

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Ruta	Participante 1	Participante 2	Participante 3	Participante 4	Participante 5	Otros	Aeroméxico +Delta



009817

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Ruta	Participante 1	Participante 2	Participante 3	Participante 4	Participante 5	Otros	Aeroméxico +Delta



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

009818

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Ruta	Participante 1	Participante 2	Participante 3	Participante 4	Participante 5	Otros	Aeroméxico +Delta
------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	-------	----------------------

--	--	--	--	--	--	--	--

18



009819

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Ruta	Participante 1	Participante 2	Participante 3	Participante 4	Participante 5	Otros	Aeroméxico +Delta

*Incluye la participación de Aeroméxico o Delta.

Fuente: Elaboración de la Dirección General de Concentraciones con información de la base de datos MIDT, información proporcionada por las Partes en el Anexo XVI y XVII de las respuesta al Oficio 1. Información referida en el folio, 4977 y disponibles en formato electrónico en los folios: 4984 y 4986.

De conformidad con lo anterior, en algunas de estas rutas, la participación acumulada de Aeroméxico y Delta es elevada y no se detecta un número importante de competidores. Al respecto, el análisis econométrico realizado por esta Comisión indica que la presencia de Delta en un vuelo operado por Aeroméxico reduce, en promedio, cuatro punto uno por ciento (4.1%) los precios fijados por éste.²¹⁸

²¹⁸ Asimismo, de dicho análisis econométrico se infiere que entre mayor sea el número de competidores (sin contabilizar a Delta) en una ruta específica, Aeroméxico reduce sus precios en un promedio de dos punto dos por ciento (2.2%).

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Estos resultados indican que Delta, *per se*, tiene capacidad de disciplina en los vuelos operados por Aeroméxico. Por lo tanto, la afectación producto de la operación podría ser mayor en rutas directas e indirectas que atienden de manera concurrente las Partes.

Esta situación reviste particular importancia en el caso del AICM puesto que, como ya se mencionó, existen importantes barreras a la entrada como es el caso de la escasez de *Slots* en ese aeropuerto. Por ello, se concluye que los agentes económicos que participan en el mercado no tendrían, actual o potencialmente, la capacidad de contrarrestar el poder de mercado que obtendrían Aeroméxico y Delta de concretarse el JCA.

Conclusiones de daño

A nivel de red, dada la saturación del AICM, el JCA generará un aumento en los precios. Dicho aumento se explica por el incremento en el costo de oportunidad de operar los vuelos y la escasa capacidad de respuesta de los rivales como resultado de la saturación de *Slots*. Asimismo, el JCA implica la internalización de la competencia entre las redes de Aeroméxico y Delta. Dada la saturación del AICM, el incentivo a subir precios debido a este efecto tampoco podría ser contrarrestado. Adicionalmente, analizando el impacto de la fusión en rutas, en donde existe coincidencia, Delta disciplina en cuatro punto uno por ciento (4.1%) los precios que Aeroméxico fija.

Novena. La fracción IV del artículo 63 de la LFCE señala que para determinar si la concentración debe ser impugnada o sancionada en términos de la LFCE, la Comisión debe considerar:

“IV. La participación de los involucrados en la concentración en otros agentes económicos y la participación de otros agentes económicos en los involucrados en la concentración, siempre que dichos agentes participen directa o indirectamente en el mercado relevante o en mercados relacionados. Cuando no sea posible identificar dicha participación, esta circunstancia deberá quedar plenamente justificada;”

No se identifica que los agentes económicos involucrados en la concentración participen en otros agentes económicos que concurren en el mercado de transporte aéreo regular de pasajeros entre México y EUA. Asimismo, que otros agentes económicos participen en los agentes involucrados en la concentración.

Por otro lado, Grupo Aeroméxico participa en Aeroméxico y en Aerolitoral. Asimismo, Aeroméxico tiene un acuerdo de código compartido con Aeromar.²¹⁹ En efecto, Grupo Aeroméxico señala:²²⁰

“En 2014, Aeroméxico firmó un acuerdo comercial con la aerolínea Aeromar a través del cual nuestros clientes pueden viajar a destinos nacionales como Ciudad Victoria, Colima, Tepic, Lázaro Cárdenas, Puerto Escondido, Jalapa, y Piedras Negras.

²¹⁹ Folio: 3250.

²²⁰ Fuente: Reporte Anual Aeroméxico, página 65. Información pública disponible: http://aeromexico.com/export/sites/default/es/descargas/inversionistas/Reporte_Anual_2014.pdf Información referida en el folio 4121 y ubicada en el dispositivo electrónico con número de folio: 4153.



009821

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Adicionalmente, Aeroméxico atenderá la demanda de los viajeros dedicados a la industria del petróleo, al unir la ciudad de Reynosa con Poza Rica y Villahermosa. Asimismo, los pasajeros viajando en vuelos en código compartido podrán acumular y redimir Kilómetros Premier, así como tener acceso a los Salones Diamante (Salones VIP) de Aeromar ubicados en los aeropuertos de Ciudad Victoria, Colima, Durango, Mc Allen, entre otros, para esperar la salida de su vuelo.”

Como se mencionó anteriormente, este tipo de acuerdos tienen el objetivo de extender el alcance de las redes de los participantes. En el contexto de lo analizado en la CONSIDERACIÓN DE DERECHO anterior, el acuerdo entre Aeroméxico y Aeromar contribuye a extender el alcance de su red, lo que limita aún más su replicabilidad en el contexto de un único *hub* saturado.²²¹

Décima. La fracción V del artículo 63 de la LFCE señala que, para determinar si la concentración no debe ser autorizada o debe ser sancionada en términos de la LFCE, la Comisión debe considerar:

“V. Los elementos que aporten los agentes económicos para acreditar la mayor eficiencia del mercado que se lograría derivada de la concentración y que incidirá favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia; y”

Por su parte, para determinar si una concentración debe ser impugnada o sancionada de conformidad con la fracción VI, del artículo 63 de la LFCE, esta Comisión deberá considerar:

“VI. Los demás criterios e instrumentos analíticos que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias y los criterios técnicos.”

Al respecto, el artículo 14 de las DRLFCE establece lo siguiente:

“Artículo 14. Para efectos de la fracción V del artículo 63 de la Ley, se considera que una concentración logrará una mayor eficiencia e incidirá favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia, cuando el Agente Económico demuestre que las ganancias en eficiencia del mercado que se derivarán específicamente de la concentración superarán de forma continuada sus posibles efectos anticompetitivos en dicho mercado y resultarán en una mejora al bienestar del consumidor.

Para efectos de lo anterior, se entenderán como ganancias en eficiencia, entre otras, las siguientes:

- I. La obtención de ahorros en recursos que permitan producir la misma cantidad del bien a menor costo o una mayor cantidad del bien al mismo costo, sin disminuir la calidad del bien;*
- II. La reducción de costos si se producen dos o más bienes o servicios de manera conjunta que separadamente;*
- III. La transferencia o desarrollo de tecnología de producción;*

²²¹ Dado que involucra dos aerolíneas nacionales y debido a la restricción de cabotaje, el impacto de la irreplicabilidad se acentúa.



009822

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

IV. La disminución del costo de producción o comercialización derivada de la expansión de una red de infraestructura o distribución; y

V. Las demás que demuestren que las aportaciones netas al bienestar del consumidor derivadas de la concentración superan sus efectos anticompetitivos.

Para que estas ganancias en eficiencia sean tomadas en cuenta por la Comisión, los notificantes deben presentar análisis, estudios económicos, peritajes u otros documentos que demuestren que dichas ganancias incrementarán el bienestar del consumidor.

(...)

La sola presentación de documentos para acreditar las ganancias en eficiencia a que se refiere este artículo no prejuzga sobre el fondo del asunto.”

De conformidad con lo anterior, corresponde a las Partes acreditar: i) la existencia de una mayor eficiencia en el mercado como resultado de la concentración; ii) que la mayor eficiencia incidirá de manera favorable en el proceso de competencia y libre concurrencia; y iii) que las ganancias en eficiencia superarán de forma continuada los posibles efectos anticompetitivos de la concentración. Además, para que las ganancias en eficiencia puedan ser tomadas en cuenta por la Comisión, las Partes deben presentar análisis, estudios económicos, peritajes u otros documentos que demuestren que éstas incrementarán el bienestar del consumidor.

Las Partes argumentan que el JCA “

²²³ Además, señalan que

²²⁴

En este contexto, el veintinueve de octubre de dos mil quince, Delta presentó un estudio económico titulado “*Cuantificando los Beneficios Económicos del Acuerdo Conjunto de Cooperación Propuesto entre Delta Air Lines Inc. y Aerovías de México, S.A. de C.V.*” preparado por ²²² una firma de consultoría económica.²²⁵ A decir de Delta, el estudio muestra que el JCA claramente tendrá efectos pro-competitivos en el mercado de servicios aéreos de transportación entre los EUA y México bajo el marco regulatorio actual y vigente.²²⁶

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

²²² Folio 2.

²²³ Inclusive, el Acuerdo de Negocio Conjunto plantea, como una de sus consideraciones, que Delta y Aeroméxico pretenden establecer el acuerdo a fin de

²²⁴ Folio: 51.

²²⁵ Folios: 2531 al 2553.

²²⁶ Folio: 2518.



009823

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Asimismo, señala que el estudio muestra que el JCA no tendrá efectos contrarios a la competencia dentro del mercado de servicios aéreos de transportación entre EUA y México, [REDACTED] Asimismo, el estudio describe a detalle que los efectos pro-competitivos del JCA únicamente se verían aumentados si el mismo fuere implementado dentro del marco regulatorio del Nuevo Acuerdo Bilateral de Transporte Aéreo, pero que éste tendrá efectos pro-competitivos significativos aun en caso de que el nuevo acuerdo no entre en vigor.²²⁷

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Las principales conclusiones del estudio son las siguientes:

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

El estudio señala lo siguiente:

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

[REDACTED]

228 Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

De esta manera, el estudio basa sus resultados en la base de datos denominada DB1B, elaborada por el DoT.

Esta Comisión, en su Requerimiento de Información Adicional, solicitó lo siguiente:

“Proporcionar información equivalente para México a la contenida en la base de datos ‘Airline Origin and Destination Survey’ (DB1B) del Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos para el periodo 2010-2014, que contenga, al menos, los siguientes datos (...)”²²⁹

Al respecto, las Partes señalaron lo siguiente:

“(...) la única información pública que podría dar respuesta al presente requerimiento es la base de datos titulada “Airline Origin and Destination Survey” (DB1B) del Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos. No obstante lo anterior, las partes se encuentran imposibilitadas para presentar esta información de conformidad

²²⁷ Folio: 2518.

²²⁸ Fuente: Documento titulado “Cuantificando los beneficios económicos del acuerdo conjunto de cooperación propuesto entre Delta Air Lines, Inc. y Aerovías de México, S.A. de C.V.” ubicado en los folios 2531 a 2577Bis. Específicamente en el folio 2544.

²²⁹ Fuente: Información referido en el folio 2380 y ubicado en el folio 2382.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

*con la ley aplicable en los Estados Unidos de América. De conformidad con lo anterior, las Partes atentamente solicitan a esa H. Comisión que solicite dicha información directamente al DOT.*²³⁰

De esta manera, las Partes no proporcionaron a esta Comisión la información con base en la cual fue construido el estudio, a saber, la base de datos denominada DB1B del DoT. En este contexto, y ante la supuesta imposibilidad que tienen para proporcionar dicha información a esta autoridad, las Partes solicitaron que la Comisión requiriera dicha información directamente al DoT. Sin embargo, como se señaló, en términos del artículo 63 fracción V de la LFCE y 14, primer párrafo, de las DRLFCE, corresponde a los agentes económicos aportar los elementos para acreditar la mayor eficiencia que se lograría derivada de la concentración y que incidirá favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia. Por tanto, corresponde a las Partes y no a la autoridad proporcionar la información para acreditar las supuestas ganancias en eficiencia.

En este orden de ideas, en términos de lo dispuesto por el artículo 84 de la LFCE, al no poseer elementos de información para corroborar o refutar los cálculos proporcionados en el estudio se determina que el citado documento carece de valor probatorio.

En conclusión, la Partes no lograron acreditar la existencia de ganancias en eficiencia, ni tampoco acreditan que éstas superarán de forma continuada sus posibles efectos anticompetitivos y que podrían resultar en una mejora al bienestar del consumidor, siendo que claramente el artículo 63, fracción V, de la LFCE establece la carga de la prueba para los agentes económicos a efecto de demostrar la mayor eficiencia del mercado *“que se lograría derivada de la concentración y que incidirá favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia”*.

Finalmente, como parte de la información proporcionada a esta Comisión en respuesta a los requerimientos de información y en su escrito de notificación, las Partes presentaron múltiples documentos, estudios y presentaciones en cuanto al tema de la viabilidad y los beneficios de la operación.²³¹ Estos documentos consisten en análisis contables y financieros, descripciones de la transacción, además de los objetivos y beneficios de índole financiera que obtendrían Aeroméxico y Delta como resultado de la operación, por lo que no contienen información que demuestre mayor eficiencia derivada de la concentración y que incidirá favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia, ni que los beneficios se trasladarán a los consumidores.

Por tanto, la información descrita anteriormente tampoco es idónea para acreditar la existencia de ganancias en eficiencia.

Asimismo, el veintiuno de julio y tres de septiembre de dos mil quince, las Partes presentaron ante la Comisión el estudio titulado “” en el que se evalúan los efectos de que la asignación de Slots de Grupo Aeroméxico

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

²³⁰ Fuente: Información presentada por el representante común de las Partes el veintinueve de octubre de dos mil quince como respuesta al requerimiento de información realizado por la Comisión. Folio: 2437.

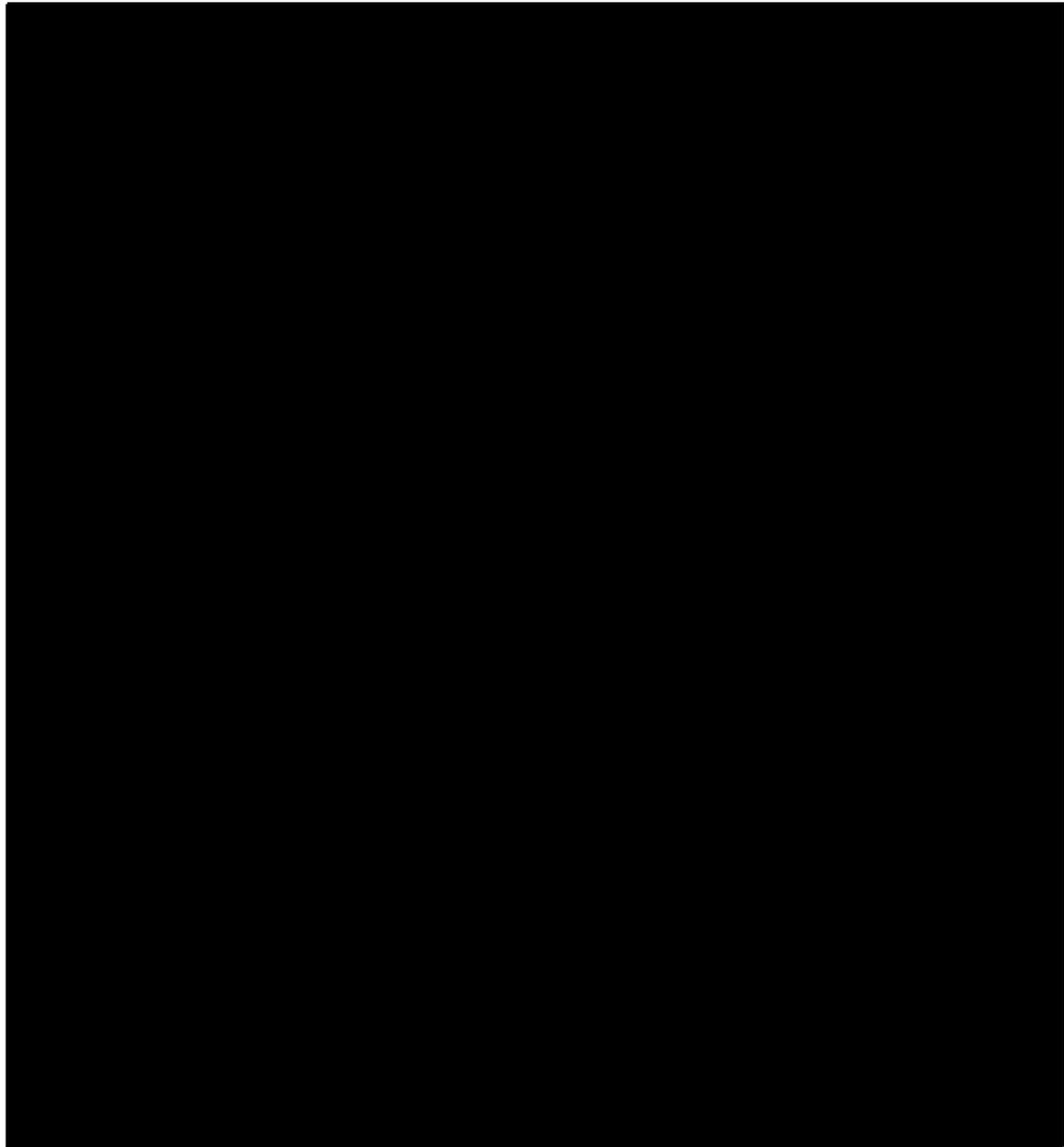
²³¹ Folios: 3296 al 3976 y 2579 al 3207.



009825

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

en el AICM tiene sobre la competencia y el bienestar de los consumidores en la industria del transporte aéreo de pasajeros en México.²³² El estudio indica lo siguiente:



233

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

En este sentido, el estudio pretende analizar el estado actual en el AICM. Sin embargo, no analiza si la concentración entre Delta y Aeroméxico podría o no obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia o la competencia económica con respecto a la acumulación de un mayor número de *Slots* en el AICM, ni tampoco evalúa o cuantifica supuestas ganancias en eficiencia que se

²³² Folios: 1847 al 1968.
²³³ Folio: 1849.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

derivarían de tal concentración. En consecuencia, el estudio tampoco evalúa o cuantifica si los supuestos beneficios de una posible concentración entre Delta y Aeroméxico se trasladarán a los consumidores.

Por lo anterior, el estudio no resulta idóneo para acreditar: i) la existencia de una mayor eficiencia en el mercado como resultado de la concentración; ii) que la mayor eficiencia incidirá de manera favorable en el proceso de competencia y libre concurrencia; y iii) que las ganancias en eficiencia superarán de forma continuada los posibles efectos anticompetitivos de la concentración.

Décima Primera. El artículo 64 de la LFCE establece que esta Comisión habrá de considerar como indicios de que una concentración tenga por objeto o efecto disminuir, dañar, o impedir la competencia y la libre concurrencia lo siguiente:

“I. Confiera o pueda conferir al fusionante, al adquirente o Agente Económico resultante de la concentración, poder sustancial en los términos de esta Ley, o incremente o pueda incrementar dicho poder sustancial, con lo cual se pueda obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia y la competencia económica;”

De consumarse la operación, las repercusiones y efectos contrarios a la competencia en el mercado relevante, de acuerdo con la Ley, actualizarían lo dispuesto por la fracción I del artículo 64 de la LFCE, pues la operación tiene efectos de concentración horizontal y traería consigo la eliminación de un competidor en el AICM, con lo que Aeroméxico acumulará el [REDACTED] de los Slots en el AICM.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Además, el impacto de las barreras aumentaría, pues la acumulación de Slots tendría un impacto directo sobre las condiciones de competencia en toda la red, al incrementar el costo de oportunidad del uso de Slots, por lo que Aeroméxico incrementaría su poder de mercado. Por lo tanto, la concentración puede conferir a las Partes, el poder de fijar precios unilateralmente o restringir sustancialmente el abasto o suministro dentro del mercado relevante, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

Asimismo, la saturación del AICM tiene un rol importante cuando se considera la internalización de la competencia entre Aeroméxico y Delta que resultará a partir del JCA. Dada la congestión del AICM, el incentivo a subir precios debido a este efecto tampoco podría ser contrarrestado.

La gravedad de esta situación se vuelve aún más evidente si se analizan, de manera individual, los componentes que integran la red. Como ya se señaló, en diversas rutas origen-destino que integran las redes de Aeroméxico y Delta, estas empresas obtendrían un elevado porcentaje en el número de pasajeros transportados. De hecho, en la mayoría de estas rutas, Aeroméxico y Delta atenderían, en conjunto, a más del [REDACTED] de los pasajeros.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Los programas de fidelidad se constituyen también como una barrera a la entrada pues captan clientes sensibles al tiempo y corporativos. Esto es así porque entre mayor sea la red de una aerolínea, mayor es el incentivo a utilizar el programa de fidelidad por este tipo de usuarios, ya que le garantiza más destinos y más frecuencias que otros programas. Así, la fusión implica un aumento en la barrera a la



009827

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

entrada pues el tamaño de la red aumenta. Esto significa que los usuarios de la red aumentada tendrán mayor oportunidad de obtener recompensas y de poder utilizarlas, lo que disminuye la capacidad competitiva de otras redes.

En conclusión, la transacción crea incentivos y mecanismos para afectar negativamente a la competencia y libre concurrencia en el mercado relevante, en términos de lo previsto en los artículos 61, 62, 63 y 64 , fracción I, de la LFCE.

De igual manera, el artículo 64 de la LFCE establece lo siguiente:

II. Tenga o pueda tener por objeto o efecto establecer barreras a la entrada, impedir a terceros el acceso al mercado relevante, a mercados relacionados o a insumos esenciales, o desplazar a otros Agentes Económicos, o

En el AICM existen horas del día no saturadas, y otras con grados de saturación diverso. En caso de consumarse la concentración notificada, la presión sobre el uso de horarios en el AICM aumentaría, y las reglas para la asignación de horarios disponibles privilegian a aerolíneas con mayor antigüedad, lo que podría ocasionar que se impida a terceros el acceso. En consecuencia, se considera que la operación actualiza la hipótesis prevista en la fracción II del artículo 64 de la LFCE, debido a los siguientes elementos:

- a) Las Partes esperan un aumento en capacidad de la red combinada, lo que implica: i) una mayor intensidad de operación y maniobra en el AICM, *hub* de Aeroméxico; ii) cambios en la asignación, y iii) reevaluación de todas las rutas en el contexto de una red integrada.
- b) Considerando la restricción en *Slots* que existe en el AICM, la operación puede permitir a las Partes ejercer una mayor presión para solicitar y usar horarios disponibles, lo cual se verá reflejado en una mayor presión en el AICM dentro de las franjas horarias que presentan saturación. Con ello, podría generarse un desplazamiento de los actuales competidores sin que éstos tengan la capacidad de contrarrestarlo. De hecho, como ya se señaló, la restricción de *Slots* ocasiona una capacidad de respuesta de los competidores muy limitada.
- c) Dadas las reglas de asignación de los *Slots* que se aplican en el AICM, donde tienen preferencia los operadores con mayor antigüedad, es posible que las Partes pudieran llegar a tener preferencia sobre sus rivales.

Asimismo, como se ha señalado en esta resolución, el Acuerdo Bilateral vigente restringe a dos el número de aerolíneas de cada país que pueden prestar servicio entre cada par de ciudades, con excepción de algunos destinos en los que se permiten hasta tres aerolíneas por país. En este contexto, se detectó que, en varios casos, tanto Aerovías como Aerolitoral, dos subsidiarias de Grupo Aeroméxico, [REDACTED]

[REDACTED] Con ello, la conducta de Grupo Aeroméxico podría estar limitando u obstaculizando la entrada de otras aerolíneas mexicanas a ciertas rutas, especialmente aquellas en las que únicamente se permiten dos aerolíneas por país.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Con la operación, y en el contexto del Acuerdo Bilateral Vigente, los incentivos de Grupo Aeroméxico y de Delta se alinearían en rutas transfronterizas México - EUA, de manera que podrían hacer un uso estratégico de la designación e impedir a terceros su acceso a determinadas rutas. Por



009828

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

ejemplo, en rutas en las que únicamente se permiten cuatro aerolíneas —dos por país—, Delta y Grupo Aeroméxico podrían emplear [REDACTED] Con ello, podrían dejar espacio únicamente a un solo competidor. 

Por lo anterior, la operación podría tener como efecto establecer barreras a la entrada en todas aquellas rutas en las que son competidores actuales o potenciales, que en este caso son todas aquellas rutas transfronterizas México – EUA.

En conclusión, se identifican dos factores que establecerían barreras como resultado de la concentración: i) dadas las reglas de asignación y la presión sobre el uso de horarios en el AICM podría ocasionar que se impida a terceros el acceso a horarios que actualmente están disponibles; y ii) el uso estratégico de las designaciones por las Partes para bloquear la entrada de nuevos competidores en rutas transfronterizas.

El artículo 64 de la LFCE establece lo siguiente:

III. Tenga por objeto o efecto facilitar sustancialmente a los participantes en dicha concentración el ejercicio de conductas prohibidas por esta Ley, y particularmente, de las prácticas monopólicas.

La operación traerá como resultado la alineación de intereses de Delta y Aeroméxico con respecto al uso de sus *Slots* en los aeropuertos donde participan y profundizará la relación que ya tienen esas empresas. El agente económico resultante de la operación alcanzaría el [REDACTED] de los *Slots* en AICM, por lo que mejoraría su posición ante cualquiera de sus competidores.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Adicionalmente, como se señaló en el análisis de la fracción II del artículo 64 de la LFCE se observa que la conducta de Grupo Aeroméxico podría estar limitando u obstaculizando la entrada de otras aerolíneas mexicanas a ciertas rutas, especialmente aquellas en las que únicamente se permiten dos aerolíneas por país.

Tomando en cuenta lo anterior, y en el contexto del Acuerdo Bilateral Vigente, en donde existe restricción en las designaciones, se considera que la operación podría facilitar a Aeroméxico y Delta el desplazamiento de sus competidores que operan en el AICM, *Hub* de Aeroméxico, lo que representaría una conducta prohibida por la LFCE.

Décima Segunda. En conclusión, de conformidad con los artículos 61, 62, 63 y 64 de la LFCE y de lo derivado de lo expuesto en esta resolución, se advierte que la transacción de mérito podría tener como objeto o efecto obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre competencia o la competencia económica en el mercado relevante de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros entre México y EUA, a través de vuelos directos o indirectos.

Por lo anterior, se considera que se debe objetar la concentración notificada por Aerovías de México, S.A. de C.V. y Delta Air Lines Inc., relativa al expediente en que se actúa, en los términos en los



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

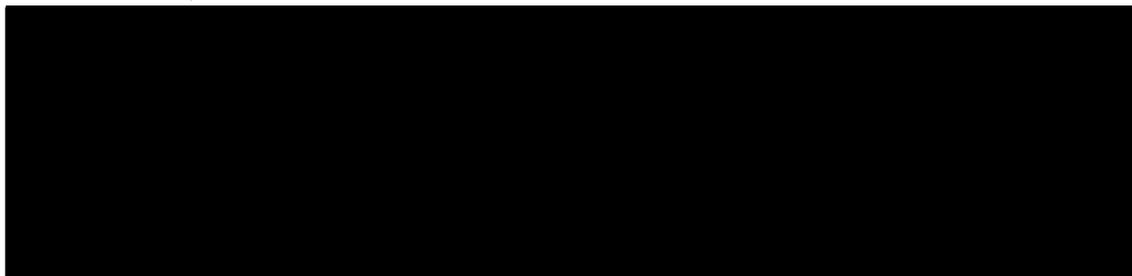
cuales fue planteada por las Partes en el escrito de notificación y los demás escritos, documentos e información presentada por las Partes.

Décima Tercera. Los párrafos penúltimo y último del artículo 90 de la LFCE señalan lo siguiente:

“Los notificantes podrán presentar, desde su escrito de notificación y hasta un día después de que se liste el asunto para sesión del Pleno, propuestas de condiciones para evitar que como resultado de la concentración se disminuya, dañe o se impida el proceso de competencia y libre concurrencia.

En caso de que las propuestas de condiciones no sean presentadas con el escrito de notificación, el plazo para resolver quedará interrumpido y volverá a contar desde su inicio.”

Al respecto, en respuesta a lo señalado en el Antecedente Sexagésimo Noveno, el quince de marzo de dos mil dieciséis, los notificantes presentaron una propuesta de condiciones con fundamento en lo establecido en los dos últimos párrafos del artículo 90 de la LFCE. En su escrito, las Partes señalaron lo siguiente:



Asimismo, el artículo 21, fracción II, de las DRLFCE señala lo siguiente:

“II. Los notificantes pueden realizar modificaciones o adiciones a su propuesta inicial de condiciones una sola vez y hasta antes de que se liste el asunto para sesión del Pleno; y”

Al respecto, el veintiocho de marzo de dos mil dieciséis, previo a que se listara el asunto para sesión del Pleno, las Partes presentaron un escrito mediante el cual realizaron modificaciones (en adelante, la “Propuesta Final”) a su Propuesta Inicial de condiciones en el que señalaron lo siguiente:

“(…) Con fundamento en lo establecido en la fracción II del Artículo 21 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica, las Partes ofrecen modificaciones a las condiciones presentadas mediante el Escrito de Condiciones, así como una explicación técnica y de negocios de la racionalidad de temas puntuales de las condiciones.

El ofrecimiento de las modificaciones se hace a través del Anexo 1 (incluyendo sus anexos y sub anexos), que se adjunta al presente escrito. La explicación técnica de la racionalidad de las condiciones se hace a continuación:

Sección

Racionalidad

1.1.

El promedio de Slots que tiene asignados Delta en el AICM, en las franjas horarias comprendidas entre las 07:00 y las 22:59 horas, es un total de [REDACTED] que hacen un total de [REDACTED] esta situación se encuentra ampliamente acreditada en el expediente en que se actúa (en especial ver Anexo 2 y Anexo 2.1 del escrito presentado a la COFECE el martes 15 de marzo del 2016).

[REDACTED]

La racionalidad de esta condición en materia de Slots, es que las Partes no acumulen Slots durante el período saturado, adicionales a los que tienen asignados en el AICM previo a la consumación de la operación notificada. En tal virtud [REDACTED]

(Cesión de activos). Ceder Slots [REDACTED] implicaría ir más allá de los efectos de la concentración, lo cual no sería justificable.

Quisiéramos llamar la atención de esa H. COFECE, que en el pasado los derechos sobre los horarios de aterrizaje y despegue en el AICM ya se han considerado un activo de los transportistas aéreos, y como tal, un bien susceptible de comercio; incluso, como es público y notorio, se han efectuado cesiones onerosas y permanentes de slots entre transportistas aéreos.

Como **Anexo A** presentamos los [REDACTED] por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2011, 2012, 2014 y 2013 y [REDACTED] del 30 de abril de 2015, que en la página 17. Considera a los Slots como activos intangibles de la aerolínea.

Como **Anexo B** presentamos la respuesta que Interjet rindió ante el DOT (REPLY OF ABC AEROLÍNEAS, S.A. DE C.V., D/B/A INTERJET TO ANSWER OF JETBLUE AIRWAYS CORPORATION, Docket No. DOT-OST-2011-0159, nota 1, página 5.), en donde se aprecia que los derechos sobre los slots son un bien susceptible de comercio, y que de hecho, en el pasado ya se han efectuado cesiones onerosas y permanentes de slots en AICM, al haber adquirido Interjet los Slots de Aerocalifornia en el AICM (El documento se presenta en idioma inglés con la traducción al español de las partes relevantes, hecha por perito traductor).

No obstante lo anterior, las Partes aceptan la solicitud de la COFECE para que la Cesión de los Slots se lleve a cabo de forma [REDACTED] lo cual les genera un daño económico.

1.9., A (iv)

Las Partes consideran que para acreditar que los Slots a Cederse en el AICM, han sido efectivamente cedidos, resulta suficiente presentar una confirmación por escrito de un funcionario de Aerovías con las facultades suficientes para obligarse por ella, en la que, bajo protesta de decir verdad, se informe a la COFECE que los Slots Cedidos han sido efectivamente Cedidos, es decir, a través de un hecho positivo.

Por otro lado, al tratarse de un hecho negativo, las Partes se encuentran impedidas para acreditar que los Slots Cedidos no están siendo usados por las Partes, la afirmación a través de la confirmación escrita que se propone, que es un hecho positivo, será suficiente para acreditar el hecho negativo.

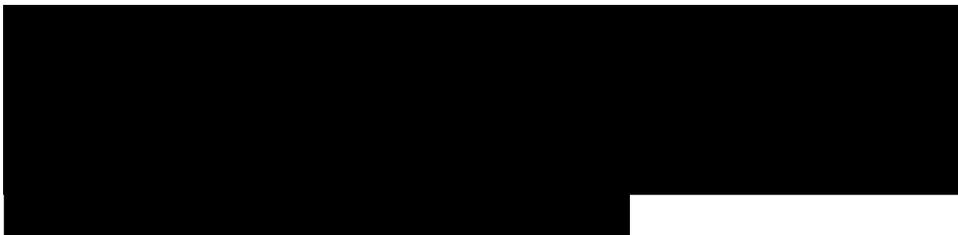
Además de lo anterior, el incumplimiento a la afirmación que se haga en la carta bajo protesta de decir verdad tendrá como consecuencia, además de un incumplimiento a la condición impuesta con las consecuencias legales establecidas en la LFCE, implicaría sanciones penales.

Acreditar que los Slots a Cederse y que efectivamente sean Cedidos están siendo usados por los Cesionarios, es una situación ajena a las Partes, es decir, se trata de una situación de hecho imposible de cumplirse por las Partes, ya que el uso o no uso de los Slots por parte de los Cesionarios es una decisión de negocios sobre la que las Partes no tienen injerencia alguna; por lo que al tratarse de una situación que depende de terceros que evidentemente no son parte en la notificación y al no ser jurídicamente posible sujetarlas a las condiciones, es que no es posible que las Partes acrediten el uso de los Slots por parte de terceros.

La normatividad vigente en materia de cesión de Slots, no exige para su perfeccionamiento a los Cedentes que deban garantizar que los Cesionarios utilizarán los Slots objeto de la cesión. En todo caso, es el Cesionario el único obligado a usar dichos Slots, y de no usarlos le serán cancelados.

Cuando la necesidad comercial de una aerolínea cambia y necesita modificar rutas u horarios, el Cesionario se ve forzado a cambiar de slots para adecuarse a esa nueva realidad comercial. De lo anterior, la Autoridad Investigadora de la COFECE reconoció en su Dictamen Preliminar los mecanismos legales de cesión y que el Administrador Aeroportuario (AICM) es el único facultado para asignar los procedimientos de aterrizaje y/o despegue.

La Autoridad Investigadora manifestó en la página 78 del Dictamen Preliminar: [...] V.3.1.2.6. Cesión de horarios de aterrizaje y despegue. Si un Transportista Aéreo tiene asignado un horario de aterrizaje y despegue puede intercambiar dicho horario con otro transportista o inclusive cederlo. Lo anterior, siempre y cuando ambos transportistas aéreos cumplan los siguientes requisitos: i) se encuentren al corriente en el pago de las contraprestaciones por los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea que se les haya proporcionado en el aeródromo en cuestión, en este caso el Aeropuerto; ii) que el transportista al que originalmente se le había asignado el horario, lo hubiera utilizado por lo menos un año antes de la cesión o intercambio y iii) notificar al Administrador Aeroportuario de la cesión o intercambio, con noventa y un días de anticipación, señalando el horario de que se trate.



La Autoridad Investigadora manifestó en la página 74 del Dictamen Preliminar: [...] **D) Cambio de asignación de horarios de aterrizaje y despegue del día de operación (“Horarios de corto plazo”)**. Este procedimiento atañe a aquellos cambios de asignaciones en el día de operación, el cual inicia con la presentación, por parte de los transportistas aéreos, de la “solicitud de modificación de horarios, posteriores al cierre de la planeación del día”. La “Subgerencia de Asignación de Slots” verifica el cumplimiento de los requisitos de recepción y el tipo de movimiento solicitado. Tras lo anterior, consulta la disponibilidad del horario de operación en la “hoja del día” y de haber dicha disponibilidad, solicita la conformidad al transportista para su asignación. En caso de la “no existencia de disponibilidad de horarios”, la citada Subgerencia “ofrece alternativas” al transportista y solicita su aprobación. Finalmente, registra en la “hoja del diario” los horarios asignados, la cual se archiva en el expediente de “Solicitudes de Asignación de la Temporada.

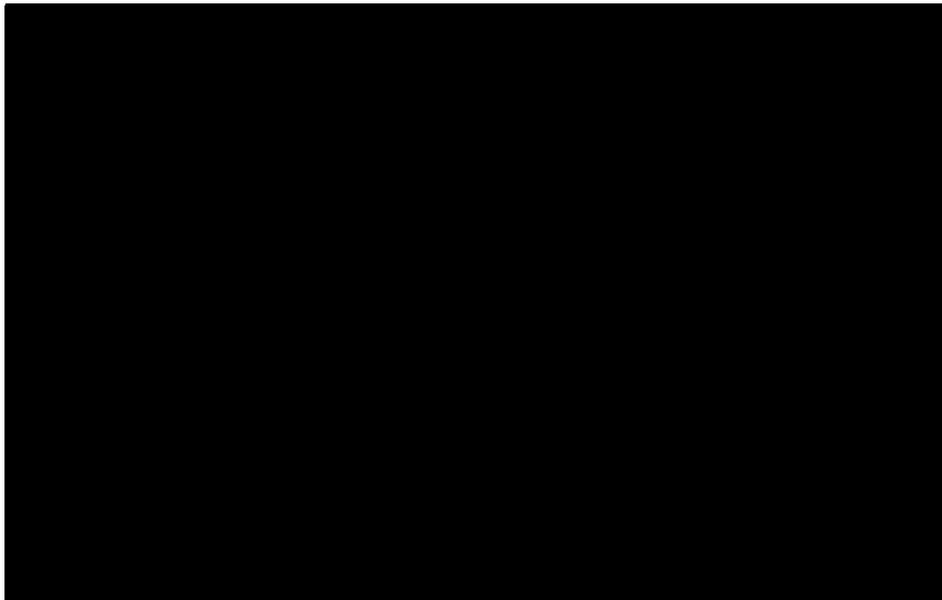
..y en la página 235 del Dictamen Preliminar:

[...] **IX.1.2.6. Adecuaciones a la programación y asignación de horarios de aterrizaje y despegue.** Los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden adecuar la programación y asignación de los horarios de aterrizaje y despegue mediante la solicitud de modificación o de cancelación de los mismos. Al respecto, AICM señaló que “los transportistas aéreos modifican sus requerimientos de horarios conforme a la comercialización de los

itinerarios de sus vuelos por lo que pueden volver a solicitar los mismos horarios que en la temporada anterior u otros horarios. Los vuelos regulares son la base para la organización de los vuelos en el día a día". Asimismo, AICM indicó que las solicitudes de modificación se atienden en el orden de recepción de las mismas.

De todo lo anterior se desprende que el Cesionario a quien se le asigne un Slot, puede intercambiarlo esa misma temporada o en temporadas posteriores, o dejar de usarlo y perderlo y por tanto poder probar su uso no compete a las Partes.

1.11.

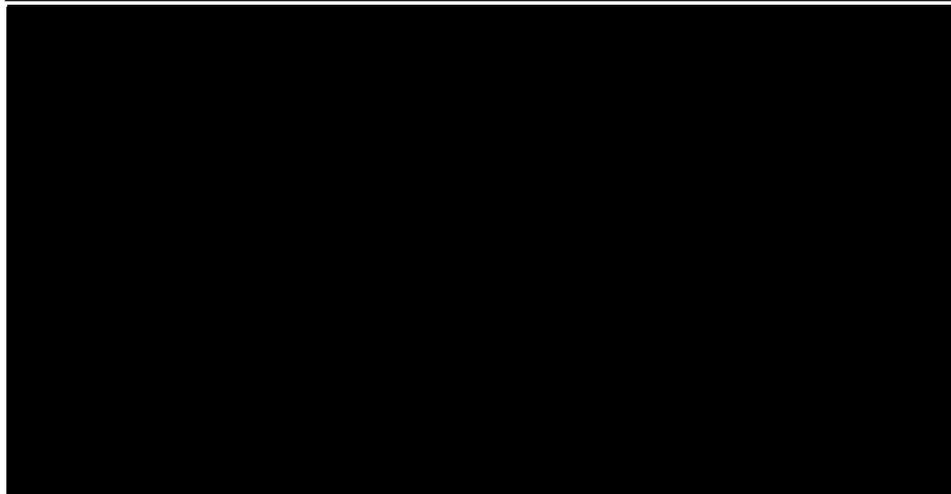
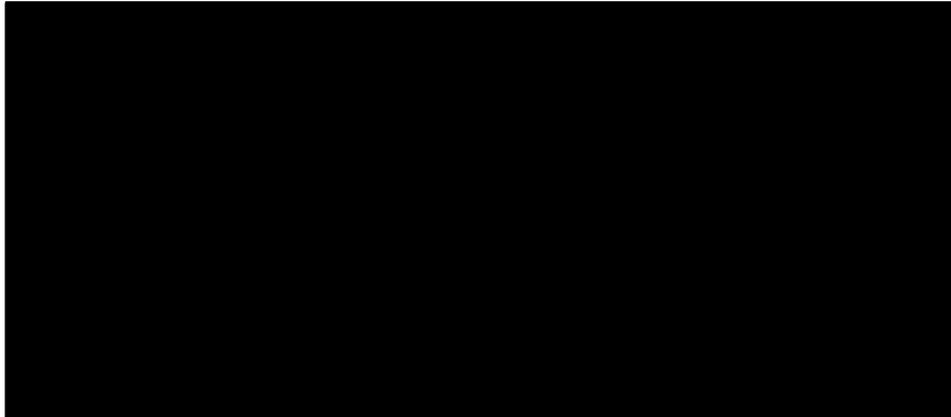


Se debe tener presente que la condición consistente en la Cesión de los Slots en el AICM, tiene como finalidad eliminar los efectos de acumulación de Slots en el AICM en el período saturado, es decir, se trata de una medida circunscrita en la función preventiva del control de concentraciones, pero no de una sanción a las Partes que desean concentrarse. En este orden de ideas,



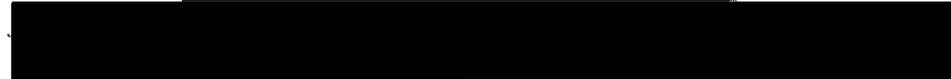
En cuanto a la Cesión de los Slots en el AICM, respetuosamente se solicita al Pleno de esa H. COFECE, tome en consideración la situación en la que pueden darse la oferta de Slots a los Cesionarios, en el sentido de que, de llegarse a dar el caso de que ningún agente económico listado en el Anexo I que se adjunta al presente escrito, solicite los Slots a Cederse en el AICM, podría significar que el aeropuerto no esté saturado

y que la condición impuesta no era necesaria.²³⁴ Por otro lado, también podría darse el caso de que alguna autoridad se oponga y/o no permita la Cesión de Slots a Cederse en el AICM.



1.12.

Es importante tomar en consideración que la concentración propuesta versa sobre [redacted] que tiene como



[redacted] En tal virtud, es necesario, por temas de flexibilidad, eficiencia y plan de negocios de las Partes (así como de cualquier aerolínea, puesto que es común la existencia de variaciones de oferta y demanda en cada temporada que exigen tener la posibilidad de acceder a Slots), que las Partes puedan acceder a Slots en cualquier franja horaria en la que se encuentren Slots disponibles.

La COFECE debe tener presente que los remedios no deben de ir en



²³⁴ Como dato adicional, el veinticuatro de marzo de dos mil dieciséis, ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. (Interjet), presentó ante el DoT una solicitud para prestar el servicio transporte aéreo de pasajeros, para la ruta México-Sanford Florida, una prueba más que las aerolíneas pueden seguir creciendo en el AICM.

[REDACTED]

Restringir lo anterior, sería impedirle a Aeroméxico y a las Partes la libre concurrencia y el libre acceso al insumo esencial (como lo calificó la Autoridad Investigadora de la COFECE en su Dictamen Preliminar²³⁵ del expediente IEBC-001-2015).

Esa H. COFECE debe tener presente que existe prohibición expresa para que las Partes adquieran bajo cualquier forma y escenario los Slots que sean Cedidos conforme a las presentes condiciones [REDACTED] pero esa prohibición no debe afectar la posibilidad de crecimiento de las Partes al poder ser beneficiarios de otros Slots que estén disponibles en el tiempo.

Sección 2.

[REDACTED]

Cabe señalar, que dichas autorizaciones las emiten las autoridades aeronáuticas de cada país de manera independiente a las Designaciones para Operación.

[REDACTED]

Como podrá apreciar esa H. COFECE, la racionalidad sobre los condicionamientos, así como de las modificaciones a los condicionamientos propuestos, expresan con mayor claridad los condicionamientos propuestos por las Partes en el Escrito de Condiciones.

En virtud de lo anterior, es de la consideración de las Partes que las modificaciones expuestas a través de Anexo 1, así como la racionalidad sobre las condiciones que expone en el presente escrito, permiten asegurar a las Partes que los condicionamientos resultan idóneos, viables y suficientes para eliminar todos y cada uno de los riesgos identificados por esa H. COFECE y comunicados a las Partes, toda vez que, sin lugar a dudas resulta claro que dichos condicionamientos evitarán de forma definitiva que la concentración notificada conceda a las Partes poder sustancial en la Ruta y/o en el mercado transfronterizo y con ello cualquier habilidad para restringir la competencia

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

²³⁵ Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue.

[REDACTED]

Al respecto, mediante acuerdo de veintinueve de marzo de dos mil dieciséis esta Comisión tuvo por presentada en tiempo la Propuesta Final toda vez que el presente asunto aún no había sido listado para sesión del Pleno, de conformidad con el artículo 21, fracción II del Estatuto. Asimismo, se informó a los notificantes que, en observancia a lo señalado en el párrafo segundo de la fracción I del artículo 21 del Estatuto, y para los efectos de lo dispuesto en la fracción V, párrafo primero del artículo 90 de la LFCE, el plazo con el que cuenta esta Comisión para resolver la concentración radicada en el expediente en que se actúa, quedó interrumpido el veintiocho de marzo de dos mil dieciséis, fecha en la que se presentó la modificación a la Propuesta Inicial de condiciones, por lo que el plazo de sesenta días con los que cuenta esta Comisión para emitir su resolución, comenzó a contar desde su inicio a partir de esa fecha.

No obstante, el mismo día en que se presentó la Propuesta Final, a saber, el veintiocho de marzo de dos mil dieciséis, las Partes presentaron un nuevo escrito en alcance al anterior, mediante el cual manifestaron la existencia de un error en dos de los anexos presentados como parte de su Propuesta Final y exhibieron los anexos correctos. En este sentido, mediante el acuerdo anteriormente referido, se tuvieron por hechas las manifestaciones en relación al error en la exhibición de los anexos equivocados en la Propuesta Final, sin considerar la segunda promoción como un nuevo cambio a su Propuesta Inicial de condiciones. En consecuencia, los anexos presentados en el escrito en alcance se tuvieron como definitivos respecto de la Propuesta Final y como parte integral de la misma.

Décima Cuarta. La Propuesta Final de condiciones, presentada por las Partes mediante escritos de veintiocho de mayo de dos mil dieciséis, se transcribe a continuación:

“1. Cesión de Slots en el AICM

1.1. De conformidad con lo establecido en los artículos 91, de la LFCE y 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, las Partes, se obligan a ceder de forma permanente, final e irrevocable [REDACTED] Slots a Cederse en el AICM del Portafolio de Slots de Aerovías, para operar [REDACTED] frecuencias (viaje redondo) diarias en AICM tanto para la Temporada de Verano como para la Temporada de Invierno, de conformidad con lo siguiente:

1.2. Los Slots a Cederse en el AICM serán Cedidos por Aerovías a algún (o algunos) Cesionario(s) de los que se encuentran listados en el Anexo I,²³⁶ para operaciones de despegue y aterrizaje para cualquier ruta. Aerovías deberá llevar a cabo esta Cesión de Slots de manera previa a la Fecha de Cierre.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

1.3. Aerovías se compromete y garantiza que los Slots a Cederse en el AICM cumplen con los siguientes requisitos establecidos en el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos:

(i) los Slots a Cederse en el AICM con base en esta sección formen parte del Portafolio de Slots de Aerovías;

(ii) los Slots a Cederse en el AICM habrán sido utilizados por lo menos un año por el cedente;

(iii) el cedente se encontrará al corriente en el pago de las contraprestaciones por los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea que les han sido proporcionados en el AICM;

(iv) el cedente notificará al Administrador Aeroportuario de la Cesión.

1.4. Ningún Cesionario deberá ser una Aerolínea Restringida listada en el Anexo II²³⁷ de este escrito.

1.5. Los Slots a Cederse en el AICM se encontrarán en las franjas horarias comprendidas entre las 7:00 y las 22:59 horas.

1.6. Ni Aerovías ni Grupo Aeroméxico, ni Delta tomarán acción alguna que pueda impedir de cualquier manera la obtención de permisos o autorizaciones ni interferirá con las operaciones del (de los) Cesionario(s).

1.7. La Cesión de los Slots a Cederse en el AICM deberá ser una [REDACTED] permanente, final e irrevocable.

1.8 Para llevar a cabo la Cesión, las Partes deberán:

(a) Enviar una carta (utilizando un mismo formato) a todos los posibles Cesionarios que se encuentran listados en el Anexo I informando que se encuentran disponibles para [REDACTED] de Slots en las franjas horarias mencionadas. En la carta se establecerá un plazo de un (1) mes para recibir propuestas de los posibles Cesionarios, en la cual se deberá indicar las franjas de horarios solicitadas por cada uno de ellos.

(b) Una vez recibidas las propuestas, las Partes cederán los Slots solicitados por el (los) posibles Cesionario(s), que consideren más apropiados.

1.9 Las Partes presentarán a la COFECE como prueba de esta cesión de los Slots a Cederse en el AICM:

A. Antes de la Fecha de Cierre

(i) la notificación hecha al Administrador Aeroportuario;



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

- (ii) La evidencia documental que acredite el cumplimiento de lo establecido en los puntos (a) y (b) que anteceden;
- (iii) El contrato de Cesión que se firme con el Cesionario;
- (iv) evidencia documental consistente en una confirmación por escrito bajo protesta de decir verdad emitida por un funcionario con poder suficiente para obligar a Aerovías, indicando que los Slots Cedidos no están siendo utilizados por Aerovías o Delta.

B. Después de la Fecha de Cierre

- (i) evidencia documental consistente en una confirmación por escrito bajo protesta de decir verdad emitida por un funcionario con poder suficiente para obligar a Aerovías, indicando que los Slots a Cederse en el AICM no están siendo utilizados por Aerovías o Delta, y este documento se presentará durante cada Temporada de Verano e Invierno, posteriores a la fecha en que se efectúe la Cesión y hasta la Temporada de Invierno 2025. En su caso, esta obligación concluirá con el cese de operaciones del AICM si el mismo ocurre antes de la Temporada de Invierno de 2025.

1.10. [REDACTED]

1.11. La Cesión de Slots deberá llevarse a cabo en un plazo de seis (6) meses, prorrogable por una sola ocasión por un plazo adicional de seis (6) meses, contado a partir de que surta plenos efectos la resolución emitida por la COFECE por la que se autorice la concentración propuesta por las Partes. La prórroga antes referida será otorgada por la COFECE si las Partes acreditan de forma fehaciente las circunstancias que impidieron Ceder los Slots, o en forma automática, si al vencimiento del plazo original el DOT no ha otorgado inmunidad (Antitrust Immunity) al ACC.

Si no obstante los esfuerzos realizados por Aerovías, en estricto cumplimiento de los presentes condicionamientos, no es posible Ceder los Slots a los Cesionarios listados en el Anexo I, entre otras causas, porque no hayan solicitado dichos Slots; o en caso de que alguna autoridad se oponga y/o no permita la Cesión de Slots de los Slots a Cederse en el AICM, [REDACTED]



1.12. Con el objeto de evitar cualquier duda, nada en el presente escrito de condiciones prevendrá que las Partes incrementen sus operaciones en el AICM adquiriendo Slots distintos a los Slots a Cederse en el AICM, ya sea a través de asignación por el Administrador Aeroportuario, Cesión de otra aerolínea, intercambio con otra aerolínea, subasta, o cualquier otro método permitido por las normas aplicables.

2. Renuncia a la designación

2.1. [Redacted] Delta, directa o indirectamente, mantiene u obtiene una designación vigente para operar el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros en una ruta sin escalas entre cualquier punto en México y cualquier punto en los Estados Unidos de América, Aerovías no solicitará, mantendrá u obtendrá de cualquier forma, directa o indirectamente, una designación para operar la misma ruta utilizando sus propios aviones. Las Partes deberán llevar a cabo las renunciaciones a las designaciones para cumplir con esta obligación de [Redacted]

2.2. [Redacted] Aerovías, directa o indirectamente, mantiene u obtiene una designación vigente para operar el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros en una ruta sin escalas entre cualquier punto en México y cualquier punto en los Estados Unidos de América, Delta no solicitará, mantendrá u obtendrá de cualquier forma, directa o indirectamente, una designación para operar la misma ruta utilizando sus propios aviones. Las Partes deberán llevar a cabo las renunciaciones a las designaciones para cumplir con esta obligación [Redacted]

2.3. Sin perjuicio de lo anterior, las Partes se comprometen a renunciar [Redacted] todas las designaciones bajo el Acuerdo Sobre Transporte Aéreo celebrado entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, firmado en la Ciudad de Washington

D.C., vigente en esta fecha, que autoriza a una Parte a operar un servicio utilizando sus propios aviones en cualquier par de ciudades en donde dicha Parte no opera de forma temporal o todo el año.

2.4. Para acreditar la renuncia a la designación a que se refieren los numerales 2.1., 2.2. y 2.3, las Partes se comprometen a presentar a la COFECE, a más tardar en la Fecha de Cierre, el escrito debidamente recibido por la autoridad competente en el que Aerovías y/o Delta informen la renuncia a la designación de la ruta o las ruta(s) de que se trate.

2.5. Aerovías y Delta quedarán exceptuadas de cumplir con las obligaciones previstas en los numerales 2.1., 2.2., 2.3. y 2.4, únicamente cuando entre en vigor el Acuerdo Sobre Transporte Aéreo celebrado entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, firmado en la Ciudad de Washington D.C., el dieciocho de diciembre de dos mil quince, en exactamente los mismos términos en los que se adjunta a este escrito como **Anexo III**.

3. Disposiciones Generales

3.1. Las presentes condiciones son vinculantes para las Partes y sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas, incluyendo todas las empresas de Grupo Aeroméxico.

3.2. Una vez que las Partes cumplan con la totalidad de las obligaciones contenidas en los presentes condicionamientos, las Partes podrán cerrar en forma inmediata la operación.

4. Definiciones:

ACC

El Acuerdo de Cooperación Conjunta celebrado entre Delta Air Lines, Inc., y Aerovías de México, S.A., de C.V., de fecha 27 de marzo de 2015.

Administrador Aeroportuario

Conforme al término definido en el artículo 63 de la Ley de Aeropuertos, es quien determina los horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves en el AICM.

Aerolínea Restringida

Concesionarios o permisionarios prestadores del servicio de transporte aéreo regular de pasajeros que se señalan en el **Anexo II** del presente escrito.



009841

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Aerovías

Aerovías de México, S.A. de C.V., y sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas.

Para efectos de estos condicionamientos y la Cesión de Slots, la definición de Aerovías incluye a Aerolitoral S.A de C.V.

AICM

El actual Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México.

Cesión de Slots (incluyendo los verbos relacionados tales como "Ceder")

Para el AICM, la Cesión de Slots de conformidad con el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos., y que las Partes lleven a cabo conforme a las presentes condiciones.

COFECE

Comisión Federal de Competencia Económica de los Estados Unidos Mexicanos.

Cesionario

Concesionario(s) o permisionario(s) prestadores del servicio de transporte aéreo regular de pasajeros que califiquen para beneficiarse de la Cesión de Slots a Cederse en el AICM en virtud de su independencia de las Partes, es decir que no son Aerolíneas Restringidas. Los Cesionarios se señalan en el Anexo I del presente escrito.

Delta

Delta Air Lines, Inc., y sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas.

DOT

Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América.

Fecha de Cierre

Fecha en que el ACC entre en vigor de conformidad con sus términos y condiciones. La Fecha de Cierre ocurrirá solamente después de que las presentes condiciones se hubieran cumplido de conformidad con los términos establecidos en este escrito.

Grupo Aeroméxico

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas, incluyendo a Aerovías y Aerolitoral, S.A. de C.V.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Partes

Aerovías y Delta, así como causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas correspondientes.

Portafolio de Slots de Aerovías

Slots que le han sido Asignados a Aerovías en el AICM, entre las 7:00 y las 22:59 horas. El portafolio de Slots de Aerovías incluye los slots asignados a Aerolitoral S.A de C.V.

Slots

Los horarios de aterrizaje o despegue en el AICM a que se refieren la Ley de Aeropuertos y el Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

Slots a Cederse en el AICM

Los Slots a ser cedidos de conformidad con la Sección 1 del presente escrito de condiciones.

Temporada de Invierno

El periodo de tiempo que inicia el último domingo de octubre y concluye el primer sábado de abril - i.e. inicia el 25 de octubre de 2015 y concluye el 2 de abril de 2016."

Temporada de Verano

El periodo de tiempo que inicia el primer domingo de abril y concluye el último sábado de octubre - i.e. inicia el 3 de abril de 2016 y concluye el 29 de octubre de 2016.

A continuación se presenta un análisis detallado para verificar si la Propuesta Final resuelve los riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia que serían ocasionados en caso de autorizarse la concentración en los términos presentada por las Partes.

La Propuesta Final de las Partes tiene por objeto la cesión de forma permanente, final e irrevocable [REDACTED] en el AICM, en las franjas horarias que han sido declaradas como saturadas, a una o varias aerolíneas que compiten con Aerovías y Delta. Asimismo, tiene por objeto la renuncia a las designaciones de Aerovías y/o Delta que sean necesarias para que, en cualquier ruta transfronteriza, ambas aerolíneas utilicen una sola designación.

La Propuesta Final contiene elementos que podrían contribuir a evitar que como resultado de la concentración se disminuya, dañe o se impida el proceso de competencia y libre concurrencia:

- i) La cesión de los *Slots* que se propone sería permanente, final, irrevocable y [REDACTED] a diversas aerolíneas que son independientes de Aerovías y Delta. En efecto, en el Anexo I de la Propuesta Final se incluyen aerolíneas que no tienen relación corporativa ni forman parte de asociaciones o alianzas globales en las que participan Delta y Aerovías. Además, son aerolíneas con capacidad para ofrecer servicios desde y hacia el AICM.
- ii) Los *Slots* a cederse en el AICM se encontrarán en las franjas horarias comprendidas entre las siete horas y las veintidós horas con cincuenta y nueve minutos, que son aquéllas que han sido

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

declaradas como saturadas y en las cuales se detectó una barrera a la entrada a nuevos competidores.

- iii) Se incluye un mecanismo de oferta de *Slots* a través del envío de una carta (utilizando el mismo formato) a todos los agentes económicos identificados como potenciales cesionarios, lo que permite que todos los posibles cesionarios conozcan la posibilidad de obtener *Slots* mediante una cesión [REDACTED]
- iv) Se prevé una renuncia a todas las designaciones no utilizadas por Aerovías y Delta, además de que se incluye una obligación que garantizará que, en cualquier [REDACTED] Aerovías o Delta solo puedan utilizar una designación en términos del Acuerdo Bilateral Vigente para volar con sus propios aviones.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

No obstante lo anterior, algunos de los términos contenidos en la Propuesta Final resultan insuficientes por las razones que se detallan a continuación. Además, algunas propuestas no garantizan que los *Slots* sean asignados y utilizados por un competidor viable y eficaz y dificultarían a la COFECE verificar o monitorear el cumplimiento de las condiciones. Lo anterior, en virtud de lo siguiente.

[REDACTED]

En la Propuesta Final, las Partes manifiestan que la cesión de *Slots* de [REDACTED] propuesta a "solicitud de la COFECE",²³⁸ implica una cesión de activos que [REDACTED] Sobre el particular, se indica:

- i) En términos de la normativa vigente, los *Slots* no pueden considerarse como un activo propiedad de las aerolíneas que pueda ser enajenado, desincorporado, vendido o rematado por éstas. Al respecto, el artículo 95 del RLA establece un criterio de preferencia en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue. Asimismo, el artículo 98 del RLA prevé la cesión de los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas aéreos. No obstante, ninguna de las disposiciones referidas establece que la titularidad del derecho de propiedad del *Slot* corresponda a las aerolíneas.²³⁹
- ii) Las pruebas que presentan las Partes para acreditar que los horarios de aterrizaje y despegue en el AICM ya se han considerado como un activo de los transportistas aéreos y como un bien susceptible de comercio no tienen el alcance pretendido por lo que no resultan idóneas ni suficientes para acreditar sus pretensiones.

En relación con lo anterior, se indica que las Partes presentaron dos documentales privadas²⁴⁰ en copia simple mediante las cuales pretenden demostrar:

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

²³⁸ Página 5 del escrito de veintiocho de marzo de dos mil dieciséis.

²³⁹ La posibilidad de subastar *Slots* se encuentra prevista en los artículos 99 y 102 del RLA. No obstante, del contenido de dichos preceptos se desprende que la subasta la realiza el administrador aeroportuario y que los concesionarios (en este caso el AICM) o permisionarios pueden obtener "beneficios" de la subasta.

²⁴⁰ Los documentos presentados por las Partes son: (i) Diversos [REDACTED] (Anexo A) y (ii) un documento denominado "respuesta que Interjet rindió ante el DOT" (Anexo B). Con independencia de que las Partes no señalan ni acreditan que el documento contenido en el Anexo B sea una documental pública, debe tenerse en cuenta que dicho documento

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

- a) Que Interjet considera a los *Slots* como activos intangibles; y
- b) Que los derechos sobre los *Slots* son un bien susceptible de comercio y que en el pasado se han efectuado cesiones onerosas y permanentes de *Slots* en el AICM, toda vez que Interjet ha manifestado ante autoridades de otros países que ha comprado horarios en México.

Ninguna de las pruebas presentadas por las Partes permite arribar a la conclusión de que la titularidad del derecho de propiedad del *Slot* corresponda a las aerolíneas de conformidad con la normativa vigente en nuestro país. De hecho, las Partes no presentan ningún razonamiento o elemento de convicción del que se desprenda que el AICM o las autoridades competentes (incluidas la SCT y/o el Poder Judicial de la Federación) han emitido actos que confirmen o que sean consistentes con las afirmaciones realizadas por las Partes. De hecho, en la nota al pie identificada con el número "1" que se incluye dentro del documento contenido en el Anexo B se afirma que **el gobierno mexicano ha indicado que no está autorizada la compra, venta o arrendamiento de horarios.**

Asimismo, las Partes ni siquiera presentan sus propios estados financieros o cualquier otro documento del que pueda desprenderse que los *Slots* que les fueron asignados sean activos de su propiedad susceptibles de ser enajenados, desincorporados, vendidos o rematados.

Por otro lado, tampoco se presentan elementos de convicción tendientes a acreditar que efectivamente exista un "mercado de *slots*" o que se trate de bienes susceptibles de ser comercializados. Al respecto, debe tenerse en cuenta lo siguiente:

- a) La información contenida en el Anexo B no refiere en forma alguna la cesión entre Interjet y Aerocalifornia y, como ya se indicó, contiene un señalamiento expreso según el cual el gobierno mexicano habría indicado que no está autorizada la compra, venta o arrendamiento de horarios.
- b) La información contenida en el Anexo A de la Propuesta Final ([REDACTED]) [REDACTED] hace referencia a los pagos relacionados con la adquisición de derechos

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

aparentemente proviene de un procedimiento tramitado en el extranjero que no cuenta con las características formales que requiere para su eficacia probatoria como documental pública. Véase al respecto la tesis de rubro: "**DOCUMENTOS PÚBLICOS PROVENIENTES DEL EXTRANJERO, OBTENIDOS POR MENSAJE DE DATOS O MEDIOS ELECTRÓNICOS. PARA SU EFICACIA PROBATORIA EN EL TERRITORIO NACIONAL, SE REQUIERE DE SU LEGALIZACIÓN O DE LA APOSTILLA, SEGÚN CORRESPONDA (CÓDIGO DE COMERCIO).** Si bien los documentos o datos extraídos por los medios electrónicos tienen valor probatorio, como se advierte de los artículos 89, 89 bis, 90, 91, 91 bis, 92, 93, 94, 95 y 1205 del Código de Comercio, y 210-A del Código Federal de Procedimientos Civiles, también lo es que cuando los documentos tengan el carácter de públicos provenientes del extranjero, deben presentarse legalizados por las autoridades consulares mexicanas competentes, conforme al numeral 1248 del ordenamiento legal citado en primer término, a efecto de que hagan fe en el territorio nacional; por tanto, aunque aquellas normas establecen que los datos obtenidos por la vía electrónica tienen valor probatorio, no significa que deba otorgarse un alcance del que carecen; además, en su caso, debe considerarse si la nación de donde provienen los documentos o datos en cuestión, forma parte del Protocolo sobre Uniformidad del Régimen Legal de los Poderes o de la Convención por la que se Suprime el Requisito de Legalización de los Documentos Públicos Extranjeros, pues el primero exige su legalización, y el segundo, aunque exime de tal requisito, si exige que tales documentos deben contener la apostilla correspondiente, para su eficacia probatoria en el país". Registro: 161319, Novena Época, [T.A.], Tribunales Colegiados de Circuito, Tesis 1.9o.C.183 C. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo XXXIV, Agosto de 2011, Pág. 1332.

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

con motivo de dicha operación; no obstante, en el documento no se explica si dichos pagos corresponden al valor de los *Slots* acordado por las Partes²⁴¹ o si el pago se relaciona con el cumplimiento de lo establecido en el artículo 98 del RLA y demás disposiciones jurídicas aplicables.²⁴²

- iii) Las Partes no acreditan la manifestación según la cual la COFECE les solicitó que la cesión de *Slots* se lleve a cabo de [REDACTED]
- iv) Las Partes no acreditan la manifestación consistente en que la cesión de *Slots* [REDACTED] [REDACTED] Ello ya que no ofrecen ningún razonamiento o explicación, ni presentan pruebas o elementos de convicción que sustenten su dicho. Tampoco explican cómo es que la cesión de *Slots* [REDACTED] cuando la asignación de *Slots* por parte del AICM (es decir, cuando la vía jurídica mediante la cual “adquirieron” los derechos de preferencia) no implica la adquisición de un derecho real a [REDACTED]

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

[REDACTED]
Las Partes presentan como propuesta de condicionamiento [REDACTED] de *Slots* diarios en el AICM. Al respecto, argumentan que el número de *Slots* asignados a Delta en el AICM en horarios saturados es de [REDACTED] y que el resto de ellos han sido prestados de manera temporal a Delta, [REDACTED]

El objetivo de un condicionamiento debe ser conservar las condiciones de competencia existentes en el mercado previo a la operación. En el caso que nos ocupa, esto implica conservar la presión competitiva que actualmente ejerce Delta en rutas desde y hacia el AICM. Para lograr lo anterior se requiere, entre otras cuestiones, [REDACTED] efectivamente utilizados por dicho agente, a uno o varios competidores.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

²⁴¹ Sobre el particular se destaca que obra en el expediente CNT-050-2015 el escrito presentado el seis de marzo de dos mil quince por la propia Interjet (folios 8295 al 8304), en desahogo del oficio DGC-CFCE-2015-94, en el que no manifestó que hubiere pagado un precio o una contraprestación en favor de Aerocalifornia correspondiente al valor comercial de los *Slots*. En efecto, de la lectura del escrito referido, se aprecia que los pagos realizados se utilizaron para sanear adeudos, liquidar empleados o asumir obligaciones con clientes que habían pagado boletos, pero en ningún momento Interjet reconoce la existencia de pagos que en sentido estricto sean equivalentes a una contraprestación realizada en favor de Aerocalifornia.

²⁴² El artículo 98 del RLA prevé, entre otros, el requisito de que las Partes involucradas en la cesión se encuentren al corriente en el pago de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea. Asimismo, el artículo 52 de la Ley de Aviación Civil establece lo siguiente: “Artículo 52. Cuando se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave o se cancele el vuelo por causas imputables al concesionario o permisionario, que tengan por consecuencia la denegación del embarque, el propio concesionario o permisionario, a elección del pasajero, deberá: I. Reintegrarle el precio del boleto o billete de pasaje o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje; II. Ofrecerle, con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiera pernoctar y, en este último caso, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto, o III. Transportarle en la fecha posterior que convenga al mismo pasajero hacia el destino respecto del cual se denegó el embarque. En los casos de las fracciones I y III anteriores, el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al veinticinco por ciento del precio del boleto o billete de pasaje o de la parte no realizada del viaje.”

En el expediente se cuenta con información respecto de los *Slots* efectivamente utilizados²⁴³ por Delta en dos mil quince, ya sea que éstos hayan sido asignados a Delta con base en criterios de antigüedad, cesiones de otras aerolíneas como Aerovías u otros mecanismos. Con base en esa información, se observa que existe una amplia variabilidad en el uso de *Slots* a lo largo del año e inclusive al interior de cada temporada.

Derivado de esa amplia variabilidad de los *Slots* utilizados por Delta dentro de una misma temporada, el promedio anual es una medida de tendencia central que representa de manera más adecuada la presencia efectiva de Delta en el AICM a lo largo del tiempo. El promedio de *Slots* utilizados por Delta en horarios saturados [REDACTED]

244

Por lo anterior, se concluye que la presencia de Delta en el AICM es de [REDACTED] promedio, por lo que el número de *Slots* a [REDACTED] como se sugiere en la Propuesta Final.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Procedimiento de cesión de Slots

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Si bien en la Propuesta Final se incluye un aspecto que se considera aceptable en el sentido de que, para llevar a cabo la cesión, las Partes deberán enviar una carta a todos los potenciales cesionarios en la que se les informe sobre la disponibilidad de los *Slots*, la Propuesta Final no detalla los elementos que deberá contener dicha carta.

Al respecto, para cumplir debidamente con su objetivo, la carta que se envíe a los potenciales cesionarios debe especificar que los *Slots* disponibles pueden ser solicitados por los cesionarios en cualquier horario que se encuentre dentro de la franja horaria saturada, es decir, de las siete horas a las veintidós horas con cincuenta y nueve minutos. Lo anterior, a fin de evitar cualquier comportamiento oportunista por parte de Aerovías y así permitir que sean los posibles cesionarios quienes elijan los *Slots* que más se ajusten a sus necesidades. Así, la demanda determinará la forma en que se asignen estos *Slots*.

Asimismo, las Partes deben cerciorarse y estarán obligados a que todo el procedimiento previsto en la Propuesta Final debe contener principios de igualdad y equidad. Para ello, en la sección 1.8 deberá asegurarse que la carta se envíe el mismo día a todos los posibles cesionarios y que esté redactada en los mismos términos.

²⁴³ Fuente: Información proporcionada por el AICM, referida en el folio 5114 y disponible en formato electrónico en el folio 7095.

²⁴⁴ Fuente: Información proporcionada por el AICM, referida en el folio 5114 y disponible en formato electrónico en el folio 7095.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

[Redacted]

[Large redacted area]

Evidencia documental para acreditar el cumplimiento de las condiciones

En la sección 1.9 de la Propuesta Final, como prueba de que efectivamente se realizó la cesión de Slots, las Partes proponen la entrega de cuatro documentales:

- i) La notificación hecha al Administrador Aeroportuario;
- ii) La evidencia documental que acredite el cumplimiento de lo establecido en los puntos (a) y (b) de la sección 1.8;
- iii) El contrato de Cesión que se firme con el Cesionario; y
- iv) La evidencia documental consistente en una confirmación por escrito bajo protesta de decir verdad emitida por un funcionario con poder suficiente para obligar a Aerovías, indicando que los Slots Cedidos no están siendo utilizados por Aerovías o Delta.

Estas cuatro medidas, si bien son adecuadas, resultan insuficientes para que la Comisión pueda asegurarse de que el cesionario cuenta con el Slot asignado y que, en consecuencia, está en posibilidad de usarlo.

[Redacted]

Las Partes proponen que, [Redacted]

[Redacted]

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

Al respecto, debe señalarse que [redacted] y, toda vez que actualmente se encuentra vigente una declaratoria de saturación en el campo aéreo del AICM,²⁴⁵ se considera altamente probable que alguna de las aerolíneas incluidas en el Anexo I de la Propuesta Final muestre interés en obtener los Slots a ser cedidos.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Asimismo, [redacted] no representa una alternativa viable para garantizar que las condiciones propuestas resuelvan los riesgos identificados en la concentración. Lo anterior, en virtud de que la COFECE no podría verificar o monitorear que [redacted]

[redacted] Una vez que el [redacted] éste deberá proceder en términos de las reglas de prioridad previstas en el artículo 95 del RLA. Sobre el particular, si bien se prevé que el Slot sea asignado a un transportista que opere vuelos regulares de pasajeros, de acuerdo con las “Reglas de Operación del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México” en caso de que “dos o más aerolíneas compitan por el mismo horario, este será otorgado a la aerolínea que: A. Que tenga la mayor antigüedad operando en el aeropuerto [...]” Así, existe la posibilidad de que quien obtenga los Slots [redacted] Adicionalmente, al actuar de conformidad con el artículo 95 del RLA, el AICM también puede asignar el Slot al transportista aéreo que lo ocupó en el periodo anterior.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

En este contexto, una vez que los [redacted], la decisión respecto de quién podrá utilizarlos reside únicamente en el AICM. La COFECE no puede, en virtud de la naturaleza y alcances de este procedimiento, obligar al AICM a asignarle los Slots a un “competidor viable” ni impedir que el AICM los asigne en términos de las normas que le compete aplicar.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

En este sentido, una vez que [redacted], se haría nugatoria la cesión de Slots a competidores viables ya que la COFECE no podría verificar o monitorear que tales Slots sean asignados y utilizados por un competidor eficaz. Por ese motivo, no sería viable tener por incumplida la condición en caso de que los Slots se asignen a un agente económico con el cual las Partes tengan celebrada cualquier tipo de alianza. De ser ese el caso, la condición no cumpliría su objetivo.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Asimismo, [redacted] 246 [redacted]

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Asignación de nuevos Slots

En el numeral 1.12 de la propuesta de condiciones, las Partes señalaron:

“1.12. [redacted]
[redacted]”

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

²⁴⁵ Publicada en el DOF el veintinueve de septiembre de dos mil catorce.

²⁴⁶ Para efectos de esta Resolución, se entiende que existe [redacted]

[Redacted]

Sin embargo, con el JCA, las Partes “podrán ofrecer, o expandir su ya existente oferta de, rutas y horarios atractivos para ciudades dentro de EU y México, en las cuales actualmente no existe oferta o la oferta existente es mínima.”²⁴⁷ Asimismo, [Redacted]

248

De igual forma, las Partes señalaron que el JCA [Redacted]

[Redacted] En estas rutas, como ya se mencionó previamente en esta resolución, [Redacted]

249

De esta manera, [Redacted]

[Redacted] de tal manera que [Redacted]

[Redacted] Por lo anterior, [Redacted]

Al respecto, las Partes señalan que la “(...) COFECE debe tener presente que los remedios no deben de ir en perjuicio del crecimiento de las aerolíneas ni afectar [Redacted]”

Dadas las condiciones de saturación existentes en el AICM, [Redacted]
Por ello, es necesario especificar que Aerovías y Delta [Redacted]

250

[Redacted] por cualquier causa, como puede ser una subasta en términos del artículo 98 del RLA, que sean *Slots* no utilizados o que hayan sido liberados por cualquier motivo (por ejemplo, mediante limitaciones a la aviación comercial de carga o vuelos oficiales).

Asimismo, la razón para condicionar la realización del JCA a [Redacted] es precisamente evitar una mayor acumulación de este insumo por parte de Aerovías, ya que esto podría tener efectos contrarios a la competencia y la libre concurrencia. En este sentido, [Redacted]

[Redacted] Por lo anterior, las Partes deberán comprometerse a solicitar y someterse a la autorización de la Comisión respecto de cualquier cesión de *Slots* que pretendan recibir por parte de terceros, en términos de la normativa aplicable.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

247 Folio: 12.

248 Folio 44.

249 Folio 2586.

250 [Redacted]

Décima Quinta. Tomando en cuenta los elementos señalados en la consideración Décima Cuarta, se considera que la autorización de la concentración materia del presente expediente podría sujetarse al cumplimiento de las condiciones que se expresan a continuación en la presente consideración y que se imponen en términos de lo establecido en los artículos 90, fracción V, último párrafo, y 91 de la LFCE. Esta COFECE considera que las condiciones mencionadas corrigen de forma estructural y conductual los riesgos identificados en la presente resolución y las mismas están directamente vinculadas, y guardan proporción con la corrección de los efectos de la concentración que se pretende, tal como lo establece el artículo 91 *in fine* de la LFCE. El cumplimiento de dichas condiciones evitaría que la operación tenga consecuencias adversas al proceso de competencia y libre concurrencia en los términos establecidos en la presente resolución.

A efecto de que pueda realizarse la transacción materia del presente expediente, Aerovías, y Delta deberán presentar dentro del plazo de diez (10) días hábiles siguientes a aquél en que surta efectos la notificación de la presente resolución, un escrito mediante el cual acepten incondicionalmente y en su totalidad las condiciones que a continuación se señalan.

Con fundamento en el artículo 126, fracción I, de la LFCE, se apercibe a Aerovías y Delta que, en caso de no hacerlo así dentro del plazo antes señalado, las condiciones se tendrán por no aceptadas y se estará a los resolutivos.

Condiciones

1. Cesión de *Slots* en el AICM

1.1. De conformidad con lo establecido en los artículos 91, de la LFCE y 98 del RLA, las Partes se obligan a ceder de forma [REDACTED], permanente, final e irrevocable [REDACTED] *Slots* en el AICM del Portafolio de *Slots* de Aerovías, para operar [REDACTED] (viaje redondo) diarias en el AICM tanto para la Temporada de Verano como para la Temporada de Invierno ("*Slots* a Cederse en el AICM"), de conformidad con lo siguiente:

1.2. Los *Slots* a Cederse en el AICM serán Cedidos por Aerovías a algún (o algunos) Cesionario (s) de los que se encuentran listados en el **Anexo I** de la Propuesta Final,²⁵¹ para operaciones de despegue y aterrizaje para cualquier ruta. [REDACTED]

1.3. Aerovías se compromete y garantiza que los *Slots* a Cederse en el AICM cumplen con los requisitos establecidos en la normativa aplicable, en especial, con lo dispuesto por el primer párrafo del artículo 98 del RLA que establece que los "*(...) horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas podrán intercambiarse o cederse con otros transportistas, siempre que ambos se encuentren al corriente en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 de este Reglamento; el horario en cuestión hubiera sido utilizado por lo menos un año por el transportista original, y se notifique al administrador aeroportuario de la operación, precisando el horario de que se trate (...)*" [énfasis añadido].

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

²⁵¹ Anexo I: [REDACTED]

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

En este sentido:

- (i) los *Slots* a Cederse en el AICM con base en esta sección deben formar parte del Portafolio de *Slots* de Aerovías;
- (ii) los *Slots* a Cederse en el AICM deben haber sido utilizados por lo menos un año por el cedente;
- (iii) el cedente y el cesionario deberán encontrarse al corriente en el pago de las contraprestaciones por los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea que les han sido proporcionados en el AICM;
- (iv) el cedente notificará al Administrador Aeroportuario de la Cesión.

1.4. Ningún Cesionario deberá ser una Aerolínea Restringida listada en el **Anexo II** de la Propuesta Final.²⁵²

1.5. Los *Slots* a Cederse en el AICM se encontrarán en las franjas horarias comprendidas entre las siete horas y las veintidós horas con cincuenta y nueve minutos.

1.6. Ni Aerovías ni Grupo Aeroméxico, ni Delta:

- (i) tomarán acción alguna que pueda impedir de cualquier manera la obtención de permisos o autorizaciones;
- (ii) interferirán con las operaciones del (de los) Cesionario(s).

1.7. La Cesión de los *Slots* a Cederse en el AICM deberá ser [REDACTED], permanente, final e irrevocable.

1.8 Para llevar a cabo la Cesión, las Partes deberán:

- (a) Enviar una carta el mismo día (utilizando un mismo formato/texto) a todos los posibles Cesionarios y que son los que se encuentran listados en el **Anexo I** de la Propuesta Final informando que se encuentran disponibles [REDACTED] de *Slots* en las franjas horarias mencionadas. En la carta se establecerá que: (i) los horarios disponibles se encuentran en la franja comprendida entre las siete y las veintidós horas con cincuenta y nueve minutos; (ii) se contará con el plazo de un (1) mes para recibir propuestas de los posibles Cesionarios; y (iii) las propuestas deberán indicar las franjas de horarios solicitadas por los posibles Cesionarios.
- (b) Una vez recibidas las propuestas, en las que se indicarán las franjas de horarios solicitadas por cada uno de ellos, las Partes cederán los *Slots* solicitados por el (los) posibles Cesionario(s), que consideren más apropiados.

1.9 Las Partes presentarán a la COFECE la evidencia documental siguiente:

A. Para poder llevar a cabo la operación notificada en el presente expediente:

- (i) La notificación hecha al Administrador Aeroportuario;

- (ii) La evidencia documental que acredite el cumplimiento de lo establecido en los puntos (a) y (b) del numeral 1.8 que antecede;
- (iii) El contrato de Cesión firmado con el Cesionario o los Cesionarios;
- (iv) La evidencia documental consistente en una confirmación por escrito, bajo protesta de decir verdad, emitida por persona con poder suficiente para obligar a Aerovías y Delta, indicando que todos los *Slots* Cedidos no están siendo utilizados por Aerovías o Delta.
- (v) La evidencia documental que acredite que el Cesionario o los Cesionarios, tiene(n) asignado(s) [REDACTED] *Slots* Cedidos y que está(n) en posibilidad de usarlo, de conformidad con la normativa vigente.

B. [REDACTED]

- (i) La evidencia documental consistente en una confirmación por escrito, bajo protesta de decir verdad, emitida por persona con poder suficiente para obligar a Aerovías y Delta, indicando que los *Slots* Cedidos en el AICM no están siendo utilizados por Aerovías o Delta. Este documento se presentará durante cada Temporada de Verano y de Invierno, posteriores a la fecha en que se efectúe la Cesión y hasta la Temporada de Invierno [REDACTED]. En su caso, esta obligación concluirá con el cese de operaciones del AICM si el mismo ocurre antes de la Temporada de Invierno [REDACTED].

1.10. [REDACTED]

1.12. [REDACTED]

253

254

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

²⁵³ En los términos previstos en el artículo 95 del RLA.

²⁵⁴ En el entendido de que este número no incluirá los ocho pares de *Slots* a cederse en términos de la Décima Quinta consideración de derecho de esta resolución.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Las Partes deberán solicitar la autorización de la Comisión en caso de que deseen recibir *Slots* mediante cesión de otras aerolíneas. En este sentido, las Partes deberán sujetarse al siguiente procedimiento:

[Redacted text block]

[Redacted text block]

255

[Redacted text block]

i.

[Redacted text block]

256

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

²⁵⁵ Con la finalidad de sustanciar de manera más ágil y sencilla el trámite tendiente a verificar el cumplimiento de las condiciones impuestas a Aerovías y/o Delta, el Secretario Técnico podrá ordenar la creación de un expediente para verificar el cumplimiento de las demás condiciones impuestas en la presente resolución.

²⁵⁶ La LFCE no contiene una definición explícita de control. Sin embargo, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha señalado que un Agente Económico puede ejercer una influencia decisiva o control sobre otros para actuar en los mercados, ya sea como consecuencia de actos jurídicos (*de iure*) o en los hechos (*de facto*). El control *de iure* puede darse de diversas formas, entre otras cuando: a) Un agente directa o indirectamente es tenedor o titular de la mayoría de las acciones o partes sociales de una empresa o un porcentaje de participación directa o indirecta que le permita imponer unilateralmente decisiones en asambleas; b) Existe la capacidad de dirigir o administrar a otro en virtud de un contrato, convenio, convenios de abastecimiento de largo plazo, el otorgamiento de créditos o cuando las actividades mercantiles de una o varias sociedades se realicen preponderantemente con otra o dependan preponderantemente de otra, de manera que ésta ejerza un poder real y una influencia decisiva o significativa sobre la primera; c) Se



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

009854

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

ii.	[Redacted]
iii.	[Redacted]
iv.	[Redacted]
v.	[Redacted]
vi.	[Redacted]
vii.	[Redacted]

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

tiene la capacidad o derecho de designar a la mayoría de los miembros del consejo de administración u órgano equivalente de otro; d) Existe la capacidad o el derecho de designar a directivos de alto nivel como directores, gerentes, directivos relevantes o factores principales de otro; o e) Existan vínculos de parentesco consanguíneo o por afinidad entre los Agentes Económicos que a su vez ejerzan control sobre una o diversas personas morales. Por otro lado, el análisis del control *de facto* debe atender no sólo al nivel de participación accionaria cuando ningún socio tiene mayoría absoluta, sino también a la posibilidad de que un socio minoritario pueda obtener la mayoría en las asambleas dado el nivel de asistencia; la posición de los otros accionistas (dispersión, vínculos de tipo estructural, económico o familiar con el accionista principal); y el interés financiero. Al respecto, en materia de competencia económica, el Poder Judicial también ha resuelto que el control ejercido por una persona moral puede ser real o latente (Véase el criterio contenido en la siguiente jurisprudencia: “GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO. SU CONCEPTO Y ELEMENTOS QUE LO INTEGRAN EN MATERIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA”. IIJ/ 9a. Época: T.C.C.: S.J.F. y su Gaceta: Tomo XXVIII, Noviembre de 2008; Pág. 1244. I.4o.A. J/66.

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

2.1. [REDACTED] Delta, directa o indirectamente, mantiene u obtiene una designación vigente para operar el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros en una ruta sin escalas entre cualquier punto en México y cualquier punto en los EUA, Aerovías no mantendrá y tampoco solicitará u obtendrá de cualquier forma, directa o indirectamente, una designación para operar la misma ruta utilizando sus propios aviones.

[REDACTED] las Partes deberán llevar a cabo las renunciaciones permanentes a las designaciones para cumplir con esta obligación. En el caso de las rutas que estén siendo operadas por ambas Partes, deberá renunciarse a la designación del país en el cual no existan más designaciones disponibles.

2.2. [REDACTED] Aerovías, directa o indirectamente, mantiene u obtiene una designación vigente para operar el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros en una ruta sin escalas entre cualquier punto en México y cualquier punto en los EUA, Delta no mantendrá y tampoco solicitará, u obtendrá de cualquier forma, directa o indirectamente, una designación para operar la misma ruta utilizando sus propios aviones.

[REDACTED] las Partes deberán llevar a cabo las renunciaciones permanentes a las designaciones para cumplir con esta obligación. En el caso de las rutas que estén siendo operadas por ambas Partes, deberá renunciarse a la designación del país en el cual no existan más designaciones disponibles. Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

2.3. Sin perjuicio de lo anterior, [REDACTED] las Partes se comprometen a renunciar de forma permanente a todas las designaciones bajo el Acuerdo Sobre Transporte Aéreo celebrado entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los EUA, firmado en la Ciudad de Washington D.C., vigente en esta fecha, que autoriza a una Parte el operar un servicio utilizando sus propios aviones en cualquier par de ciudades en donde dicha Parte no opera de forma temporal o todo el año. Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

2.4. [REDACTED] las Partes deberán acreditar la renuncia permanente a la designación a que se refieren los numerales 2.1., 2.2., y 2.3., para lo cual se comprometen a presentar a la COFECE el acuse de recibo del escrito presentado a la autoridad competente en el que Aerovías y/o Delta informen la renuncia a la designación de la ruta o las ruta(s) de que se trate. Si este escrito fuera redactado en un idioma distinto al español, las Partes deberán acompañar la correspondiente traducción realizada por un perito traductor. Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

2.5. Aerovías y Delta quedarán exceptuadas de cumplir con las obligaciones previstas en los numerales 2.1., 2.2., 2.3., y 2.4., únicamente cuando entre en vigor el Acuerdo Sobre Transporte Aéreo celebrado entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de EUA, firmado en la Ciudad de Washington D.C., el dieciocho de diciembre de dos mil quince, siempre y cuando éste se apruebe y entre en vigor exactamente los mismos términos en los que se adjunta como **Anexo B** a esta Resolución.²⁵⁹

3. Disposiciones Generales

²⁵⁹ Fuente: Información proporcionada por la SCT, referida en el folio 4737 y disponible en los folios: 4791 a 4842. Dicha información también fue proporcionada por las Partes como Anexo III de la Propuesta Inicial de condiciones, disponible en los folios 8596 al 8622.

3.1. Las presentes condiciones son vinculantes para las Partes y sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas, incluyendo todas las empresas de Grupo Aeroméxico y de Delta.

3.2. [REDACTED] la operación [REDACTED] en los numerales 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 inciso (i), 1.7, 1.8, 1.9, apartado A, 1.11, 2.3 y 2.4 de la presente consideración de derecho.

3.3. [REDACTED] quedará sujeta al cumplimiento total e irrestricto de las condiciones previstas en los numerales 1.6, inciso (ii), 1.9, apartado B, 1.10, 1.12 de la presente consideración de derecho.

3.4 Por su parte, las condiciones previstas en los numerales 2.1 y 2.2 deberán ser cumplidas de forma total e irrestricta [REDACTED]

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

3.5 La aceptación incondicional y total de las condiciones descritas en la presente consideración de derecho, por parte de Aerovías y Delta deberá presentarse dentro del plazo de diez (10) días hábiles siguientes a aquél en que surta efectos la notificación de la presente resolución.

Una vez que las Partes acepten las condiciones, la Comisión hará del conocimiento del AICM lo dispuesto en el apartado 1.12 de la presente consideración de derecho.

4. Definiciones para efectos de las presentes condiciones:

ACC

El Acuerdo de Cooperación Conjunta celebrado entre Delta Air Lines, Inc., y Aerovías de México, S.A., de C.V., de fecha veintisiete de marzo de dos mil quince.

Administrador Aeroportuario

Conforme al término definido en el artículo 63 de la Ley de Aeropuertos, es quien determina los horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves en el AICM.

Aerolínea Restringida

Concesionarios o permisionarios prestadores del servicio de transporte aéreo regular de pasajeros que se señalan en el **Anexo II** de la Propuesta Final.

Aerolitoral

Aerolitoral, S.A. de C.V.

Aerovías

Aerovías de México, S.A. de C.V., y sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas.

Para efectos de estos condicionamientos y la Cesión de *Slots*, la definición de Aerovías incluye a Aerolitoral.

AICM

El actual Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México.

Cesión de *Slots* (incluyendo los verbos relacionados tales como "Ceder")

Para el AICM, la Cesión de *Slots* de conformidad con el artículo 98 del RLA, que las Partes lleven a cabo conforme a las presentes condiciones.

COFECE o Comisión

Comisión Federal de Competencia Económica de los Estados Unidos Mexicanos.

Cesionario

Concesionario(s) o permisionario(s) prestadores del servicio de transporte aéreo regular de pasajeros que califiquen para beneficiarse de la Cesión de *Slots* a Cederse en el AICM en virtud de su independencia de las Partes, es decir que no son Aerolíneas Restringidas. Los Cesionarios se señalan en el **Anexo I** de la Propuesta Final.

Delta

Delta Air Unes, Inc., y sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas.

Fecha de Cierre

Fecha en que el ACC entre en vigor de conformidad con sus términos y condiciones. [REDACTED]

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 14, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Grupo Aeroméxico

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas, incluyendo a Aerovías y Aerolitoral.

Partes

Aerovías y Delta, así como sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas correspondientes.

Portafolio de *Slots* de Aerovías

Slots que le han sido Asignados a Aerovías en el AICM, entre las siete y las veintidós horas con cincuenta minutos. El portafolio de *Slots* de Aerovías incluye los *Slots* asignados a Aerolitoral.

Slots

Los horarios de aterrizaje o despegue en el AICM a que se refieren la Ley de Aeropuertos y el RLA.

***Slots* a Cederse en el AICM**

Los *Slots* a ser cedidos de conformidad con el numeral 1 de la presente consideración de derecho.

Temporada de Invierno

El periodo de tiempo que inicia el último domingo de octubre y concluye el primer sábado de abril - *i.e.* inicia el veinticinco de octubre de dos mil quince y concluye el dos de abril de dos mil dieciséis.

Temporada de Verano

El periodo de tiempo que inicia el primer domingo de abril y concluye el último sábado de octubre - *i.e.* inicia el tres de abril de dos mil dieciséis y concluye el veintinueve de octubre de dos mil dieciséis.

Por lo anteriormente expuesto, el Pleno de esta Comisión:



009859

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

RESUELVE

PRIMERO. Se objeta la concentración notificada por Aerovías de México, S.A. de C.V. y Delta Air Lines Inc., relativa al expediente en que se actúa, en los términos en los cuales fue planteada en el escrito de notificación y los demás escritos, documentos e información presentada por las Partes.

SEGUNDO. Se sujeta la autorización de la operación al cumplimiento de las condiciones impuestas en la Décima Quinta consideración de derecho de la presente resolución, de conformidad con el artículo 90, fracción V, párrafo tercero, de la LFCE.

TERCERO.- Para efectos del **RESOLUTIVO SEGUNDO**, Aerovías de México, S.A. de C.V. y Delta Air Lines Inc. deberán presentar por escrito la aceptación incondicional y total de las condiciones descritas en la Décima Quinta consideración de derecho de la presente resolución dentro del plazo de diez (10) días hábiles siguientes a aquél en que surta efectos la notificación de la presente resolución. Lo anterior en el entendido de que en caso de no presentar dicha aceptación dentro del plazo señalado se estará al **RESOLUTIVO PRIMERO**.

CUARTO. En caso del incumplimiento de las condiciones a las que se sujeta la subsistencia de la transacción, se tramitará el incidente correspondiente en términos de los artículos 132 y 133 de la LFCE y se sancionará conforme a lo dispuesto por el artículo 127, fracción IX y, en su caso, en términos de la normativa aplicable en materia de competencia económica.

QUINTO. En caso de que Aerovías de México, S.A. de C.V. y Delta Air Lines Inc. acepten incondicionalmente la totalidad de las condiciones señaladas en términos del **RESOLUTIVO SEGUNDO Y TERCERO** dentro del plazo establecido en la presente resolución para aceptarlas, la presente autorización tendrá una vigencia de seis (6) meses contados a partir de que Aerovías de México, S.A. de C.V., y Delta Air Lines Inc. presenten a la Comisión la aceptación respectiva, plazo que podrá ser prorrogado hasta por otro periodo similar en casos debidamente justificados, de conformidad con el artículo 90, párrafo segundo, de la LFCE.

SEXTO. Las Partes deberán presentar la documentación que acredite la realización del acto o actos relativos a la ejecución de la operación dentro de un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha de su realización, siempre que dicho acto o actos se hayan realizado dentro del plazo determinado en el **RESOLUTIVO QUINTO** anterior.

SÉPTIMO. Esta resolución se otorga sin prejuzgar sobre otras autorizaciones que en su caso deban obtener los agentes económicos involucrados en la concentración de otras entidades u órganos gubernamentales, ni sobre la realización de prácticas monopólicas u otras conductas anticompetitivas que, en términos de esta Ley, disminuyan, dañen o impidan la libre concurrencia o la competencia económica, por lo que no releva de otras responsabilidades a los agentes económicos involucrados.

OCTAVO. Esta resolución se emite conforme a lo notificado por Aerovías de México, S.A. de C.V. y Delta Air Lines Inc., y a la información que consta en el presente expediente.



009860

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

Notifíquese personalmente. Así lo resolvió, por unanimidad de votos, el Pleno de esta Comisión en la sesión de mérito, con fundamento en los artículos citados a lo largo de la presente resolución, y ante la fe del Secretario Técnico, con fundamento en los artículos 4, fracción IV, 18, 19 y 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI, del Estatuto.- Conste.

**Alejandra Palacios Prieto
Comisionada Presidenta**

**Jesús Ignacio Navarro Zermeño
Comisionado**

**Martín Moguel Gloria
Comisionado**

**Benjamín Contreras Astazarán
Comisionado**

**Alejandro Ildelfonso Castaneda Sabido
Comisionado**

**Eduardo Martínez Chombo
Comisionado**

**Sergio López Rodríguez
Secretario Técnico**

c.c.p. José Luis Ambríz Villalpa. Director General de Concentraciones. Para su seguimiento.



009861

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

Anexo A. Análisis Económico.

Con el propósito de coadyuvar en la determinación del mercado relevante y en la identificación de los efectos de la alianza entre Delta y Aeroméxico para operar de manera conjunta todos sus vuelos entre EUA-México, se construyó un ejercicio econométrico que analiza los determinantes de los precios de los vuelos transfronterizos de Aeroméxico, considerando diversos indicadores de competencia.

Datos.

La base de datos proviene de la pericial realizada por la [REDACTED] y [REDACTED]

Esta base contiene [REDACTED]

Artículos 3, fracción IX y 125 de la LFCE, y 3 fracción II, 14 fracción I, 18 fracción II y 20 fracción VI de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

[REDACTED] ¹ En la sección “*Construcción de la base de datos*” de este Anexo, se describe el proceso de depuración de la información y de construcción de las variables.

Construcción de la base de datos.

El proceso para realizar la depuración es el siguiente:

1. La base de datos contiene cuarto millones ciento y un mil novecientos setenta y seis (4'101,976) observaciones.
2. Se eliminaron ciento sesenta y tres mil doscientas veinte y nueve (163,229) observaciones que representan el tres punto noventa y ocho por ciento (3.98%) del total de observaciones, y que corresponden a boletos que tienen más de cuatro (4) tramos.²
3. Para cada uno de los aeropuertos que toca el itinerario se incorporó la clave del país y el nombre de la ciudad.³
4. Se eliminaron los vuelos no redondos, que representaron el treinta y ocho punto cero ocho por ciento (38.08%) del total de observaciones, que representan un millón quinientos sesenta y un mil novecientos veinte y un (1'561,921) observaciones.⁴
5. Se eliminan todas las observaciones que, en algún punto del itinerario, tocan un aeropuerto fuera de México o Estados Unidos. Las observaciones que fueron eliminadas son cuatrocientas sesenta y seis mil seiscientos cincuenta (466,650) y representan once punto treinta y ocho por ciento (11.38%) del total.

¹ Ver página B-1 de dicho informe pericial. La información se encuentra en la carpeta electrónica *Backup for Chity-Pindyck White Paper\Data Processing\Aeromexico Transaction Data*. Disponible en dispositivo electrónico en el folio 4005.

² Sólo se consideraron estos itinerarios en virtud de que vuelos con más tramos son irregulares y no puede determinarse si éstos son multideestino, por ejemplo, existen vuelos con más de diez (10) tramos.

³ La información de cada aeropuerto se obtuvo del archivo *\Backup for Chity-Pindyck White Paper\Data Processing\Airport Characteristics\Input\airports name and location.xlsx*. Disponible en dispositivo electrónico en el folio 4005.

⁴ Esto es congruente con las referencias académicas, en las que únicamente se consideran vuelos redondos. Incluso en la pericial antes referida se sigue la misma metodología. Adicionalmente, se estimaron los mismos modelos considerando solo vuelos sencillos, e integrando los vuelos sencillos y redondos en solo modelo. En ambos casos los resultados son cualitativamente similares.

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

6. Se eliminan todas las observaciones que implican tráfico nacional; es decir, vuelos que en todos sus puntos tocan el mismo país. Las observaciones que fueron eliminadas son un millón doscientas sesenta y seis mil ciento cuarenta y siete (1'267,147) y representan treinta punto ochenta y nueve por ciento (30.89%) del total.
7. En este punto se tienen seiscientos cuarenta y tres mil veinte y nueve (643,029) observaciones que representa el quince punto sesenta y siete por ciento (15.67%) del total, las cuales representan el tráfico transfronterizo entre México y EUA.
8. Se considera que el origen está representado por el primer aeropuerto del itinerario.
9. Para la identificación del destino se tienen los siguientes casos:
 - a. Para los vuelos con sólo dos tramos (redondos sin escala), el destino corresponde al aeropuerto intermedio del itinerario. Por ejemplo, en el itinerario *GDL-LAX-GDL*, el origen es Guadalajara y el destino es Los Ángeles. Estas observaciones son cuatrocientas siete mil ciento noventa y ocho (407,198), y representan sesenta y tres punto treinta y dos por ciento (63.32%) del total del tráfico transfronterizo.
 - b. Para los vuelos con tres tramos, cuando en alguno de los aeropuertos intermedios toca un *hub* de Delta o Aeroméxico, suponemos que el otro aeropuerto es el destino. Por ejemplo en el itinerario *MEX-SFO-GDL-MEX*, el origen es la Ciudad de México, el destino es San Francisco, sin embargo en el regreso se realizó una escala en Guadalajara. Estas observaciones son veintiún mil trescientos veintinueve (21,329) y representan tres punto tres por ciento (3.3%) del total del tráfico transfronterizo.
 - c. En el caso de vuelos con cuatro tramos (observaciones que tocan cinco veces un aeropuerto, por ejemplo (*JFK-MEX-CUN-MEX-JFK*), suponemos que el vuelo tuvo dos escalas. En este sentido, se evaluaron los siguientes casos:
 - i. En el caso de que el itinerario haga escala en el mismo aeropuerto (ida y vuelta), el destino es el aeropuerto que es intermedio. Por ejemplo, en el itinerario *JFK-MEX-CUN-MEX-JFK*, el origen es Nueva York, el destino es Cancún y hace escala en la ida y vuelta en el AICM. Estas observaciones son ciento setenta y ocho mil novecientas treinta y uno (178,931) y representan el veinte y siete punto ochenta y tres por ciento (27.83%) del total del tráfico transfronterizo.
 - ii. En el caso de que el itinerario haga escala en aeropuertos diferentes, se identificó como destino al aeropuerto que no es un *hub*. Por ejemplo, en el itinerario *MEX-SLC-SEA-LAX-MEX*, el origen es la Ciudad de México, el destino es Seattle y hace escala en la ida en Salt Lake City y en la vuelta en Los Ángeles. Estas observaciones son trece mil doscientos veinte y uno (13,221) y representan dos puntos cero seis por ciento (2.06%) del total del tráfico transfronterizo.
 - d. Tanto para los vuelos con tres y cuatro tramos, si el itinerario sólo toca en un punto alguna ciudad de Estados Unidos o México, suponemos que ese es el destino. Por ejemplo, la ruta *GDL-SFO-TIJ-GDL* tiene como origen Guadalajara, destino San Francisco y en el regreso hace escala en Tijuana. Estas observaciones son cuatro mil trescientos setenta y seis (4,376) y representan el cero punto sesenta y ocho por ciento (0.68%) del total del tráfico transfronterizo.

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

- c. Después del proceso de identificación de destinos, se encontraron doscientos una (201) observaciones sin poder clasificar el destino. Estas observaciones fueron eliminadas.
10. En total, se identificó el destino en seiscientos veinte cuatro mil ochocientos cincuenta y cuatro (624,854) observaciones que representan el noventa y siete punto dos por ciento (97.2%) del total del tráfico transfronterizo. En consecuencia, se eliminaron diecisiete mil novecientas setenta y cuatro (17,974) observaciones.
 11. Se eliminaron treinta y cuatro mil seiscientos setenta y dos (34,672) observaciones con tarifa cero (0). Éstas representaron el cinco punto cincuenta y cuatro por ciento (5.54%) del total de tráfico transfronterizo con destino identificado.
 12. Se eliminaron cincuenta y nueve (59) observaciones que corresponden a transacciones que no se realizaron con dólares o pesos mexicanos.
 13. Se eliminaron doscientos cuarenta y dos (242) observaciones que corresponden boletos que tienen como fecha de reserva el año mil novecientos ("1900").
 14. Para homologar las observaciones que tenían su tarifa en pesos, se utilizó el tipo de cambio publicado en el DOF, para la fecha que fue creada la reserva. En el caso de reservas realizadas en fin de semana o día festivo, se consideró el tipo de cambio del día hábil anterior.
 15. Para el cálculo de las distancias entre aeropuertos se utilizó la latitud y la longitud del origen y el destino. Para el cálculo se utilizó el comando de STATA "geodist", que calcula la distancia curva más corta entre dos puntos.⁵
 16. Después de este punto se tienen quinientos ochenta y nueve mil ochocientos ochenta y un (589,881) observaciones.
 17. Para el cálculo de la estadística descriptiva y de las regresiones, se descartó a las observaciones aberrantes que estuvieran por arriba o por abajo del cinco (5) percentil de la distribución de la tarifa. El límite inferior del cinco (5) percentil es ciento quince (115) dólares, y el superior es setecientos setenta y seis (776) dólares. El número de observaciones para dichos cálculos es de quinientos treinta y un mil, quinientos treinta (531,530).

Para la construcción de las variables se realizó lo siguiente:

1. Para el cálculo del precio por kilómetro, la tarifa fue dividida entre dos veces la distancia entre el origen y el destino.
2. Para obtener los datos de competidores directos y potenciales se utilizaron las bases de datos entregadas por los competidores (incluido Delta).⁶

⁵ El comando *geodist* también es usado en el peritaje antes referido.

⁶ Volaris: Información presentada el tres de febrero de dos mil dieciséis mediante la cual Volaris pretendió el desahogo de la información requerida por la Comisión: Fuente: Información referida en el folio 5082 y disponible en dispositivo electrónico 5097.

Interjet: Información presentada el veintisiete de enero de dos mil dieciséis en alcance a la información presentada el veintidós de enero de dos mil dieciséis mediante la cual Internet entregó la totalidad de la información requerida por la Comisión. Fuente: Información referida en el folio 4944 a 4974.

American: Información presentada el veintiséis de enero de dos mil dieciséis en alcance a la información presentada el quince de enero de dos mil dieciséis mediante la cual American entregó la totalidad de la información requerida por la Comisión. Fuente: Información referida en el folio 4945 y disponible en los folios 4947 a 4967.

United: Información presentada el dos de febrero de dos mil dieciséis mediante la cual United pretendió el desahogo de la información requerida por la Comisión. Fuente: Información referida en el folio 5074 y disponible en dispositivo electrónico del folio 5075.

Las bases de datos incluyen los vuelos transfronterizos entre México y EUA. Esto permite capturar únicamente el efecto de la competencia actual y potencial que proviene de otro vuelo transfronterizo.

Debido a que tenemos datos de Aeroméxico de enero a mayo del año dos mil quince, la información de las rutas coincidentes de los competidores fue capturada para el mismo periodo.

El Modelo.

La variable dependiente del modelo es el logaritmo natural del precio por kilómetro de las transacciones de Aeroméxico. Las variables explicativas (X) que se utilizan en el modelo son las siguientes:

- *distancia*: es una variable que mide la distancia entre el origen y el destino. Captura las no linealidades en la relación entre el precio del boleto y la distancia. También se incorpora esta variable al cuadrado.
- *compruta*: es una variable que mide el número de competidores en la ruta, excluyendo a Delta.
- *compciudad_o*: es una variable que indica el número de competidores potenciales (incluido Delta) en la ciudad de origen del vuelo, medido como el número de competidores que están presentes en el aeropuerto.
- *dumrival*: es una variable dicotómica⁷ que toma el valor de 1 cuando en el origen Aeroméxico no enfrenta competidores. Toma el valor de 0 en otro caso.
- *dumrival2*: es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando Aeroméxico no enfrenta competidores en la ruta. Toma el valor de 0 en otro caso.
- *hub_delta_o*: es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando en el origen es un *hub* de Delta, 0 en otro caso.
- *hub_mexicanas_o*: es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando en el origen es un *hub* de alguna aerolínea mexicana (Volaris e Interjet), 0 en otro caso.
- *hub_norte_o*: es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando en el origen es un *hub* de alguna aerolínea norteamericana (United y American), 0 en otro caso.
- *sale_mex_pais*: es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando el origen es México, 0 en otro caso.
- *aicm_o*: es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando el origen es el AICM, 0 en otro caso.

Delta: Información presentada el treinta de marzo de dos mil dieciséis mediante la cual Delta pretendió el desahogo de la información requerida por la Comisión mediante el acuerdo de diez de febrero de dos mil dieciséis. Fuente: Información referida en los folios 8971 y disponible en dispositivo electrónico en el folio 8978.

⁷ Una variable dicotómica expresa la presencia o ausencia de una característica cualitativa. El coeficiente estimado asociado a una variable dicotómica mide el impacto de dicha variable sobre el valor esperado de la variable dependiente. Cuando se trata de un modelo logarítmico, este coeficiente requiere una transformación adicional ($e^{\beta} - 1$), sin embargo, las magnitudes son muy semejantes cuando el beta estimado es menor a punto cinco.

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

- *esc_aicm*: es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando el itinerario hace escala en el AICM, 0 en otro caso.
- *delta_ruta*: es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando opera Delta en la ruta, 0 en otro caso.
- *escala*: es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando es un vuelo con escala, 0 en otro caso.
- *codigo*: es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando es un vuelo con código compartido, 0 en otro caso.

A continuación, se presenta la estadística descriptiva de las variables utilizadas en el modelo:

Variable	Observaciones	Media	Desviación Estándar	Mínimo	Máximo
Precio por kilómetro (dólares)	531,530	0.094	0.205	0.015	5.328
<i>distancias</i>	531,530	2447.4	697.7	192.2	6,110.6
<i>compruta</i>	531,530	1.056	0.831	0	3
<i>comciudad_o</i>	531,530	3.795	1.320	0	5
<i>dumrival</i>	531,530	0.012	0.107	0	1
<i>dumrival2</i>	531,530	0.144	0.351	0	1
<i>hub_delta_o</i>	531,530	0.230	0.421	0	1
<i>hub_mexicanas_o</i>	531,530	0.404	0.491	0	1
<i>hub_norte_o</i>	531,530	0.335	0.472	0	1
<i>sale_mex_paíss</i>	531,530	0.478	0.500	0	1
<i>aicm_o</i>	531,530	0.321	0.467	0	1
<i>esc_aicm</i>	531,530	0.301	0.459	0	1
<i>delta_ruta</i>	531,530	0.843	0.364	0	1
<i>escala</i>	531,530	0.358	0.480	0	1
<i>codigo</i>	531,530	0.088	0.284	0	1

La base de datos incluye mil ciento noventa uno (1,191) rutas de vuelos redondos. El sesenta y dos punto veintiuno por ciento (62.21%) de los boletos vendidos se concentra en dieciséis (16) rutas.⁸ El treinta y siete punto setenta y nueve por ciento (37.79%) restante de los boletos vendidos se reparte entre mil ciento setenta y cinco (1,175) rutas, los cuales se atienden principalmente con vuelos con escala [setenta y cuatro punto noventa y ocho por ciento (74.98%) del treinta y siete punto setenta y nueve por ciento (37.79%)].

El modelo fue estimado con el método de mínimos cuadrados ordinarios, con errores estándar robustos.⁹ El modelo especificado es de la forma $Y = X\beta + \varepsilon$. Donde, Y representa el logaritmo natural del precio por kilómetro; X representa el conjunto de variables explicativas, y ε es el término de error.

8

Este modelo es análogo al realizado por la [redacted] y [redacted] antes referido.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

Resultados.

A continuación se presentan los resultados. Es importante señalar que se presentan dos especificaciones, una que incluye *dumrival* y otra que no, en virtud de que se observó una baja proporción de los datos en los que sólo participa Aeroméxico en el origen [uno por ciento (1%)].¹⁰

VARIABLES	sin dumrival	con dumrival
distancia	-0.00113*** (7.29e-06)	-0.00113*** (7.33e-06)
distancia2	1.57e-07*** (1.45e-09)	1.57e-07*** (1.45e-09)
compruta	-0.0223*** (0.00124)	-0.0226*** (0.00124)
compciudad_o	-0.0140*** (0.00101)	-0.0133*** (0.00104)
dumrival		0.0189** (0.00761)
dumrival2	0.102*** (0.00604)	0.101*** (0.00608)
hub_delta_o	0.0685*** (0.00176)	0.0682*** (0.00177)
hub_mexicanas_o	0.0144*** (0.00530)	0.0151*** (0.00532)
hub_norte_o	-0.0489*** (0.00194)	-0.0494*** (0.00195)
sale_mex_pais	-0.0305*** (0.00369)	-0.0326*** (0.00387)
aicm_o	0.184*** (0.00323)	0.184*** (0.00323)
esc_aicm	0.218*** (0.00319)	0.218*** (0.00319)
delta_ruta	-0.0417*** (0.00591)	-0.0426*** (0.00593)
escala	-0.125*** (0.00320)	-0.125*** (0.00320)
codigo	0.284*** (0.00223)	0.284*** (0.00224)
intercepto	-0.960*** (0.0104)	-0.961*** (0.0104)
Observaciones	531,530	531,530
R ²	0.242	0.242

Notas: Errores estándar robustos entre paréntesis. *** Significativo al uno por ciento (1%); ** Significativo al cinco por ciento (5%); * Significativo al diez por ciento (10%).

¹⁰ Adicional a los modelos aquí presentados, se calculó una regresión con efectos fijos de ciudad de origen. Bajo esta especificación sólo se mantuvieron los regresores que varían por ciudad (*distancia*, *distancia*², *compruta*, *dumrival*², *esc_aicm*, *delta_ruta*, *escala* y *codigo*). Los parámetros estimados mantienen su signo y los efectos fijos son estadísticamente significativos al noventa y nueve por ciento (99%). Esto es evidencia de la robustez de los resultados, ya que un modelo de efectos fijos captura toda la información no observada asociada a las características de cada ciudad de origen y que está correlacionada con las variables *X*. Véase sección 11.4 de Greene, William, *Econometric Analysis*, séptima edición.

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

En todos los casos, las variables tienen los signos esperados y son consistentes con los resultados de otros documentos académicos.¹¹ Algunos resultados del ejercicio econométrico son:

- Los resultados de las regresiones son consistentes con el hecho de que existe un cuello de botella en el AICM. Los coeficientes relevantes son el de *esc_aicm* y *aicm_o*. Aeroméxico fija en promedio precios dieciocho por ciento (18%) más elevados para vuelos que parten desde el AICM y veintiuno por ciento (21%) más elevados para vuelos que tienen escala en él.
- Los coeficientes, conjuntamente, de *compruta*, *dumrival*, *dumrival2* y *delta_ruta* capturan cual es el efecto directo en los precios de los vuelos de Aeroméxico. Consistente con la teoría, entre mayor competencia directa, los precios son menores. El coeficiente de *delta_ruta* refleja la presión competitiva directa que existe en rutas donde tanto Aeroméxico como Delta están compitiendo. En promedio, los precios en esas rutas son estadísticamente más bajos. El coeficiente negativo de *compruta* nos indica que, efectivamente, entre más competidores haya en la ruta, en promedio, los precios son más bajos. Por último, la variable *dumrival2*, indica que Aeroméxico fija en promedio precios diez por ciento (10%) (estadísticamente significativo) más elevados en rutas donde no tiene competencia.
- La variable *compciudad_o* mide el efecto de la competencia potencial en cada ruta. Por cada competidor adicional en el lugar de origen de la ruta, los precios son en promedio uno punto tres por ciento (1.3%) menores. En este sentido, se refuerza la definición de mercado relevante como la red (y no ruta por ruta), ya que ante una mayor amenaza de entrada, los precios son consistentemente más bajos.
- El coeficiente de la variable *hub_norte_o* captura el efecto de la presencia de un *hub* de un competidor norteamericano. Este coeficiente tiene el signo esperado (negativo) y es significativo. Es decir, los *hubs* de competidores disciplinan a Aeroméxico. Para el caso de la variable *hub_delta_o*, el signo es positivo. Esto es de esperarse, si se considera que dado el acuerdo de código compartido entre Delta y Aeroméxico, los vuelos de ésta última son alimentados por los *hubs* de Delta, lo cual le permite fijar precios más elevados.

¹¹ Por ejemplo ver "The Price effect of eliminating potential competition: evidence from an airline merger" de Kwoka y Shumilkina.



009868

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

2. Última versión del nuevo Convenio



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

009869

Pleno

Resolución

Expediente CNT-050-2015

2.1 Versión en español



009870

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

**ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en adelante "las Partes");

COMPARTIENDO el compromiso de fomentar y facilitar un sistema de aviación internacional basado en la competencia en el mercado entre las líneas aéreas;

DESEANDO brindar a las líneas aéreas la posibilidad de ofrecer al público viajero y de comercio de carga una variedad de opciones de servicio, y deseando alentar a cada línea aérea a desarrollar y aplicar tarifas innovadoras y competitivas;

DESEANDO facilitar la expansión de oportunidades del transporte aéreo internacional;

DESEANDO asegurar el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional y reafirmando su profunda preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que comprometen la seguridad de las personas o la propiedad, perjudican las operaciones del transporte aéreo y debilitan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

SIENDO partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Han acordado lo siguiente:



009871

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

**ARTÍCULO 1
Definiciones**

Para los efectos del presente Acuerdo, y salvo especificación en contrario, la referencia:

1. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y en el caso de los Estados Unidos de América, el Departamento de Transporte y cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dicha Secretaría o el Departamento de Transporte;
2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo y cualquiera de sus anexos o las enmiendas a los mismos;
3. "Transporte Aéreo" significa el transporte público en aeronaves, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, regular o de fletamento, por remuneración o en alquiler;
4. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y comprende:
 - a. cualquier enmienda que haya entrado en vigor de conformidad con el Artículo 94, inciso a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas Partes, y
 - b. cualquier Anexo o enmienda a los mismos, adoptados de conformidad con el Artículo 90 del Convenio, siempre que dicho Anexo o enmienda se encuentre en vigor para ambas Partes, en un momento determinado.

5. "Línea Aérea Designada" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;
6. "Costo Total" significa el costo derivado de la prestación del servicio, más un cargo razonable por gastos administrativos;
7. "Transporte Aéreo Internacional" significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
8. "Tarifa" significa cualquier precio, tasa o cargo por el traslado de pasajeros, equipaje o carga (excepto correo) a través de transporte aéreo, incluyendo transporte terrestre en relación con el transporte aéreo internacional, cobrado por las aerolíneas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la aplicación de dicho precio, tasa o cargo;
9. "Escala para Fines no Comerciales" significa un aterrizaje para cualquier fin distinto al embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga o correo en transporte aéreo;
10. "Territorio" significa las áreas terrestres, aguas interiores y el mar territorial bajo la soberanía de una Parte; y
11. "Derechos Impuestos a los Usuarios" significa un derecho impuesto a las líneas aéreas por la provisión de instalaciones y servicios aeroportuarios, de medio ambiente aeroportuario, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo instalaciones y servicios conexos.

ARTÍCULO 2
Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la operación del transporte aéreo internacional a través de las líneas aéreas de la otra Parte:

- a. el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- b. el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
- c. los derechos que de otra manera sean especificados en este Acuerdo.

2. Nada de lo dispuesto en el presente Artículo se interpretará en el sentido de conferir a la línea aérea o líneas aéreas de una Parte los derechos de llevar a bordo, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, su equipaje, carga, o correo transportado por remuneración y destinado a otro punto dentro del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3
Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar cuantas líneas aéreas desee para la operación del transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo y de cancelar o modificar tales designaciones. Dichas designaciones serán comunicadas por escrito a la otra Parte a través de los canales diplomáticos, y deberán indicar si la línea aérea está autorizada para operar el tipo de transporte aéreo especificado en los Anexos.

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

2. Al momento de recibir la designación, y las solicitudes de una línea aérea designada, en el formato y modo prescrito para la obtención de las autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte deberá otorgar las respectivas autorizaciones y permisos, con un mínimo de demora administrativa, siempre que:

- a. la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea pertenezcan a la Parte que designa a la línea aérea, a los nacionales de dicha Parte, o a ambos;
- b. la línea aérea designada esté calificada para cumplir con las condiciones establecidas conforme a las leyes y reglamentos comúnmente aplicados a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la solicitud o solicitudes; y
- c. la Parte que designa a la línea aérea mantiene y administra los estándares establecidos en el Artículo 6 (Seguridad) y Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 4

Revocación de la Autorización

1. Cualquiera de las Partes puede revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada de la otra Parte cuando:

- a. la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la otra Parte, a los nacionales de dicha Parte, o a ambos;
- b. la línea aérea designada haya dejado de cumplir las leyes y reglamentos referidos en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) de este Acuerdo; o



009875

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

c. la otra Parte no mantiene ni administra los estándares establecidos en el Artículo 6 (Seguridad).

2. Salvo que la adopción de medidas inmediatas sea esencial para prevenir que persista el incumplimiento a que se refiere el párrafo 1, incisos b o c del presente Artículo, los derechos establecidos en el presente Artículo se ejercerán sólo después de consultar con la otra Parte.

3. El presente Artículo no restringe los derechos de cualquiera de las Partes para retener, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación o el permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 5

Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la admisión o salida de su territorio de una aeronave dedicada a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dicha aeronave mientras se encuentre dentro de su territorio, deberán ser cumplidas por dicha aeronave a la entrada, permanencia o salida del territorio de la primera Parte.

2. A la entrada, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en una aeronave (incluyendo los reglamentos relacionados con la entrada, el despacho, la seguridad de la aviación, la inmigración, los pasaportes, las aduanas y la cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales) deberán ser cumplidos por, o en representación de, dichos pasajeros, tripulación o carga de las líneas aéreas de la otra Parte.



ARTÍCULO 6

Seguridad

1. Cada Parte reconocerá como válidos, para fines de operación del transporte aéreo previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia, y las licencias expedidas o validadas por la otra Parte y que estén vigentes, en el entendido que los requisitos para dichos certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a los requisitos mínimos que pueden establecerse de conformidad con el Convenio. No obstante, cada Parte puede rehusarse a reconocer como válidos, para efectos de vuelos sobre su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgados o validados por la otra Parte a sus propios nacionales.

2. Cualquier Parte puede solicitar consultas relacionadas con los estándares de seguridad mantenidos por la otra Parte relativos a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves, y operación de líneas aéreas de esa otra Parte. Si, después de dichas consultas, una Parte encuentra que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente estándares y requisitos de seguridad en estas áreas, que sean por lo menos iguales a los estándares mínimos que pueden establecerse de conformidad con el Convenio, la otra Parte será notificada de dichos hallazgos y las medidas consideradas necesarias para cumplir con estos estándares mínimos, a efecto de que esa Parte lleve a cabo la acción correctiva apropiada. Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar, suspender, limitar, o imponer condiciones sobre la autorización de operación o permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte, en el supuesto que la otra Parte no lleve a cabo la acción correctiva apropiada en un plazo razonable y de adoptar acción inmediata antes de las consultas, relativas a la línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte que no mantienen ni administran los mencionados estándares y una acción inmediata es esencial para impedir ulteriores incumplimientos.

ARTÍCULO 7 Seguridad de la Aviación

1. Las Partes afirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, del Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, Complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988, y del Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para Fines de Detección, hecho en Montreal el 1° de marzo de 1991, así como cualquier otro convenio relacionado con la seguridad de la aviación civil en vigor para ambas Partes.

2. Las Partes proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia mutua necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, y la de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, así como para enfrentar cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.

3. Las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con los estándares de seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas pertinentes, establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominados Anexos al Convenio. Las Partes requerirán a los operadores de aeronaves de su registro, a los operadores de aeronaves que tengan su principal centro de negocios o residencia permanente en su territorio, y a los operadores de aeropuertos en su territorio, operar de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

4. Cada Parte acuerda observar las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte para la entrada, permanencia y salida en el territorio de dicha otra Parte y a adoptar las medidas adecuadas para proteger la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, y su equipaje y efectos personales, así como la carga y los suministros en aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte deberá de igual manera considerar favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte con respecto a medidas de seguridad especiales para enfrentar una amenaza específica.

5. En caso de ocurrir un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave o de otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronave, aeropuertos o instalaciones de servicios de navegación aérea, las Partes deberán asistirse mutuamente facilitando comunicaciones y otras medidas apropiadas para poner fin, de forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga razones justificadas para considerar que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones sobre seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte pueden solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. La falta de un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días contados a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá justificación suficiente para retener, revocar, suspender, limitar, o imponer condiciones sobre la autorización de operación y el permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de dicha Parte. Cuando se requiera en caso de emergencia, una Parte puede adoptar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días.

ARTÍCULO 8

Oportunidades Comerciales

1. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán el derecho de establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.



2. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán la facultad, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos a la entrada, residencia y empleo, de ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte, personal administrativo, de ventas, técnico, operativo y otros especialistas necesarios para la prestación del transporte aéreo.

3. Cada línea aérea tendrá el derecho de encargarse de sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte ("servicio de escala propio") o, a elección de la línea aérea, seleccionar entre los agentes competidores para que éstos los presten total o parcialmente. Los derechos estarán sujetos únicamente a restricciones físicas que resulten de consideraciones sobre la seguridad del aeropuerto. Cuando dichas consideraciones excluyan el servicio de escala propio, los servicios terrestres deberán estar disponibles sobre bases equitativas para todas las líneas aéreas; los gravámenes deberán basarse en los costos de los servicios proveídos, y dichos servicios deberán ser comparables con el tipo y calidad de servicios como si el servicio de escala propio fuera posible.

4. Una línea aérea de una Parte puede llevar cabo la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a discreción de la línea aérea, a través de sus agentes, salvo que pueda estar expresamente establecido en los reglamentos de fletamento del país donde la operación de fletamento se origine relacionado con la protección de los fondos de pasajeros, y los derechos de cancelación y devolución de los pasajeros. Cada línea aérea tendrá el derecho de vender dicho transporte, y cualquier persona estará en libertad para comprar el mismo, en la moneda de ese territorio o de libre uso.

5. Cada línea aérea tendrá el derecho de convertir y transferir a su país, previa solicitud, y salvo cuando no sea compatible con la legislación o reglamento comúnmente aplicable a cualquier otro país o países de su elección, los ingresos locales que excedan las cantidades gastadas localmente. La conversión y transferencia será permitida de forma oportuna sin restricciones o gravámenes, al tipo de cambio aplicable a transacciones y transferencias corrientes, en la fecha que el transportista realice la solicitud inicial de transferencia.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

6. Las líneas aéreas de cada Parte estarán autorizadas para pagar con moneda local, los gastos locales efectuados en el territorio de la otra Parte, incluyendo compras de combustible. A su discreción, las líneas aéreas de cada Parte pueden pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas de libre uso, de conformidad con la legislación monetaria local.

7. Al operar u ofrecer los servicios autorizados conforme a este Acuerdo, cualquier línea aérea de una Parte puede celebrar arreglos de cooperación comercial, tales como arreglos sobre bloqueo de espacios, códigos compartidos o de arrendamiento, con

- a. una línea aérea o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- b. una línea aérea o varias líneas de un tercer país; y
- c. un proveedor de transporte de superficie de cualquier país;

en el supuesto que todos los participantes en dichos arreglos (i) tengan la debida autoridad y (ii) cumplan con los requisitos comúnmente aplicados a dichos arreglos.

8. Las líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes, establecidos de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables de cada Parte, estarán autorizados para emplear, sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga desde o hacia cualquier punto en los territorios de las Partes o en terceros países, incluyendo hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras y a transportar carga bajo control aduanero de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. Dicha carga, ya sea en movimiento por tierra o por aire, deberá tener acceso a procesos e instalaciones aduaneras de aeropuerto. Las líneas aéreas pueden optar por encargarse de su propio transporte de superficie o a hacerlo a través de arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo aquél operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte aéreo de carga. Dichos servicios intermodales de carga pueden ser ofrecidos a un precio integrado con el transporte aéreo y de superficie combinado, siempre que los embarcadores no sean mal informados respecto de las condiciones relativas a dicho transporte.

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

ARTÍCULO 9

Derechos Aduaneros y Gravámenes

1. Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves utilizadas en transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de la otra Parte, su equipo regular, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluyendo motores), suministros (incluyendo pero sin limitar artículos de comida, bebida, licor, tabaco y demás productos destinados a la venta o al uso de los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo), y otros objetos usados o destinados exclusivamente para efectos de la operación o mantenimiento de las aeronaves que operan el transporte aéreo internacional estarán exentos, sobre la base de reciprocidad, de cualquier restricción a la importación, impuestos sobre la propiedad y gravámenes sobre el capital, derechos aduaneros, impuestos al consumo interno, y gravámenes y tarifas similares que (a) son impuestos por las autoridades nacionales, y (b) no se basen en el costo del servicio prestado, siempre que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. También deberán estar exentos, sobre la base de reciprocidad, de los impuestos, derechos, tarifas y gravámenes a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo, con excepción de los gravámenes que se basen en el costo del servicio prestado:

- a. suministros de la aeronave introducidos o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para uso en las aeronaves de salida de una línea aérea de la otra Parte, destinadas al transporte aéreo internacional, aun cuando estos suministros vayan a ser utilizados en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo;
- b. equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) ingresados al territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento, o reparación de una aeronave de una línea aérea de la otra Parte utilizada en el transporte aéreo internacional;

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

- c. combustible, lubricantes, y suministros técnicos consumibles introducidos o suministrados en el territorio de una Parte para uso en una aeronave de una línea aérea de la otra Parte destinadas al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros vayan a ser utilizados en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo; y
 - d. materiales de propaganda y publicidad introducidos o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para uso en las aeronaves de salida de las líneas aéreas de la otra Parte, destinadas al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos materiales vayan a ser utilizados en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.
3. Podrá requerirse que el equipo y suministros mencionados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo, sean puestos bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.
4. Las exenciones previstas en este Artículo también serán aplicables cuando las líneas aéreas de una Parte hayan celebrado acuerdos con otra línea aérea que goce de exenciones similares de la otra Parte, para el préstamo o la transferencia del equipo y suministros especificados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, en el territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 10

Derechos Impuestos a los Usuarios

1. Los derechos que puedan imponer las autoridades u organismos fiscales competentes de cada Parte a las líneas aéreas de la otra Parte deberán ser justos, razonables, no injustamente discriminatorios y distribuidos equitativamente entre todas las categorías de usuarios. En todo caso, los derechos de los usuarios se impondrán a las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea en el momento en que se calculen.

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

2. Los derechos de los usuarios impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte pueden reflejar, pero no deberán exceder, el costo total que representa para las autoridades u organismos fiscales competentes el suministro de instalaciones y servicios apropiados de aeropuerto, de medio ambiente aeroportuario, de navegación aérea y de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos derechos podrían incluir un rendimiento razonable de los activos, después de la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se cobren dichos derechos deberán ser proporcionados de forma eficaz y económica.

3. Cada Parte alentará las consultas entre las autoridades u organismos fiscales competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilizan las instalaciones y los servicios, y alentará a las autoridades u organismos fiscales competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que resulte necesaria para permitir que se examinen minuciosamente los derechos, a fin de determinar si son razonables de conformidad con los principios contenidos en los párrafos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades u organismos fiscales competentes a que den a los usuarios un aviso previo razonable sobre cualquier propuesta de modificación de los derechos impuestos a los usuarios, a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen los cambios.

4. En los procedimientos de resolución de controversias conforme al Artículo 15 (Solución de Controversias), no se considerará que una de las Partes ha violado una disposición de este Artículo, a menos que (a) no haya revisado los derechos o la práctica que son objeto de queja presentada por la otra Parte dentro de un plazo razonable; o (b) posteriormente a dicha revisión, no adopte medidas en su poder para corregir los derechos o la práctica que sean incompatibles con este Artículo.

ARTÍCULO 11
Competencia Leal

1. Cada Parte concederá oportunidades justas e iguales a las líneas aéreas de las dos Partes para que compitan en el suministro del transporte aéreo internacional regulado por este Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá a cada línea aérea determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca, con base en las consideraciones comerciales del mercado. En congruencia con este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas de la otra Parte, excepto cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna Parte impondrá a las líneas aéreas de la otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia, o tráfico que serían incompatibles con los fines de este Acuerdo.

4. Ninguna Parte requerirá la presentación de itinerarios, programas para vuelos de fletamento, o planes operacionales por parte de las líneas aéreas de la otra Parte para su aprobación, excepto cuando pueda ser requerido bajo una base no discriminatoria para aplicar las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 de este Artículo o conforme sea específicamente autorizado en un Anexo de este Acuerdo. Si una Parte requiere la presentación de tales itinerarios, programas o planes para fines informativos, deberá minimizar la carga administrativa de los requisitos para su presentación y procedimientos a los intermediarios del transporte aéreo y las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTÍCULO 12

Tarifas

1. Cada Parte deberá permitir que las tarifas para el transporte aéreo sean fijadas por las líneas aéreas de ambas Partes de conformidad con las consideraciones comerciales en el mercado.

2. No se requerirá la presentación de tarifas por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes. No obstante lo anterior, las líneas aéreas de las Partes deberán proporcionar acceso inmediato, previa solicitud, a la información sobre tarifas históricas, actuales y propuestas de tarifas a las autoridades aeronáuticas de las Partes en la manera y formato aceptables para dichas autoridades aeronáuticas.

ARTÍCULO 13

Consultas

Cualquiera de las Partes puede, en todo momento, solicitar consultas relacionadas con este Acuerdo. Dichas consultas deberán comenzar en la fecha más próxima posible, pero no después de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario.

ARTÍCULO 14

Modificaciones

1. El presente Acuerdo podrá ser modificado, mediante acuerdo por escrito entre ambas Partes.

2. Cualquier modificación al presente Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la fecha de la última de las notas diplomáticas intercambiadas entre las Partes, confirmando el cumplimiento de sus procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor de la modificación.

ARTÍCULO 15
Solución de Controversias

1. Cualquier controversia derivada de este Acuerdo, con excepción de aquéllas que puedan surgir del Artículo 12 (Tarifas), que no se resuelva en el término de 30 días siguientes a la fecha establecida para consultas en términos de una solicitud de consultas de conformidad con el Artículo 13 (Consultas), podrá ser remitida, por acuerdo de las Partes, a la decisión de alguna persona u órgano. Si las Partes no alcanzan un acuerdo, cualquiera de las Partes podrá dar aviso por escrito a la otra Parte a través de los canales diplomáticos de su petición a fin de que la controversia sea sometida a arbitraje.

2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros integrado de la siguiente forma:

- a. En un plazo de 30 días posteriores a la fecha de recepción de la solicitud de arbitraje, cada Parte deberá nombrar a un árbitro. En el plazo de 60 días posteriores al nombramiento de esos dos árbitros, éstos nombrarán de común acuerdo a un tercer árbitro, quien deberá fungir como Presidente del tribunal arbitral;
- b. Si cualquiera de las Partes no nombra un árbitro, o si el tercer árbitro no es nombrado, de conformidad con lo previsto en el inciso a de este párrafo, cualquiera de las Partes puede solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios en un plazo de 30 días. Si el Presidente del Consejo es de la misma nacionalidad de una de las Partes, el vicepresidente de mayor rango que no esté descalificado por ese motivo hará el nombramiento.

3. El tribunal arbitral deberá estar facultado para decidir sobre el alcance de su jurisdicción de conformidad con este Acuerdo y, salvo acuerdo en contrario, deberá establecer sus propias reglas de procedimiento. El tribunal, una vez constituido puede, a petición de cualquiera de las Partes, recomendar la adopción de medidas provisionales de desagravio mientras se llega a una decisión final. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, deberá llevarse a cabo una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos específicos que se seguirán a más tardar a los 15 días posteriores a que el tribunal está plenamente constituido.

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

4. Salvo acuerdo en contrario o según lo ordene el tribunal, la demanda arbitral deberá ser sometida dentro de un plazo de 45 días a partir de la fecha en que el tribunal esté plenamente constituido, y la declaración de defensa deberá presentarse a los 60 días a partir de esa fecha. Toda réplica del demandante deberá presentarse en el plazo de 30 días posteriores a la presentación de la declaración de defensa. Toda contra-réplica del demandado deberá presentarse en el plazo de 30 días posteriores a la presentación de la réplica. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, el tribunal deberá celebrar una audiencia en el plazo de 45 días a partir del vencimiento del plazo para el recibo de la última respuesta.

5. El tribunal procurará dictar una resolución por escrito en un plazo de 30 días posteriores a la fecha de celebración de la audiencia o, de no celebrarse la audiencia, después de la presentación de la última promoción. La decisión de la mayoría del tribunal prevalecerá.

6. Las Partes pueden presentar solicitudes para la interpretación de la resolución en el plazo de 15 días posteriores a la fecha en que ésta se haya dictado y cualquier interpretación que se haga deberá dictarse en el plazo de 15 días a partir de la fecha de la presentación de dicha solicitud.

7. Cada Parte deberá, en la medida compatible con su legislación interna, dar pleno cumplimiento a cualquier resolución o laudo del tribunal arbitral.

8. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, deberán ser compartidos por igual entre las Partes. Todo gasto efectuado por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos del párrafo 2, inciso b de este Artículo, deberán ser considerados como parte de los gastos del tribunal arbitral.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

19

009888

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

ARTÍCULO 16

Terminación

Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo terminará a la medianoche (en el lugar de recepción de la notificación a la otra Parte), del día que finalice la temporada de tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) vigente en el año siguiente de la fecha de la notificación escrita de la terminación, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo entre las Partes antes del término de dicho período.

ARTÍCULO 17

Registro ante la OACI

Este Acuerdo y todas sus modificaciones deberán registrarse ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

ARTÍCULO 18

Entrada en Vigor

1. Este Acuerdo entrará en vigor el 1° de enero de 2016, siempre que las Partes hayan intercambiado las notas diplomáticas confirmando el cumplimiento de sus procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo. Si las Partes no han efectuado dicho intercambio de notas diplomáticas para el 1° de enero de 2016, el Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la fecha de la última de las notas diplomáticas intercambiadas entre las Partes confirmando el cumplimiento de sus procesos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo.



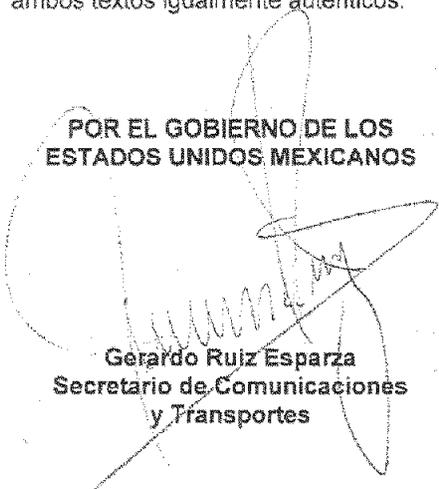
**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

2. A partir de su entrada en vigor, este Acuerdo sustituirá el Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, firmado en la Ciudad de México el 15 de agosto de 1960, conforme ha sido enmendado y modificado.

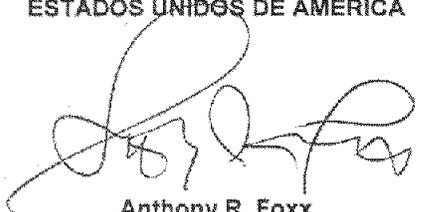
EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en Washington, D.C., el dieciocho de diciembre de dos mil quince, en dos ejemplares originales, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

**POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**


**Gerardo Ruiz Esparza
Secretario de Comunicaciones
y Transportes**

**POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**


**Anthony R. Foxx
Secretario de Transporte**

ANEXO I

SERVICIOS AÉREOS REGULARES

A. Cuadro de Rutas: Servicios Mixtos (Pasajeros, Carga y/o Correo)

1. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrán el derecho de operar servicios aéreos mixtos en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en México en los puntos especificados en este párrafo:

- a. De un punto o puntos en los Estados Unidos a un punto o puntos en México.
- b. De Dallas/Fort Worth y San Antonio a la Ciudad de México, Toluca, y Acapulco, y más allá a puntos en Panamá y más allá.
- c. De Nueva York, Washington, Baltimore, Los Ángeles, y Houston a la Ciudad de México y Toluca, y más allá a un punto o puntos en Centro y/o Sudamérica.
- d. De un punto o puntos en los Estados Unidos, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en México, y más allá, conforme sea acordado mutuamente por escrito por las autoridades aeronáuticas de las Partes.

2. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá el derecho de operar servicios aéreos mixtos en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en los Estados Unidos, en los puntos especificados en este párrafo:

- a. De un punto o puntos en México a un punto o puntos en los Estados Unidos.
- b. De Acapulco, Hermosillo, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Oaxaca, Puerto Escondido, Tampico, Veracruz, Villahermosa, e Ixtapa/Zihuatanejo a Chicago, Kansas City, Minneapolis/St. Paul, y St. Louis, y más allá a Canadá.
- c. De Acapulco, Chihuahua, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Puerto Escondido, Puerto Vallarta, San José del Cabo, e Ixtapa/Zihuatanejo a Cleveland, Detroit, Filadelfia, Washington, y Baltimore y más allá a Canadá.

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

- d. De Acapulco, Guadalajara, Huatulco, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Puerto Vallarta, San José del Cabo, e Ixtapa/Zihuatanejo a Boston y Nueva York, y más allá a Europa.
- e. De Cancún, Cozumel, Guadalajara, Mérida, Ciudad de México, Toluca, y Monterrey a Houston y Nuevo Orleans, y más allá a Canadá y Europa.
- f. De Guadalajara, Huatulco, Mérida, Ciudad de México, Toluca, y Oaxaca a Miami, y más allá.
- g. De un punto o puntos en México, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en los Estados Unidos, y más allá, conforme sea mutuamente acordado por escrito por las autoridades aeronáuticas de las Partes.

3. Sin limitación, las líneas aéreas de cada Parte pueden celebrar arreglos de cooperación comercial con una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes, o de un tercer país, para proveer servicios programados mixtos a puntos intermedios y a puntos detrás o más allá del territorio de cualquiera de las Partes.

B. Cuadro de Ruta: Servicios de Carga (Carga y/o Correo)

1. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrá el derecho de operar los servicios aéreos de carga en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en México en los puntos especificados en este párrafo:

- a. De un punto o puntos en los Estados Unidos, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en México, y más allá.
- b. De un punto o puntos en México a cualquier punto.

2. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá(n) el derecho de operar los servicios aéreos de carga en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en los Estados Unidos en los puntos especificados en este párrafo:

- a. De un punto o puntos en México, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en los Estados Unidos, y más allá.
- b. De un punto o puntos en los Estados Unidos a cualquier punto.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

3. Sin limitación, las líneas aéreas de cada Parte pueden celebrar arreglos de cooperación comercial con una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes, o de un tercer país, para proveer servicios de carga programados a puntos intermedios y a puntos detrás o más allá del territorio de cualquiera de las Partes.

C. Flexibilidad Operacional para Combinación de Servicios de Carga

1. Para todos los servicios autorizados en los Párrafos A y B de este Anexo, cada una de las líneas aéreas designadas está autorizada, a su discreción, para:

- a. operar vuelos en una o ambas direcciones;
- b. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
- c. dar servicio a puntos detrás, intermedios, y puntos más allá y puntos en los territorios de las Partes en cualquier combinación y en cualquier orden;
- d. omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- e. transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto;
- f. dar servicio a puntos detrás de cualquier punto en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y ofrecer y promocionar dichos servicios al público, como parte de los servicios;
- g. hacer escalas en cualquier punto ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
- h. transportar tráfico a través del territorio de la otra Parte; y
- i. combinar tráfico en la misma aeronave independientemente del lugar donde se origine dicho tráfico;

sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho de transporte de tráfico permitido de conformidad con este Acuerdo, en el entendido que, salvo el servicio de carga, la transportación es parte de un servicio que se brinda a un punto en el territorio del país de la línea aérea.

2. Ninguna Parte impondrá restricciones unilaterales a una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte con respecto a la capacidad, frecuencias, o tipo de aeronave empleada en cualquier servicio autorizado en los Párrafos A o B de este Anexo.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

3. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios en Baltimore pueden ofrecer, vender y prestar servicios tanto a Baltimore como a Washington. De igual manera, las líneas aéreas de cualquier Parte designadas para prestar servicios en Washington pueden ofrecer, vender y prestar servicios tanto a Washington como a Baltimore.

4. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios a Cuernavaca, Toluca, Puebla, o Querétaro pueden ofrecer, vender y prestar servicios de carga hacia o desde la Ciudad de México. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios a Toluca pueden ofrecer, vender y prestar servicios mixtos hacia y desde la Ciudad de México. Este párrafo no deberá interpretarse en el sentido de autorizar servicios aéreos no permitidos hacia o desde el Aeropuerto Internacional Benito Juárez.

ANEXO II

TRANSPORTE AÉREO DE FLETAMENTO

Sección 1

- A. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán el derecho de operar transporte internacional de fletamento, en ambas direcciones, de pasajeros (y su equipaje personal) y/o carga (incluyendo, pero sin limitar, servicios de fletamento mixtos (pasajeros/carga) y exclusivos de carga):
1. Para servicios de pasajero y mixtos:
 - a. entre cualquier punto o puntos en el territorio de una Parte y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte; y
 - b. de cualquier punto o puntos en el territorio de una Parte, vía un punto o puntos intermedios, a cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, y más allá, conforme sea mutuamente acordado, por escrito, por las autoridades aeronáuticas de las Partes, en el entendido que dicho servicio constituye parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que incluye servicios al territorio de origen para efectos de llevar tráfico local entre el territorio de origen y el territorio de la otra Parte.
 2. Para los servicios de carga, entre cualquier punto o puntos en el territorio de una Parte y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, y más allá, y entre un punto o puntos en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o puntos en un tercer país o países.
- B. Para todos los servicios autorizados conforme al Párrafo A, en la operación de los servicios cubiertos por este Anexo, las líneas aéreas de cada Parte también tendrán el derecho de: (1) hacer escalas en cualesquier puntos, ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes; (2) transportar tráfico a través del territorio de la otra Parte; (3) combinar en la misma aeronave tráfico proveniente del territorio de una de las Partes, tráfico proveniente del territorio de la otra Parte, y tráfico proveniente de terceros países; y (4) operar transporte aéreo internacional sin limitación alguna, incluyendo la de cambiar, en cualquier punto de la ruta, el tipo o número de la aeronave operada; en el entendido que en la dirección saliente, salvo el fletamento de carga, el transporte más allá de dicho punto es una continuación del transporte desde el territorio de una Parte y en la dirección entrante, el transporte al territorio de una Parte es una continuación del transporte más allá de dicho punto.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

- C. Cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de las líneas aéreas de la otra Parte, para transportar tráfico no cubierto por este Anexo sobre la base de respeto y reciprocidad.

Sección 2

- A. Cada Parte puede requerir a una línea aérea de cualquiera de las Partes que se encuentre operando transporte aéreo internacional de fletamento proveniente del territorio de cualquiera de las Partes, ya sea en un viaje sencillo o redondo, a que cumpla con los procesos administrativos aplicables a operaciones de fletamento en el país de origen de la operación, en el entendido que dichos procedimientos no limitan los derechos otorgados en la Sección 1 de este Anexo. En la aplicación de dichos procedimientos administrativos, las Partes otorgarán un trato no menos favorable que el otorgado a sus propias líneas aéreas o líneas aéreas de otros países que presten servicios internacionales similares.
- B. Sin embargo, nada de lo dispuesto en el párrafo anterior limitará los derechos de cualquiera de las Partes para requerir a las líneas aéreas que se adhieran a los requisitos relacionados con la protección de los fondos de los pasajeros y cancelaciones y derechos de reembolso.

Sección 3

Salvo en lo relativo a las reglas de protección al consumidor mencionadas en el párrafo anterior, ninguna de las Partes requerirá a una línea aérea de la otra Parte, con respecto al transporte de tráfico desde el territorio de esa otra Parte o, en el caso de servicios de carga, de un tercer país en un viaje sencillo o redondo, que presente más de una declaración de conformidad con las leyes, reglamentos y reglas aplicables a las que se refiere la Sección 2 de este Anexo o de una exención de estas leyes, reglamentos o reglas emitidas por las autoridades aeronáuticas competentes.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

009896

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

2.2 Versión en inglés



009897

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

**AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE UNITED MEXICAN STATES AND THE GOVERNMENT
OF THE UNITED STATES OF AMERICA**

The Government of the United Mexican States and the Government of the United States of America (hereinafter, "the Parties");

SHARING a commitment to promote and facilitate an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace;

DESIRING to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

DESIRING to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

BEING parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944;

Have agreed as follows:



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

ARTICLE 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United Mexican States, the Ministry of Communication and Transport, through the Directorate General of Civil Aviation, and in the case of the United States of America, the Department of Transportation, and any person or agency authorized to perform functions exercised by said Ministry or the Department of Transportation;
2. "Agreement" means this Agreement and any annexes or amendments thereto;
3. "Air Transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944, and includes:
 - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

3

009899

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo, or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of a Party; and
11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;



00900

4
**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in the Annexes.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
- b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

ARTICLE 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;
 - b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
 - c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

ARTICLE 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be complied with by such aircraft upon entering, when departing from, or while within the territory of the first Party.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

ARTICLE 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of airlines of that other Party. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the aforementioned standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.



**ARTICLE 7
Aviation Security**

1. The Parties affirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal March 1, 1991, as well as any other convention relating to the security of civil aviation that is in force for both Parties.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft that have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

8

009904

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, any other country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or leasing arrangements, with

- a. an airline or airlines of either Party;
- b. an airline or airlines of a third country; and
- c. a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties, established in accordance with the applicable laws and regulations of each Party, shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including to and from all airports with customs facilities and to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.



ARTICLE 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;
- b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;
- c. fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

- d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these materials are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.
3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

**ARTICLE 10
User Charges**

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities or bodies to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 15 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

3. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on airlines of the other Party.

ARTICLE 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

ARTICLE 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

ARTICLE 14

Amendments

1. This Agreement may be amended, in writing, by agreement of both Parties.

2. Any amendment to this Agreement shall enter into force 30 days after the date of the later note of an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of the amendment.

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under Article 12 (Pricing), that is not resolved within 30 days of the date established for consultations pursuant to a request for consultations under Article 13 (Consultations) may be referred, by agreement of the Parties, for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, either Party may give written notice to the other Party through diplomatic channels that it is requesting that the dispute be submitted to arbitration.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

16

009912

Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed, in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. The arbitral tribunal shall be entitled to decide the extent of its jurisdiction under this Agreement and, except as otherwise agreed, shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may at the request of either Party recommend interim relief measures pending its final determination. If either of the Parties requests it or the tribunal deems it appropriate, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, the statement of claim shall be submitted within 45 days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defense shall be submitted 60 days thereafter. Any reply by the claimant shall be submitted within 30 days of the submission of the statement of defense. Any reply by the respondent shall be submitted within 30 days thereafter. If either Party requests it or the tribunal deems it appropriate, the tribunal shall hold a hearing within 45 days after the last pleading is due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the last pleading is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for interpretation of the decision within 15 days after it is rendered and any interpretation given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

**ARTICLE 16
Termination**

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

**ARTICLE 17
Registration with ICAO**

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

**ARTICLE 18
Entry into Force**

1. This Agreement shall enter into force on January 1, 2016, provided that the Parties have exchanged diplomatic notes confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of the Agreement. If the Parties have not completed this exchange of diplomatic notes as of January 1, 2016, the Agreement shall enter into force 30 days after the date of the later note of an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of the Agreement.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

18

009914

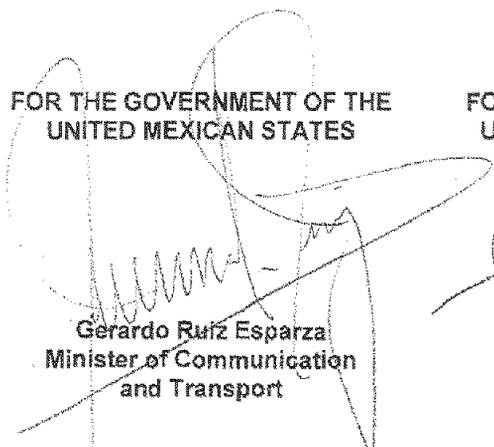
**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Air Transport Agreement between the Government of the United Mexican States and the Government of the United States of America, signed at Mexico City August 15, 1960, as amended.

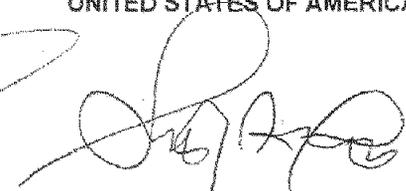
IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington, D.C., this eighteenth day of December, two thousand and fifteen, in two originals, in the Spanish and English languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED MEXICAN STATES


Gerardo Ruiz Esparza
Minister of Communication
and Transport

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA


Anthony R. Foxx
Secretary of Transportation



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

**ANNEX I
SCHEDULED AIR TRANSPORTATION**

A. Route Schedule: Combination Services (Persons, Cargo and/or Mail)

1. The airline or airlines designated by the Government of the United States of America shall be entitled to operate combination air services on each of the air routes specified, in both directions, and to make scheduled stops in Mexico at the points specified in this paragraph:

- a. From a point or points in the United States to a point or points in Mexico.
- b. From Dallas/Fort Worth and San Antonio to Mexico City, Toluca, and Acapulco, and beyond to points in Panama and beyond.
- c. From New York, Washington, Baltimore, Los Angeles, and Houston to Mexico City and Toluca, and beyond to a point or points in Central and/or South America.
- d. From a point or points in the United States, via an intermediate point or points, to a point or points in Mexico, and beyond, as mutually agreed in writing by the aeronautical authorities of the Parties.

2. The airline or airlines designated by the Government of the United Mexican States shall be entitled to operate combination air services on each of the air routes specified, in both directions, and to make scheduled stops in the United States at the points specified in this paragraph:

- a. From a point or points in Mexico to a point or points in the United States.
- b. From Acapulco, Hermosillo, Mexico City, Toluca, Monterrey, Oaxaca, Puerto Escondido, Tampico, Veracruz, Villahermosa, and Ixtapa/Zihuatanejo to Chicago, Kansas City, Minneapolis/St. Paul, and St. Louis, and beyond to Canada.
- c. From Acapulco, Chihuahua, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Loreto, Manzanillo, Mazatlan, Mexico City, Toluca, Monterrey, Puerto Escondido, Puerto Vallarta, San Jose del Cabo, and Ixtapa/Zihuatanejo to Cleveland, Detroit, Philadelphia, Washington, and Baltimore and beyond to Canada.
- d. From Acapulco, Guadalajara, Huatulco, Loreto, Manzanillo, Mazatlan, Mexico City, Toluca, Monterrey, Puerto Vallarta, San Jose del Cabo, and Ixtapa/Zihuatanejo to Boston and New York, and beyond to Europe.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

- e. From Cancun, Cozumel, Guadalajara, Merida, Mexico City, Toluca, and Monterrey to Houston and New Orleans, and beyond to Canada and Europe.
- f. From Guadalajara, Huatulco, Merida, Mexico City, Toluca, and Oaxaca to Miami, and beyond.
- g. From a point or points in Mexico, via an intermediate point or points, to a point or points in the United States, and beyond, as mutually agreed in writing by the aeronautical authorities of the Parties.

3. Without limitation, airlines of each Party may enter into cooperative marketing arrangements with an airline or airlines of either Party, or of a third country, to provide scheduled combination services to intermediate points and to points behind or beyond the territory of either Party.

B. Route Schedule: All-Cargo Services (Cargo and/or Mail)

1. The airline or airlines designated by the Government of the United States of America shall be entitled to operate all-cargo air services on each of the air routes specified, in both directions, and to make scheduled stops in Mexico at the points specified in this paragraph:

- a. From a point or points in the United States, via an intermediate point or points, to a point or points in Mexico, and beyond.
- b. From a point or points in Mexico to any point.

2. The airline or airlines designated by the Government of the United Mexican States shall be entitled to operate all-cargo air services on each of the air routes specified, in both directions, and to make scheduled stops in the United States at the points specified in this paragraph:

- a. From a point or points in Mexico, via an intermediate point or points, to a point or points in the United States, and beyond.
- b. From a point or points in the United States to any point.

3. Without limitation, airlines of each Party may enter into cooperative marketing arrangements with an airline or airlines of either Party, or of a third country, to provide scheduled all-cargo services to intermediate points and to points behind or beyond the territory of either Party.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

C. Operational Flexibility for Combination and All-Cargo Services

1. For all services authorized under Paragraphs A and B of this Annex, each of the designated airlines is permitted, at its option, to:

- a. operate flights in either or both directions;
- b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
- d. omit stops at any point or points;
- e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- f. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- g. make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
- h. carry transit traffic through the other Party's territory; and
- i. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves a point in the homeland of the airline.

2. Neither Party shall impose unilateral restrictions on an airline or airlines of the other Party with respect to capacity, frequencies, or type of aircraft employed in any service authorized in Paragraph A or B of this Annex.

3. Airlines of either Party designated to serve Baltimore may hold out, sell and provide services to Baltimore as services to Washington. Similarly, airlines of either Party designated to serve Washington may hold out, sell and provide services to Washington as services to Baltimore.

4. Airlines of either Party designated to serve Cuernavaca, Toluca, Puebla, or Queretaro may hold out, sell and provide all-cargo services to or from Mexico City. Airlines of either Party designated to serve Toluca may hold out, sell and provide combination services to or from Mexico City. This subparagraph shall not be construed to authorize air services not otherwise authorized to or from Benito Juarez International Airport.



Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015

ANNEX II
CHARTER AIR TRANSPORTATION

Section 1

- A. Airlines of each Party shall have the right to carry, in both directions, international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):
1. For passenger and combination services,
 - a. between any point or points in the territory of a Party and any point or points in the territory of the other Party; and
 - b. from a point or points in the territory of a Party, via an intermediate point or points, to any point or points in territory of the other Party, and beyond, as mutually agreed in writing by the aeronautical authorities of the Parties, provided that such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.
 2. For all-cargo services, between any point or points in the territory of a Party and any point or points in the territory of the other Party, and beyond, and between a point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries.
- B. For all services authorized under Paragraph A, in the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of a Party and in the inbound direction, the transportation to the territory of a Party is a continuation of the transportation from beyond such point.
- C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.



**Pleno
Resolución
Expediente CNT-050-2015**

Section 2

- A. Either Party may require an airline of either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, to comply with the administrative procedures applicable to charter operations in the country of origin of the operation, provided that such procedures do not limit the rights provided for in section 1 of this Annex. In the application of such administrative procedures, the Parties will grant to airlines treatment no less favorable than that given to its own airlines or airlines of other countries that provide similar international service.

- B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or, in the case of cargo services, of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.