

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51-1) 422-8236
SITA: LIMCAYA

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/19-NI/03
25/04/07

**DÉCIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/19)**

(Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007)

Cuestión 7:

Otros Asuntos

(Nota Informativa presentada por IATA)

Información Básica sobre las Consultas Tarifarias de IATA

A. IATA

La asociación de transporte aéreo internacional (IATA) representa a las compañías aéreas en todo el mundo. La IATA coopera con los gobiernos directamente y también a través de la OACI para fomentar la seguridad y la fiabilidad del transporte aéreo. Su acta de fundación es una ley especial del Parlamento canadiense de 1945. 249 compañías aéreas de entre las más grandes del mundo forman parte de la asociación. De éstas, 123 participan en las conferencias de coordinación tarifaria para pasajeros y carga.

B. ¿Qué son las conferencias de coordinación tarifaria?

Las conferencias tarifarias de IATA se crearon en un primer momento para responder a las exigencias de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo, que exigían que las aerolíneas designadas acordaran las tarifas para el transporte. En aquel entonces, las únicas tarifas aéreas existentes eran las establecidas por IATA y sometidas a la aprobación gubernamental. Estas se aplicaban de forma multilateral a cualquier itinerario razonable operado por cualquier aerolínea. A medida que los países fueron liberalizando sus políticas de tarifas aéreas, se permitió a las aerolíneas ofrecer ‘tarifas propias’ cuando el transporte sólo se efectuaba mediante la propia red, o para servicios de interlínea más restringidos. Hoy en día la mayoría de los pasajeros usa tarifas propias de cada aerolínea. Sin embargo, sigue siendo necesario un sistema multilateral de interlínea.

Las reuniones de las conferencias de coordinación tarifaria de la IATA son foros – inmunizados por algunas autoridades – que permiten a cualquier miembro de la asociación participar en el desarrollo de tarifas de interlíneas para pasaje o carga, para las rutas que le sean relevantes. Estas rutas suelen incluir aquéllas operadas por dicha aerolínea y aquellas en las que no vuela pero para las cuales existe una demanda por parte de sus pasajeros.

Las tarifas de interlínea concertadas (through fares) son esenciales para la existencia del sistema multilateral. Sin ellas, no existiría.

C. El sistema de interlínea de IATA:

- A nivel mundial, una gran parte de los viajes exigen usar los servicios de dos o más compañías aéreas.
- El sistema de interlínea establece una red de transporte aéreo que conecta casi todas las ciudades que cuentan con servicios aéreos regulares.
- Proporciona al pasajero una opción que permite:
 - Tarifas plenamente flexibles
 - Cambios de último minuto, incluido el uso de otra compañía aérea
 - El uso de un solo billete para un viaje en dos o más compañías aéreas
 - El transbordo del equipaje en los aeropuertos de enlace
- El sistema de interlínea también proporciona una mayor flexibilidad al pasajero en los siguientes casos:
 - Cuando no hay vuelos directos en la fecha en la que quiere viajar el pasajero.
 - Cuando el pasajero desea hacer escala en una o varias ciudades
 - Cuando el pasajero prefiere usar distintas compañías a la ida y a la vuelta.
- Este sistema requiere la existencia de tarifas comunes, que han existido durante los últimos cincuenta años.
 - Tradicionalmente, éstas se han fijado mediante las conferencias tarifarias.
- Los Gobiernos han comprendido que el sistema generaba beneficios, por lo cual han solido otorgarle inmunidad frente a las leyes que prohíben a los competidores ponerse de acuerdo sobre el precio.

D. Estado actual de las inmunidades de la IATA

La Dirección General de Competencia de la Comisión Europea, que desde mayo de 2004 goza de competencia sobre las rutas con origen y destino en la Unión Europea, ha expresado su preocupación acerca de los posibles intercambios de información y de señales que en materia de precios pueden ocurrir en las reuniones de las conferencias tarifarias, que, según esta autoridad, podría llevar a una disminución de la competencia entre compañías aéreas. La DG de Competencia también ha mostrado su preocupación por la posible utilización de la tarifa IATA como una referencia para la tarificación propia de cada compañía aérea. Si usamos una percha como analogía, al alzar la percha se provoca que el abrigo o, mejor dicho, los abrigos que cuelgan de ella también vayan hacia arriba. Como

consecuencia de estas preocupaciones, la Comisión Europea ha decidido retirar las inmunidades de las que goza IATA en este campo.

En Australia, a resultas de una larga investigación, la autoridad de la competencia también decidió en Octubre de 2006 retirar las inmunidades de las que gozaba IATA en ese país.

En los EE UU, el Departamento de Transportes también ha propuesto acabar con la inmunidad de las conferencias tarifarias respecto de la ley antimonopolio. La investigación aun no ha concluido y no se ha tomado una decisión definitiva.

Fin de las inmunidades – Fechas clave

Las exenciones o inmunidades de las conferencias tarifarias de la IATA:

- Acabaron a finales de 2006 en lo que a rutas intra-europeas se refiere.
- Entre los EE UU y Australia/UE, terminarán el 30 de junio de 2007
- Entre la Unión Europea y el resto del mundo terminan el 31 de octubre de 2007
- Entre Australia y el resto del mundo terminarán el 30 de junio de 2008

Para que las compañías aéreas puedan seguir ofreciendo tarifas de interlínea a sus clientes en esas rutas, se debe poner en marcha un mecanismo de tarificación diferente al actual antes de las fechas arriba indicadas.

E. Tarifas flexibles ‘Flex Fares’ de IATA

- Las ‘flex fares’ se calculan automáticamente mediante un mecanismo basado en las tarifas propias de cada aerolínea en la ruta en cuestión.
- Se establecerán Flex Fares en aquéllas rutas en las que actualmente exista una tarifa IATA.
- En la mayoría de los mercados, las Flex Fares se establecerán para tarifas normales sin restricciones, excepto para tarifas promocionales especiales donde sea necesario.
- Se añadirá una prima de interlínea para reflejar la flexibilidad añadida que conllevan estas tarifas de interlínea.
- Desde el 1 de marzo de 2007, se han puesto en práctica las Flex Fares en el mercado intraeuropeo.
- Los pasajeros no notarán diferencia alguna en lo que respecta a la posibilidad de usar billetes comprados a este precio para volar en otra compañía aérea, añadir escalas, tomar un vuelo posterior, o cambiar de itinerario.

F. ¿Por qué las “Flex Fares”?

IATA no podrá convocar consultas tarifarias en Europa y Australia más allá de las fechas límite arriba indicadas. Las autoridades de la competencia lo verían como una violación ‘per se’ del derecho de la competencia. Hay que encontrar una alternativa. ‘Flex Fares’ parece ser la mejor solución.

En la opinión de la IATA, las ‘flex fares’ resuelven las cuestiones planteadas por las autoridades de la competencia, al calcularse de acuerdo a las condiciones del mercado y no mediante reuniones cara a cara.

G. ¿Cómo se calculan las Flex Fares?

Las Flex Fares son tarifas multilaterales de interlinea que se derivan automáticamente a partir de las tarifas publicadas por cada compañía aérea. Es un concepto simple: para un origen y destino determinado, se calcula la media aritmética de las tarifas propias publicadas para una clase determinada (la ‘tarifa básica’) por cada compañía aérea; a esta media se le añade una prima de interlínea.

➤ **Etapa 1.**

IATA recoge información sobre tarifas propias (carrier fares) publicadas por cada aerolínea en los sistemas mundiales de distribución (GDS).

➤ **Etapla 2.**

Se halla una media de dichas tarifas, que, en su caso, podría ser ponderada según la calidad del servicio.

➤ **Etapla 3.**

Se añade la prima de interlínea

Se aplica una prima porcentual a la tarifa básica media.

Motivo de la prima

La prima de interlinea refleja el coste, el riesgo y el valor:

Coste	Las compañías aéreas incurren en un coste al mantener un producto de interlínea, así como el coste de procesar el equipaje en régimen de interlínea, el coste de ventas y mercadotecnia, etc. La aerolínea emisora corre con los gastos impuestos por el GDS.
Riesgo	Las aerolíneas que emiten un billete de interlínea corren el riesgo de que el pasajero cambie de itinerario y deje de utilizar sus servicios. También corren con el riesgo de vender un producto de gran valor para sólo una parte del trayecto, pudiendo quedar el asiento vacío para el resto del mismo, lo que podría ser más difícil de vender en un mercado local.
Valor	Para el pasajero, la flexibilidad añadida representa un valor comercial.

Mantenimiento de la prima

La prima de interlínea se mantendrá mediante un sistema llamado e-tariffs. Este otorga a las compañías participantes la posibilidad de corregir la prima si las circunstancias así lo requieren.

➤ **Etapla 4.**

IATA produce tablas de tarifas y las publica mediante los GDS

- Las Flex Fares se distribuirán por los canales tradicionales.

H. Mantenimiento de las Flex Fares

IATA calculará el nivel de las flex fares dos veces al año.

I. Papel de las aerolíneas y de la IATA

IATA asume el deber de calcular y distribuir las Flex Fares de acuerdo con las tarifas publicadas y la prima de interlínea.

J. Siguietes etapas

Hace falta lo siguiente para establecer las Flex Fares.

- ***Desarrollo técnico en cooperación con las compañías aéreas***
- ***Aprobación gubernamental de las Flex Fares y del sistema e-tariffs.***

La IATA o las aerolíneas nacionales presentarán las resoluciones que establecen las fórmulas para calcular las Flex Fares a los gobiernos cuya aprobación es necesaria. Tras obtener dicha aprobación, IATA calculará las Flex Fares para cada zona principal. IATA calculará el nivel de las Flex Fares dos veces al año