

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/26-NE/21  
25/03/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**            **Transporte y Política Aérea.**

**Cuestión 1.3 del  
Orden del Día:**            **Acuerdos de Cooperación (Colombia).**

(Nota de estudio presentada por Colombia - Punto Focal “Transporte y Política Aérea”)

**Antecedentes**

1. Durante la Vigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010), el experto de Panamá, a cargo de este punto focal, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/21 refiriéndose a las alianzas y acuerdos entre las empresas aéreas y destacó la necesidad de disponer de bases de datos con la información general que contengan dichos acuerdos, que debería ser de conocimiento de todos. Para tal efecto, presentó un modelo de tabla con el detalle de los datos generales que se debería captar de los acuerdos interlineales celebrados entre las empresas aéreas de la región para que sea evaluada por el GEPEJTA y proponía que la Secretaría se encargue de actualizar los datos con la información que envíen los Estados, a fin de iniciar esta etapa.

2. El tema generó debate por parte de algunos Estados quienes expresaron algunas inquietudes sobre el objetivo real de la tarea, ya que esta podría ser complicada en cuanto a obtener la información, pues muchos de los acuerdos siendo de índole comercial tienen un carácter reservado. Así mismo se sugirió que se podría empezar el trabajo elaborando una lista de los acuerdos interlineales.

3. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por Panamá y acordó que en la próxima reunión de este grupo la IATA realice una presentación sobre los acuerdos interlineales que suscriben las líneas aéreas y las características específicas de cada uno de ellos.

4. En este orden de ideas Colombia considera pertinente retomar el tema enfocándolo desde la óptica de los Acuerdos de Colaboración que suscriben las aerolíneas, y que son diferentes de

los Acuerdos interlineales que se manejan en marco de la IATA, los cuales no siempre requieren la aprobación gubernamental individual, al ser reconocidos como prácticas de industria beneficiosas para el público (acuerdos de endoso, prorrateo, descuento para empleados, entre otros).

5. Por tanto, se plantea reorientar el tema de estudio fijando como objetivo principal del análisis, previa recopilación de la información de base, la identificación de las tendencias en los países de la región sobre el tipo y aplicación de los acuerdos de colaboración entre aerolíneas, durante los años recientes, para lo cual se propone circular una encuesta entre los países miembros.

6. Para delimitar el marco general del análisis que se propone, se reseñan a continuación de manera breve, algunas definiciones de diferentes tipos de Acuerdos de colaboración, que según la experiencia más reciente en Colombia, corresponden a los de mayor aplicación actualmente en la industria.

7. **CODIGO COMPARTIDO:** Contrato mediante el cual una aerolínea (la parte Operadora) permite a otra aerolínea (la parte Comercializadora) colocar su código en un vuelo operado por la primera, de manera que ambos pueden ofrecer y comercializar al público el inventario de sillas de dicho vuelo. En la compartición de códigos, una línea aérea (la Comercializadora) publicita y vende los servicios de la línea Operadora como si fueran propios.

8. En general, en la compartición de códigos, cada línea aérea funciona independientemente, especialmente en cuanto al control técnico y operacional de la aeronave, aunque pueden darse alianzas más estrechas cuando además de la compartición de códigos las aerolíneas pertenecen a un mismo grupo empresarial, y tienen interés en homologar otros atributos del producto, como el servicio al cliente, sus facilidades aeroportuarias, su plataforma tecnológica, o hasta su marca e imagen corporativa.

9. En los convenios bilaterales aerocomerciales que regulan los servicios internacionales de transporte aéreo, se han venido incorporando desde mediados de los años noventa, cláusulas específicas que permiten la prestación de los servicios bajo acuerdos de código compartido, al reconocerse que los mismos se traducen en beneficios para el público al ampliar las redes de rutas, mejorar las conexiones y agilizar los procesos aeroportuarios para los usuarios, además de otros beneficios como la acumulación de millas con posibilidades de redención en una red más amplia de rutas.

10. **EXPLOTACIÓN CONJUNTA:** Se pueden referir a una variada gama de acuerdos comerciales u operacionales entre explotadores de aeronaves, y que generalmente se realizan en el marco de una alianza, para alcanzar mayores sinergias y eficiencias.

11. Estos acuerdos pueden tratar sobre rutas, aeronaves, marcas, negociándose temas como diversidad de horarios, calidad y capacidad de aeronaves, organización comercial, material de vuelo, personal, etc.

## **ACUERDOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES ENTRE EXPLOTADORES DE LÍNEAS AÉREAS EN SUS DIFERENTES MODALIDADES**

12. Fletamento (“wet lease”): Aunque la terminología puede variar según la legislación de cada país, los contratos de fletamento de aeronaves hacen referencia, en general, a los llamados “wet lease”, es decir un contrato de utilización de aeronave por el cual un explotador de aeronave, llamado *fletante*, cede a otra persona (generalmente otra aerolínea), llamada *fletador*, a cambio de una contraprestación, el uso de la capacidad total o parcial de una o varias aeronaves, para uno o varios vuelos, por trayectos o por tiempo, reservándose el *fletante* la dirección y autoridad sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave. Una característica esencial de este contrato es que la calidad de explotador sobre la aeronave no es susceptible de transferirse al *fletador* en virtud de este contrato, situación que representa uno de los temas centrales del análisis de las autoridades cuando

estudian las solicitudes sobre estos contratos entre operadores aéreos, especialmente para examinar con detalle el ejercicio de los derechos de tráfico que pueden estar involucrados en una operación bajo fletamento (wet lease).

13. Arriendo de aeronaves sin tripulación (Drylease): Los contratos de utilización de aeronaves tipo “Drylease”, se refieren esencialmente al arrendamiento más usual de aeronaves, mediante el cual el arrendador entrega la aeronave en el lugar y tiempo convenido, a una aerolínea arrendataria para su utilización bajo su certificado de operador aéreo, obligándose ésta a inscribirse como explotador de la aeronave en el registro aeronáutico del país donde tiene su base de operaciones cuya autoridad generalmente ejerce el control y vigilancia sobre dicha aerolínea.

14. Intercambio de aeronaves (Interchange): Es un contrato especial de arrendamiento de aeronave del tipo “drylease”, que permite a un operador aéreo que es explotador primario de una aeronave, darla en arriendo a otro operador aéreo (operador secundario o de intercambio), por periodos cortos de tiempo (para uno o varios vuelos, generalmente hasta un máximo de 30 días), asumiendo este último (como operador de intercambio) el control operacional de la aeronave durante tales periodos. Una característica esencial de este contrato es que si hay transferencia de la calidad de explotador de la aeronave entre el explotador primario y el operador de intercambio, de manera que la misma aeronave puede ser explotada por más de un operador aéreo, aunque sin concurrencia simultánea en un mismo período de tiempo. Desde el punto de vista de la política aerocomercial estos contratos representan una facilidad para las aerolíneas de optimizar el uso de su flota, especialmente en el marco de grupos de operadores con vínculos de propiedad, por lo que usualmente son de aceptación general, centrándose el análisis de la autoridad en los aspectos técnicos y operacionales que aseguren una adecuada vigilancia de la seguridad operacional, por lo que normalmente se exige la incorporación de los procesos técnicos y operativos, así como la información de las aeronaves involucradas, en una sección de las especificaciones de operación de las aerolíneas partes del contrato.

15. Bloqueo de Espacio (Block Space): Consistente en una reserva parcial de la capacidad ofrecida en un vuelo, es decir la reserva de un determinado número de asientos o de un espacio determinado para carga, por parte de un transportista aéreo a fin de transportar su propio tráfico a bordo de una aeronave de otro transportista aéreo. “Vocabulario de la OACI 2ª edición 2001.” En la práctica, algunos acuerdos de código compartido incluyen modalidades como el bloqueo de espacios, especialmente cuando por divergencias tecnológicas las dos aerolíneas involucradas no tienen compatibilidad tecnológica en sus sistemas de reservas, y por tanto pre-establecen un cupo de asientos a ser comercializados bajo el acuerdo de código compartido.

### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

16. Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas en esta nota, se invita al GEPEJTA a considerar la información presentada, intercambiar puntos de vista, y si se estima de interés para los trabajos del Grupo, se adelantaría el análisis propuesto sobre tendencias recientes en materia de acuerdos de colaboración y cooperación comercial entre aerolíneas en la región latinoamericana. Al efecto, por medio de la Secretaría se circularía una encuesta para recopilar la información que sirva de base para el análisis propuesto. En el **Adjunto** se presenta una primera versión de la encuesta propuesta, que se podrá ajustar con los aportes que se reciban al respecto.

**ENCUESTA SOBRE LAS TENDENCIAS RECIENTES EN MATERIA DE ACUERDOS DE COLABORACIÓN Y COOPERACIÓN COMERCIAL EN LA REGION LATINOAMERICANA**

**(Versión Preliminar)**

El propósito de esta encuesta es obtener información actualizada sobre la situación en cada uno de los países miembros de los acuerdos de colaboración y cooperación comercial entre aerolíneas en la región latinoamericana, teniendo en cuenta la existencia tanto de las alianzas globales (como Staralliance, Oneworld, Skyteam, etc) en las cuales se han incorporado algunos de los principales transportistas aéreos de nuestra región, como la conformación de grupos de aerolíneas con vínculos de propiedad, que están generando cambios el entorno competitivo y aerocomercial.

La encuesta se dividirá en tres secciones: Aspectos de política aérea comercial, aspectos normativos y de procedimientos de autorización, e inventario de acuerdos aprobados.

1. Aspectos de política aérea comercial

- 1.1 En su país se incluyen en la política aérea (normas, criterios o procedimientos) aspectos relacionados con los acuerdos de colaboración o cooperación comercial entre las aerolíneas? Por favor suministre detalles en su respuesta.
- 1.2 Es la política de su país favorable a la autorización de los citados acuerdos entre aerolíneas? Por favor ilustre su respuesta (criterios o parámetros tomados en cuenta).
- 1.3 En las negociaciones aéreas comerciales de derechos de tráfico aéreo, su país incluye cláusulas relativas a los acuerdos de colaboración y cooperación comercial entre aerolíneas? En tal caso detalle cuales de los siguientes tipos de acuerdo se incluyen:
  - 1.3.1 Acuerdos de código compartido: Indique si utilizan una cláusula modelo y en tal caso transcribirla. Indique si aceptan que los acuerdos sean solo entre operadores de los dos países del bilateral, o si aceptan acuerdos con aerolíneas de terceros países.
  - 1.3.2 Acuerdos de intercambio de aeronaves: Indique si utilizan una cláusula modelo y en tal caso transcribirla. Indique si ha requerido suscribir acuerdos de delegación conforme al artículo 83 bis del Convenio de Chicago, o cualquier otro como Acuerdos para la Doble Vigilancia de la Seguridad Operacional , para hacer posible la implementación de los contratos de intercambio de aeronaves, o similares.
  - 1.3.3 Otros Acuerdos de flexibilidad operacional: Indique si además de los anteriores, incluye en las negociaciones cláusulas sobre otros acuerdos de colaboración y cooperación comercial (como el wet lease, cambio de calibre, código designador único, licenciamiento de marcas, etc).

2. Aspectos Normativos y procedimientos de autorización

- 2.1 Indique si en su código aeronáutico o en otra ley de su país, existen disposiciones específicas sobre los acuerdos de colaboración o cooperación comercial entre aerolíneas, y en tal caso suministre una copia del texto normativo.
- 2.2 Indique si además de la norma anterior, existen procedimientos, criterios o similares que se aplican en su país para tramitar la autorización de estos Acuerdos entre aerolíneas. Describa además cual es el procedimiento que se aplica para la autorización de estos Acuerdos, y cuánto es el tiempo que se tarda todo el proceso.
- 2.3 Indique si en su país la autoridad aeronáutica tiene la competencia para autorizar estos Acuerdos entre aerolíneas, y en tal caso, si esta competencia es exclusiva. En otro caso, indique si en su país otra autoridad diferente a la aeronáutica tiene la función de estudiar y autorizar estos Acuerdos, y en tal caso, cuál es esa autoridad. En cualquiera de los casos

anteriores, por favor suministre copia de los textos normativos que contienen estas funciones de las autoridades respectivas.

3. Inventario de Acuerdos autorizados

Durante el periodo 2000-2010, relaciones la lista de Acuerdos de colaboración o colaboración comercial entre aerolíneas que su país ha autorizado, identificando aerolíneas involucradas, tipo de acuerdo (código compartido, intercambio de aeronaves, fletamento o wet lease, código designador, bloqueo de espacio, etc), duración, ruta o rutas cubiertas (cuando aplique), tipo de aeronave (s) involucradas (cuando aplique).