

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/41-NE/04
14/06/18

**CUADRAGESIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/41)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 19 y 20 de junio de 2018)

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

**Cuestión 1.7 del
Orden del Día:** **Estándar New Distribution Capability “NDC”**

(Nota de estudio presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo “IATA”)

Antecedentes

1. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés) en su calidad de miembro observador del GEPEJTA, se permite poner a consideración la presente Nota de Estudio, con respecto al Estándar New Distribution Capability “NDC”, dada la consulta elevada por Colombia a las distintas autoridades de Latinoamérica a través de la Secretaria General de la CLAC y de las indagaciones que nuestros “Country Managers” han recibido por las Autoridades de sus correspondientes países durante los meses de abril y mayo.
2. Teniendo en cuenta que dentro de los objetivos la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) se encuentra el de proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse, planificarse y gestionarse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil e impulsar el desarrollo eficiente, sostenible, seguro, protegido, ordenado y armonizado del transporte aéreo latinoamericano para beneficio de todos sus usuarios.
3. Asimismo, dentro de sus funciones están las “de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica; “Promover un mayor intercambio de información estadística entre los Estados miembros, mediante una mejor y oportuna notificación de la información” y “Contribuir con el desarrollo e integración del transporte aéreo entre sus Estados miembros”.

4. Con base en lo anterior, procederemos a explicar el estándar NDC al ser un estándar que se alinea con los objetivos y funciones de la CLAC.

Análisis

5. En 2012, IATA recibió el mandato de sus aerolíneas miembro para buscar alternativas que mejoren la distribución de todos sus productos y servicios, independientemente del canal utilizado para tal fin. Por lo tanto, la iniciativa de la creación de un estándar como el de NDC responde a la necesidad de las aerolíneas y sus clientes de contar con una interacción en tiempo real entre todas las partes interesadas: las aerolíneas, los distribuidores, las agencias de viajes, los sistemas de reserva y especialmente los consumidores.

6. El estándar utilizado en la actualidad se conoce por el nombre de EDIFACT, cuyas siglas en inglés significan Intercambio Electrónico de Datos para Administración, Comercio y Transporte. Fue desarrollado en la era pre-internet, y aunque en su momento constituyó un enorme avance en la capacidad de distribución de las compañías aéreas, con el paso del tiempo ha venido mostrando una compatibilidad cada vez menor con los modelos de distribución más modernos basados en internet.

7. Por lo tanto, la industria de viaje en la que participa el transporte aéreo se enfrentaba en 2012 a los siguientes retos:

- Las aerolíneas no contaban con la capacidad de distribuir toda su cartera de productos a través de los diferentes canales de distribución, agravando así la diferencia entre lo que podían ofrecer a través de sus páginas web y el canal de la agencia de viajes.
- Los agentes de viajes no podían acceder fácilmente a muchos productos normalmente ofrecidos por aerolíneas que están disponibles en las páginas web de las mismas y que representan un valor agregado fundamental en el servicio de transporte aéreo de la actualidad (llamados servicios ancilares o adicionales), y se limitaban a ofrecer tarifas y disponibilidad de asientos.
- La experiencia del cliente no era homogénea pues dependía del canal por el que realizaba la búsqueda (página web de la aerolínea, agencias de viajes, call center) y no siempre contaba con la capacidad de conocer las características del producto al que quería acceder.

8. Con base en lo anterior, NDC fue creado como un nuevo estándar basado en tecnología moderna que consiste en el intercambio de datos entre aerolíneas y agencias de viajes en un lenguaje XML, que tiene como característica fundamental la flexibilidad para la creación de formatos cuya estructura pueda ser fácilmente compartida electrónicamente.

9. El NDC representa una nueva solución tecnológica disponible en el mercado que permite a los diferentes actores de la industria acceder a toda la cartera de productos de las aerolíneas a través de diferentes canales de distribución y respondiendo a las necesidades actuales del mercado.

10. Las tecnologías de XML y la utilizada por NDC pueden coexistir y simplemente competirán en condiciones normales de mercado. En el mundo ya existen distribuidores globales que han adoptado este nuevo estándar facilitando su implementación.

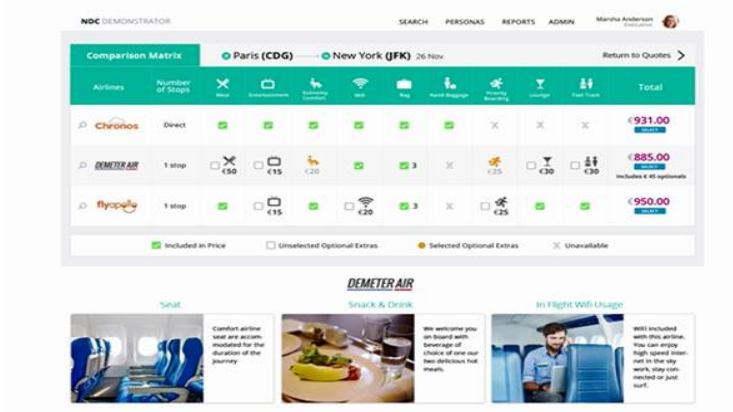
11. El estándar de NDC está abierto a cualquier tercero, intermediario, proveedor tecnológico o aerolínea para implementarlo y usarlo. Para ello, simplemente se recomienda obtener una certificación otorgada por IATA, que es gratuita para todas aerolíneas, independientemente de que sean miembros de IATA o no.

12. Desde el punto de vista visual, el estándar NDC es mucho más amigable y presenta todos los servicios a los que los pasajeros pueden acceder, tal y como se muestra en las imágenes a continuación:

a) Sistema EDIFACT:



b) Estándar de NDC



13. NDC presenta un sinnúmero de beneficios para los diferentes actores de la cadena:

Aerolíneas	Agentes de Viaje	Clientes Corporativos
Riqueza y diferenciación de sus productos	Acceso completo al contenido de productos	Acceso completo a contenido y comparación de tarifas y servicios suplementarios
Mayor velocidad a la comercialización de nuevos productos	Comparación del programa en precio y valor	Fomenta los canales y prácticas preferenciales
Ofertas personalizadas	Posibilidad de personalizar ofertas	Diferenciación de tipos de viajero y mejora en la experiencia de viajes

14. En conclusión, las características fundamentales del NDC son:

- NDC es la respuesta a una necesidad latente en el mercado, de modernización y mejora de la oferta de los múltiples servicios disponibles en la industria de aviación y de viajes;
- Su objetivo más importante es superar las limitaciones técnicas del sistema actual, que fundamentalmente restringen de manera muy considerable la capacidad de las líneas aéreas de transmitir a agentes de viajes y consumidores en general los productos adicionales y servicios que han venido desarrollando en los últimos años;
- Quienes decidan no adoptar el NDC como mecanismo de distribución podrán seguir realizando su actividad en la forma en que hoy en día ofrecen sus servicios.

Medidas propuestas

Por todo lo expuesto, se invita al GEPEJTA a:

- i. Analizar las informaciones presentadas e intercambiar puntos de vista;
- ii. Reconocer la necesidad de que los Estados promuevan como nueva alternativa de distribución el estándar “NDC” y se permita su utilización sin medidas regulatorias adicionales.
- iii. De ser necesario, estudiar la posibilidad de que en el próximo Comité Ejecutivo o Asamblea Ordinaria de la CLAC se realice una presentación por un experto de la industria en materia de NDC.