

**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO:
RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN**

(Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003)

Cuestión 2 del

orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización

2.3: Competencia equitativa y salvaguardas

MANTENIENDO EL SISTEMA INTERLINEAL MULTILATERAL

(Nota presentada por la Asociación Internacional del Transporte Aéreo)

RESUMEN

El sistema multilateral interlineal de IATA proporciona un producto único en la industria del transporte aéreo, que otorga beneficios a los consumidores, a las líneas aéreas, y a los gobiernos. Un acceso abierto a la *red mundial de líneas aéreas*, con la suficiente flexibilidad para cambiar aerolíneas y rutas con poca anticipación, genera un servicio que no puede ser duplicado por ninguna línea aérea individualmente o en alianza con otras líneas aéreas. Sin embargo, el sistema a menudo se da por garantizado y las normas comunes que se necesitan para que funcione y que también involucran a otras partes como los aeropuertos, las compañías de servicios de rampa y agentes de viaje, tienden a ser pasadas por alto. El sistema continúa evolucionando y el trabajo se encuentra actualmente dirigido a lograr su simplificación y mejora. Acciones unilaterales por parte de los entes reguladores nacionales o regionales, pueden minar la naturaleza global del sistema, y los beneficios que brinda a los pasajeros. IATA invita a la Conferencia a que convoque a los Estados para apoyar el sistema y evitar así su fragmentación.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.1.

¹ Las versiones en árabe, español y francés fueron proporcionadas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sistema multilateral interlineal de IATA proporciona un beneficio único al consumidor (**véase el Anexo**). El mismo, le otorga a los consumidores, acceso a cualquiera de los casi 4000 aeropuertos comerciales alrededor del mundo en un solo boleto pagado en la moneda local del pasajero y en una sola transacción. Asimismo, permite el viaje por rutas y en aquellos vuelos que mejor satisfaga las necesidades del consumidor e incrementa las opciones dando acceso a la más amplia gama de itinerarios de líneas aéreas. El mismo, también permite que una línea aérea venda los servicios de otra línea aérea con el conocimiento de que sus boletos serán aceptados. Finalmente, el sistema interlineal hace posible itinerarios complejos que una sola línea aérea, o una alianza de líneas aéreas, no pueden proporcionar.

1.2 El Sistema Interlineal Multilateral (MIS), constituye un sistema voluntario que se encuentra abierto a cualquier aerolínea y opera junto a los productos ofrecidos por las líneas aéreas “en línea”, o a través de acuerdos bilaterales o alianzas. Las normas comunes, desarrolladas a través de IATA para apoyar al MIS, también proporcionan una permanente y homologada interacción entre las líneas aéreas y los proveedores de servicios vinculados, incluyendo aeropuertos, compañías de servicio de rampa y agencias de viaje.

1.3 Estos beneficios a menudo son dados por garantizados y las líneas aéreas están preocupadas de que una falta de coordinación de acciones reguladoras en áreas que se encuentren vinculadas, corran el riesgo de fragmentar el sistema.

2. POR QUÉ EL SISTEMA MULTILATERAL ES IMPORTANTE PARA LIBERALIZAR LOS MERCADOS

2.1 El MIS proporciona beneficios públicos importantes en el proceso de liberalización en marcha.

2.2 La característica más importante del MIS radica en que proporciona acceso a redes mundiales. Tal como se indicara anteriormente, los pasajeros se benefician con una gama de itinerarios y opciones de rutas que el sistema interlineal proporciona. Sin embargo, los gobiernos también se benefician al asegurar que sus aeropuertos se encuentren conectados con la red mundial de líneas aéreas, en lugar de tener que contar con un número limitado de servicios directos. Las líneas aéreas también se benefician al poder ofrecer una amplia gama de destinos y opciones que les permiten competir con aerolíneas mucho más grandes.

2.3 En muchas partes del mundo hoy en día, las necesidades de viaje de muchos pasajeros pueden ser satisfechas por servicios de punto a punto o por rutas relativamente simples ofrecidas por una cooperación selectiva de aerolínea. Sin embargo, ello no reduce las ventajas de contar con una amplia gama de opciones de rutas y profundización de itinerarios, al tener la capacidad de poder cambiar libremente entre líneas aéreas y rutas alternas - particularmente para el viajero de negocios. El sistema interlineal multilateral continúa siendo un servicio muy valioso, especialmente en el momento cuando la liberalización está originando una reestructuración de líneas aéreas y redes de rutas.

3. EL SISTEMA ESTÁ EVOLUCIONANDO

3.1 Al mismo tiempo, el MIS constituye un sistema que continúa evolucionando para satisfacer las inquietudes de los gobiernos.

3.2 A través de los años, el MIS ha sido dejado de lado por acuerdos más selectivos, aunque poco flexibles entre líneas aéreas, determinando el que algunos cuestionen si el sistema de IATA sería necesario en el futuro. La respuesta es afirmativa. De no existir un tratamiento multilateral abierto y las normas

prácticas de IATA que lo apoyen, muchos otros acuerdos interlineales fracasarán con el tiempo en la medida que los tratamientos difieran y la homologación desaparezca, lo cual a su vez resultaría en menos opciones para los consumidores y costos más elevados.

3.3 Hoy en día, el sistema de IATA se encuentra evolucionando y se realizan esfuerzos para asegurar que el producto interlineal multilateral sea más simple y atractivo para el público viajero - más simple al eliminar las limitaciones administrativas, y más atractivo al ampliar su aplicación y disponibilidad.

3.4 Sin embargo existe el peligro, de que las medidas nacionales o a veces regionales orientadas a llevar la “liberalización” más allá, conduzcan a la fragmentación global del sistema. Un ejemplo de ello lo constituye las condiciones del transporte y del contrato, incluyendo el tema de la responsabilidad. Normas que difieran en distintas jurisdicciones, pueden determinar el que un sistema interlineal abierto sea casi imposible, en la medida que no existirían más las condiciones comunes como las que existen hoy en día, para realizar un viaje completo con un boleto convencional. De igual forma, tratamientos disímiles en la aplicación de las leyes sobre competencia, pueden determinar que algunas líneas aéreas se retiren de algunas partes del sistema multilateral, mermando su efectividad así como sus beneficios y amenazando finalmente con destruirlo completamente.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

4.1 La IATA recomienda enfáticamente, que la Conferencia incorpore en sus conclusiones, el reconocimiento del valor del Sistema Interlineal Multilateral y que exhorte a los Estados para que eviten acciones unilaterales que puedan minar dicho sistema.

ANEXO

EL SISTEMA INTERLINEAL MULTILATERAL

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sistema interlineal mundial beneficia a viajeros en todas partes. Ninguna línea aérea puede individualmente volar a todos los casi 4,000 aeropuertos comerciales alrededor del mundo, pero cualquier pasajero o envío de carga lo puede hacer, gracias al sistema interlineal. Una de las principales virtudes del sistema, es lograr que las comunidades pequeñas y periféricas puedan ser accesibles a todos.

1.2 El sistema interlineal permite pagar por todo el itinerario, sin tener en cuenta el número de vuelos y de líneas aéreas involucradas, en una transacción que involucre una sola moneda. El mismo, también extiende la opción a los consumidores, dándoles acceso a la más amplia gama de itinerarios de aerolíneas. Ello implica que un pasajero pueda volar en rutas complejas alrededor del mundo o que en una sola jornada viajen en una línea aérea y regresen en otra.

1.3 ¿Qué tan importante es el sistema interlineal? Globalmente, se estima que el sistema interlineal se encuentra por encima de los \$ 20 mil millones de dólares americanos, como valor mundial del negocio de pasajeros y carga para las líneas aéreas en el 2001. Ello es aproximadamente equivalente al 15% del total de ingresos del servicio regular internacional. En un estudio realizado para IATA, el valor para los consumidores de contar con el sistema multilateral interlineal de IATA, ha sido calculado en \$ 2 mil 900 millones de dólares americanos. Dentro de la Unión Europea, en un estudio encargado por la Comisión Europea, el tráfico interlineal fue estimado en un promedio del 28% sobre el tráfico europeo de servicio aéreo regular internacional.

1.4 El sólido y uniforme funcionamiento del sistema interlineal, se basa en tres pilares que se encuentran vinculados entre sí:

- a) El acuerdo marco para participar en la red del sistema interlineal mundial;
- b) Mecanismos prácticos, es decir, normas y procedimientos comunes; y
- c) Una estructura económica, que asegure a los participantes el recibir satisfactoriamente los beneficios del sistema.

1.5 El resultado final es un sistema simple, eficiente y muy beneficioso para los consumidores. Las bases pueden ser complejas, pero el usuario percibe un proceso funcional, gracias a las cinco décadas de cooperación de la industria.

2. PARTICIPACIÓN

2.1 La participación en el sistema interlineal es voluntaria y no requiere de la negociación bilateral para cada acuerdo entre las compañías. En cambio, existe el Acuerdo de Tráfico Interlineal Multilateral (MITA), que establece un marco básico empleado por más de 300 aerolíneas alrededor del mundo, incluyendo a los socios de alianzas y códigos compartidos. El principio del MITA se basa en la aceptación recíproca por parte de las líneas aéreas participantes, de los boletos de pasajeros y de las guías de carga aérea, pertenecientes a otras líneas aéreas.

3. MECANISMOS PRÁCTICOS

3.1 La base para el sistema mundial depende de las normas comunes y de los procedimientos que reducen las diferencias culturales, lingüísticas y métodos comerciales alrededor del mundo. Éstos aseguran el funcionamiento del sistema global, a través de formatos aceptados para todo tipo de documentos, mensajes y otros componentes de los negocios. Las normas y procedimientos son desarrollados por las Conferencias sobre Pasajeros y Servicios de Carga de la IATA.

3.2 El énfasis en normas y procedimientos uniformes, no significa que una medida vaya a resolver todo. Por ejemplo, la cooperación en la industria ha creado mecanismos para pasajeros con necesidades especiales, tales como aquellos con movilidad reducida y aquellos que requieren de comidas especiales.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA

4.1 El elemento económico es a su vez práctico y la razón del éxito del sistema - otorga beneficios a pasajeros, expedidores y líneas aéreas.

4.2 Los beneficios para los pasajeros no deben subestimarse. Además de la simplicidad - una sola transacción en un tipo de moneda – se da una ganancia económica - las tarifas interlineales son más baratas que otros métodos de cálculo. El tan solo agregar tarifas a sectores de rutas individuales, no solo cuesta más, sino que elimina la flexibilidad ofrecida por el sistema actual, que permite cambios de rutas por una misma tarifa.

4.3 Estas tarifas libremente interlineales y las normas empleadas para respaldarlas, tales como las normas relativas a l cambio de moneda y millaje, son desarrolladas por las líneas aéreas miembros de IATA en las Conferencias de Coordinación sobre Pasajeros y Tarifas de Carga. La participación en estas Conferencias es voluntaria y los acuerdos alcanzados no son obligatorios, pero 132 de las principales aerolíneas del mundo han escogido participar, ya que las tarifas libres del sistema interlineal les permiten extender sus redes y competir más eficazmente, así como ofrecer a sus clientes mayores opciones. Además, un número adicional significativo de líneas aéreas aplican estas tarifas para interlinear con aerolíneas pequeñas y medianas que a menudo confían en la apertura del sistema multilateral, a efecto de que les otorgue acceso a mercados más grandes y los haga más competitivos. Más de 300 líneas aéreas participan en MITA, por cuanto los acuerdos bilaterales no podrían ser un sustituto práctico o económico. Aún más, la naturaleza y grado de competencia que existe entre muchas aerolíneas, podría requerir de exenciones con respecto a las leyes de competencia que sean aplicables a muchos de los acuerdos bilaterales existentes, particularmente en Europa.

4.4 El mercado determina los niveles de tarifas "en línea" de las aerolíneas. La experiencia muestra que las tarifas del sistema interlineal multilateral, operan conjuntamente con estas tarifas específicas de las aerolíneas, en beneficio de los consumidores.

4.5 La distribución se simplifica a través de una red de aproximadamente 100,000 agencias de viaje y de carga, determinando que la compra de un viaje sea simple, y eliminando la necesidad de ir a la oficina de una línea aérea. El sistema de distribución fue desarrollado y es mantenido por las Conferencias de Agencias de Pasajeros y Carga.

4.6 Además de los beneficios directos al consumidor, el proceso interlineal desempeña una función social. El mismo, permite a localidades periféricas beneficiarse de (y a las aerolíneas basadas en estas áreas ofrecer) un adecuado nivel de servicio a todos los otros puntos. Asimismo, ayuda a las pequeñas aerolíneas a ofrecer a sus pasajeros, una gama mucho más amplia de destinos, compitiendo así de igual a igual con las principales líneas aéreas.

5. CONCLUSIÓN

5.1 El presente resumen explica los fundamentos del sistema multilateral interlineal, el cual constituye el resultado total del trabajo continuo de las Conferencias de Tráfico IATA. Por su naturaleza estas Conferencias involucran la cooperación, en interés del público, entre líneas aéreas competidoras. Por consiguiente, estas precisan las exenciones de las leyes de competencia en varias partes del mundo, principalmente en los EE.UU., la Unión Europea y Australia.

5.2 El asegurar el futuro del sistema multilateral interlineal, requiere que la industria continúe recibiendo las exenciones para sus actividades cooperativas.

5.3 "El sistema mundial para realizar negocios" de transporte aéreo, debe ser preservado. Sus tres pilares aseguran su equilibrio y estabilidad, y el retirar cualquiera de éstos lo harán colapsar en detrimento de pasajeros, agentes y líneas aéreas grandes y pequeñas.

— FIN —