



ASSOCIATION OF CARIBBEAN STATES
ASOCIACION DE ESTADOS DEL CARIBE
ASSOCIATION DES ETATS DE LA CARAIBE

ACS/2010/TRANS.19/INF.001

ANNEX VI

ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE (AEC)

XIX REUNIÓN DEL COMITÉ ESPECIAL DE TRANSPORTE

Paramaribo, Surinam, 23 y 24 de abril, 2010

"BASES PARA LA CREACION DE UNA ALIANZA DE COOPERACION COMERCIAL ENTRE LAS AEROLINEAS DE LOS PAÍSES DE LA AEC"

I. EXTRACTO DE NOTA DE ESTUDIO DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL SOBRE LAS ALIANZAS DE LÍNEAS AÉREAS.

Capítulo 4.8 del Manual sobre Reglamentación del transporte Aéreo Internacional (Documento 9626), segunda edición.

ALIANZAS DE LÍNEAS AÉREAS

Las alianzas de líneas aéreas, es decir, uniones voluntarias de líneas aéreas por medio de diversos arreglos comerciales de cooperación, constituyen un fenómeno relativamente reciente y en rápida evolución a escala mundial en este sector.

Un acuerdo de alianza puede comprender una variedad de elementos, tales como compartido de códigos, reserva de capacidad, cooperación en la comercialización, fijación de precios, control de inventarios y programas de viajeros habituales, coordinación de los horarios, uso compartido de oficinas e instalaciones aeroportuarias, empresas conjuntas y franquicias.

Las alianzas de líneas aéreas, sobre todo las transnacionales, son consecuencia de la respuesta de los transportistas aéreos a las normas que se perciben como restricciones (p. ej., restricciones bilaterales respecto al acceso a los mercados, la propiedad y el control de las líneas aéreas), la necesidad de reducir sus costos mediante economías de alcance y de escala y un entorno más mundializado y cada vez más competitivo, entre otros factores. Numerosas líneas aéreas las consideran como instrumento eficaz para aumentar sus ingresos y tráfico tributario.

Las alianzas modernas se distinguen de la cooperación tradicional entre líneas aéreas (p.ej., recursos en común) en que en este último caso suele tratarse de un acuerdo entre líneas aéreas sobre tarifas o compartición de capacidad, costos e ingresos, lo que

suele abarcar rutas de doble monopolio y proporciona pocos incentivos para la competencia o la eficacia económica; mientras que las alianzas modernas se establecen normalmente basándose en posibles sinergias y estructuras y servicio de rutas complementarios.

Las alianzas pueden ser nacionales, regionales, intercontinentales o mundiales y pueden ser de cualquier tamaño, para determinado objetivo o por determinado período. Si bien numerosos acuerdos se relacionan con la cooperación a escala limitada (p. ej., compartición de códigos por ciertas rutas), ha aumentado en los últimos años el número de alianzas estratégicas de gran alcance. La evolución más importante fue la creación, en un entorno de competencia, de varias mega-alianzas, o sea, el agrupamiento, en una alianza, de grandes o medianas líneas aéreas muy separadas geográficamente y con amplias redes mundiales combinadas. A continuación se indican tres ejemplos característicos de alianzas mundiales:

- **Star Alliance**, fundada en 1997 por Air Canadá, Lufthansa, Scandinavian Airlines System (SAS), Thai Airways International y United Airlines. (A finales de 2003, tenía 15 líneas afiliadas).
- **Oneworld**, fundada en 1998 por América Airlines, British Airways, Cathay Pacific y Qantas. (A finales de 2003, tenía ocho líneas aéreas afiliadas).
- **Sky Team**, fundada en 2000 por AeroMéxico, Air France, Delta Air Lines y Korean Air. (A finales de 2003, tenía seis líneas aéreas afiliadas).

La participación en cada grupo de alianza puede, no obstante, ser inestable. Un ejemplo de ello es el grupo llamado "Wings", dirigido por KLM y Northwest Airlines, que estableció una de las primeras alianzas estratégicas en 1989. Muchos cambios de participantes han tenido lugar, siendo el último de ellos el hecho de que el miembro fundador, KLM, concertó en octubre de 2003 un acuerdo de fusión con Air France, uno de los miembros fundadores de SkyTeam.

Si bien la mayoría de los arreglos de alianzas giraban en torno de servicios relacionados con los pasajeros, se han formado alianzas para el transporte de carga aérea. En Europa y Norteamérica han aumentado también las alianzas intermodales con servicios ferroviarios. Además, también han entrado en este entorno ya complejas asociaciones entre alianzas, generalmente de carácter bilateral.

Las repercusiones de las alianzas mundiales son importantes para las líneas aéreas. Su capacidad de comercialización y las correspondientes consecuencias en materia de competencia, incluida su dominación en algunos centros aeroportuarios, han causado preocupación para las líneas aéreas pequeñas o medianas en lo que atañe a su supervivencia, lo que las ha llevado a desarrollar un segmento particular de un mercado o a participar en la competencia como líneas aéreas de punto a punto de bajo costo. Algunas pequeñas líneas aéreas también decidieron formar alianzas regionales con

transportistas vecinos cuyos criterios sean semejantes (p. ej., Carib Sky Alliance) y concertar acuerdos de franquicia con líneas aéreas importantes.

Las autoridades de reglamentación también se han interesado considerablemente en las alianzas debido a sus posibles repercusiones en el acceso a los mercados, la competencia y los intereses de los consumidores. Algunas propuestas de grandes alianzas han sido objeto de examen a fondo por parte de los correspondientes órganos nacionales y regionales de reglamentación; en algunos casos, se han introducido determinadas medidas de reglamentación para mejorar los aspectos anticompetitivos en los arreglos (p.ej., la exigencia de entregar cierto número de turnos para facilitar la entrada de otras líneas aéreas en el mercado). Desde el punto de vista de la reglamentación, el trato de las alianzas entre líneas aéreas varía de un Estado a otro; dicho trato se aplica principalmente caso por caso y no de manera sistemática, a menudo teniendo en cuenta consideraciones aeronáuticas y políticas generales de los Estados en cuestión.

II. PROYECTO DE ALIANZA COMERCIAL PARA LAS AEROLÍNEAS DE LA AEC, PREPARADO POR LA DIRECCIÓN DE TRANSPORTE AÉREO DE LA AUTORIDAD DE AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ.

ALIANZA COMERCIAL

Las empresas aéreas que se identifican en el Anexo No.1, en adelante denominadas Las Partes, acuerdan celebrar una alianza comercial que se regirá por las siguientes cláusulas:

- 1. OBJETIVO DE LA ALIANZA:** La Alianza procura una integración regional comercial entre las aerolíneas cuya sedes principales se encuentran ubicadas en el territorio de los países que conforman la Asociación de Estados del Caribe, mediante la celebración de Acuerdos de Colaboración bilaterales tales como: códigos compartidos, reserva de capacidad, programas de viajeros frecuentes, promoción conjunta de vuelos o destinos, coordinación de itinerarios, uso compartido de oficinas e instalaciones aeroportuarias, acuerdos de servicios de escala, y otros acuerdos comerciales frecuentes en la industria aeronáutica. La Alianza tiene el propósito de mejorar el servicio a los clientes, promover la explotación de nuevas rutas e incrementar el número de frecuencias y la complementación de las redes operativas de las empresas, a fin de conectar más estrechamente las ciudades de la región e incrementar los vuelos de negocio y turismo entre éstas y las ciudades de Norte América y Cono Sur.
- 2. COORDINACIÓN DE LOS HORARIOS:** Para maximizar la conectividad entre las ciudades y agilizar las transferencias de pasajeros y equipajes en conexión las partes, coordinarán en lo posible sus itinerarios.

3. **CÓDIGOS COMPARTIDOS:** Las partes propiciarán la celebración de acuerdos de códigos compartidos para mantener y mejorar su participación en los mercados.
4. **ACUERDOS DE MILLAS DE VIAJERO FRECUENTES:** Las partes considerarán la conveniencia de entrar en acuerdos de participación en sus programas de viajeros frecuentes, para brindarle mayor opción de adquirir millas a sus pasajeros.
5. **AGENTE GENERAL DE VENTAS (GSA):** Las partes podrían celebrar acuerdos para compartir el mismo Agente General de Ventas en algunas ciudades.
6. **SALAS VIP:** Las partes también podrían celebrar acuerdos para compartir Salas VIP.
7. **PUBLICIDAD Y MERCADEO:** Las partes podrán diseñar conjuntamente las estrategias de publicidad y mercadeo en la promoción de nuevos vuelos y rutas, desde hacia y entre los destinos en el territorio de los países que integran la AEC, en particular el tráfico aéreo de turismo y de negocios.
8. **ENDOSO DE BOLETOS:** Las partes podrán endosar los boletos aéreos de conformidad con los acuerdos interlineales.
9. **COMITÉ DE ALIANZA:** Las partes integrarán un Comité de Alianza cuyo propósito será solución de conflictos entre aerolíneas, vigilar la seguridad operacional, desarrollar Planes de Publicidad en conjunto, mejorar el servicio al pasajero con criterios de calidad total.
10. **ACUERDOS DE COLABORACIÓN:** Las partes someterán a la aprobación de las Autoridades de Aeronáutica Civil los acuerdos de colaboración que celebren de manera bilateral.
11. **SOLUCIÓN DE CONTROVERCIAS:** Los conflictos se resolverán, en primera instancia mediante consulta entre las partes involucradas. En caso de no llegarse acuerdo, las partes se someterán a arbitraje de conformidad con las reglas de Reglas de Conciliación y Arbitraje de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo.
12. **RESERVA:** Las cláusulas del presente acuerdo y todo documento resultante de la implementación del mismo tiene carácter confidencial. La confidencialidad se mantendrá aún después de terminado este Acuerdo.

13. **VIGENCIA:** El presente Acuerdo tiene un término de duración indefinido. No obstante, cualquiera de las partes podrá retirarse dando aviso por escrito con una antelación no menor de 90 días. El Acuerdo podrá terminarse por consenso entre las partes.
14. **LEY APLICABLE:** Se aplicará la Ley del Estado que se establezca en cada Acuerdo de Colaboración Comercial Bilateral.
15. **NOTIFICACIÓN:** Las notificaciones o avisos relacionados con éste Acuerdo se remitirán a las direcciones de las partes que se detallan a continuación: (Listado de Líneas Aéreas con sus direcciones, faxes y correos electrónicos)

Hecho en la Ciudad de Puerto España, Trinidad y Tobago a los _____ días de 2006.