

El transporte aéreo y la libre competencia

IV Reunión Anual del Grupo de Trabajo sobre Comercio y Competencia de
América Latina y Caribe
Punta Cana, 5 y 6 de noviembre de 2014



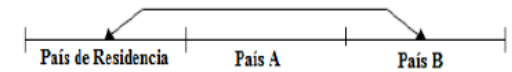
Dr. Christian Campos, Coprocom, Costa Rica

Un sector especialmente considerado

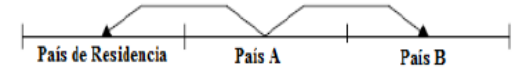
Desde la regulación a la desregularización; la defensa del espacio aéreo; la concepción de carga y descarga de bienes y personas como servicio público, etc.

Cuadro No. 1
Intercambio de Libertades de Tráfico Aéreo

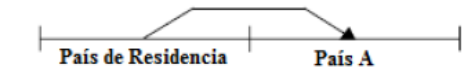
Primera Libertad: Sobrevolar un país que se encuentra entre una ruta existente entre dos países diferentes.



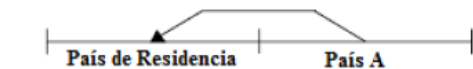
Segunda Libertad: Realizar una parada técnica en otro país.



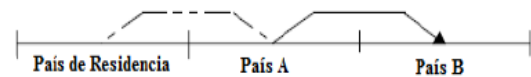
Tercera Libertad: Llevar pasajeros y carga de un país a otro.



Cuarta Libertad: Llevar carga y pasajeros al país de residencia provenientes de otro país.



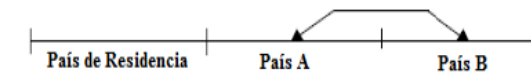
Quinta Libertad: Llevar carga y pasajeros entre dos países por parte de una aerolínea de un tercer país en una ruta con origen/destino su país de residencia.



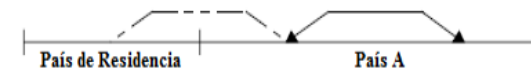
Sexta Libertad: Llevar carga y pasajeros entre dos países por parte de una aerolínea de un tercer país en dos rutas con conexión en su país de residencia.



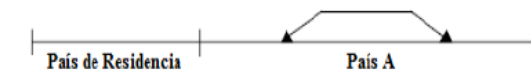
Séptima Libertad: Llevar carga y pasajeros entre dos países por parte de una aerolínea de un tercer país en una ruta que no conecta con su país de residencia.



Octava Libertad o Cabotaje: Llevar carga y pasajeros dentro de un país por medio de una aerolínea de otro país en una ruta con origen/destino su país de residencia.



True Domestic (Doméstico): Llevar carga y pasajeros dentro de otro país en rutas sin necesidad que conecten con el país de residencia.



Acceso visto desde principios de trato nacional y de la nación más favorecida

- Anexo sobre los servicios de transporte aéreo del acuerdo general sobre el comercio de servicios (GATS-OMC).
 - Eliminación de barreras de entrada (restricciones reparación y mantenimiento de aeronaves, venta y uso de servicios aéreos y sistemas informáticos de reserva)

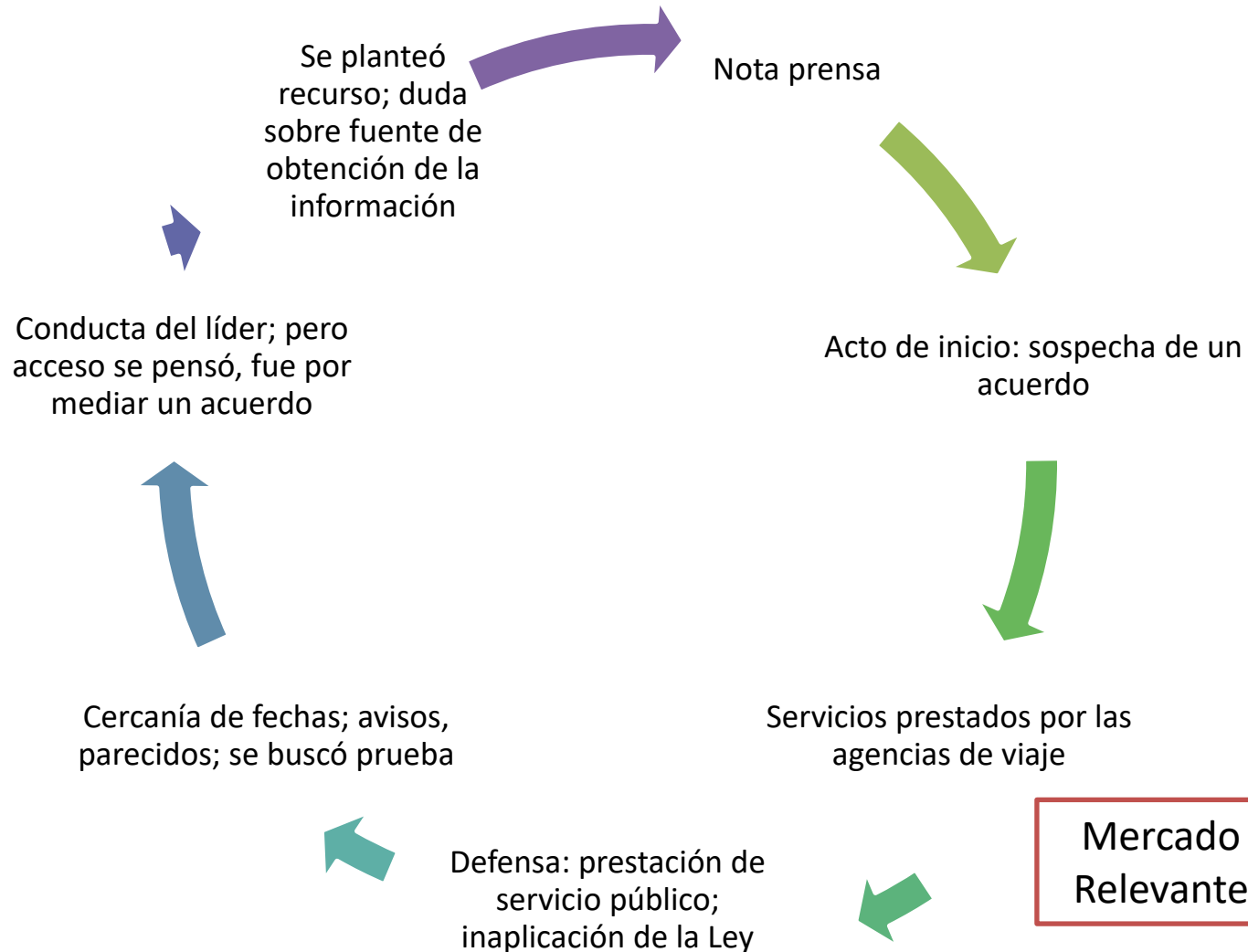
Estrategias usuales

- Operaciones (presencia regular de centros de operaciones; eficiencia)
- Acceso a insumos esenciales (la establecida podría generar precios y calidad de servicios desfavorables; manejo terrestre-mantenimiento-slots-puertas de embarque)
- Discriminación de precios (consumidor puede elegir, con restricción, ciertos productos de cierta calidad, en cierto tiempo; **viajero frecuente; descuentos corporativos / ventas atadas**)
- Cooperación entre agentes. (Alianzas aéreas; Acuerdos de interlíneas; Cooperación con agencias de viajes).
- Sistemas compartidos.



Servicio Público. Competencia.

(Supuesto acuerdo para bajar del 12% al 6% comisión de agencias vendedoras; conducta de seguimiento al líder) (Sesiones 37-2003; 02-2005)



Códigos compartidos

En 1998 COPROCOM llevó a cabo una investigación relacionada con la suscripción de un acuerdo de código compartido entre LACSA y American Airlines. En el acuerdo se establece el mercadeo conjunto de vuelos de código compartido. A su vez, establece la posibilidad de intercambiar información de tráfico y mercado de las rutas. Si bien COPROCOM puede emitir opinión respecto a este tipo de temas, son las Autoridades Aeronáuticas las encargadas de autorizar o no este tipo de acuerdos comerciales.

COPROCOM realizó un análisis de la estructura del mercado donde se determinó que LACSA y American Airlines de 1993 a 1997 poseían la mayor participación de mercado de transporte aéreo de pasajeros, representando conjuntamente cerca del 51. % en 1997 (ver COPROCOM, 1998). A su vez, el transporte de pasajeros en rutas con origen/destino los Estados Unidos representaba alrededor del 78% del total, siendo Miami la ruta principal (56%). Se definió el mercado relevante como los servicios de transporte aéreo de pasajeros prestados por las líneas aéreas en la ruta San José-Miami (ruta dominada mayormente por American Airlines que transportaba 67% del total de pasajeros). Por su parte LACSA transportaba alrededor del 20% de pasajeros en esa ruta. Se determinó que existía poca posibilidad de sustitución en el mercado, tanto en relación a las aerolíneas que operan la ruta como la utilización de rutas alternativas.

Código compartido

Derivado del estudio realizado COPROCOM se pronunció ante el Consejo Técnico de Aviación Civil considerando que el acuerdo de código compartido entre American Airlines y LACSA en la ruta San José-Miami tendría efectos anticompetitivos en ese mercado debido a la posición dominante que ambos tienen en esas rutas. COPROCOM solicitó al Consejo considerar los hallazgos obtenidos en el estudio realizado al momento de tomar la decisión de aprobar o no dicho acuerdo.

Debe mencionarse que el Departamento de Transporte de los Estados Unidos determinó que en la ruta Miami-San José existían barreras de entrada y estableció una serie de condicionantes para la aprobación del acuerdo. Dentro de los condicionantes se encuentran la prohibición de que American Airlines y TACA establezcan un Comité de Alianza Conjunto; que implementen acuerdos de exclusividad; que establezcan conjuntamente precios, inventarios y la administración de rendimientos; que coordinen o compartan información entre sí sobre tarifas o la disponibilidad de asientos para pasajeros, exceptuando aquella información que en general tiene a disposición aerolíneas y agentes de viaje, entre otras prohibiciones (ver COPROCOM, 1998).



Cautela en uso de espacios en aeropuertos; tiempos de permanencia y asignación de horarios de vuelos / Barreras de entrada (Sesión 35-2010).

Se considera...

- Posibilidad de ingreso de las autoridades de competencia (no defender que es servicio público)
- Poner cuidado a los tiempos de resolución de los casos.
- Fortalecer la institucionalidad.
- Promoción de cultura pro competencia
- Personal capacitado, capacidad de policía, coordinación entre agencias, más reales

Muchas gracias