



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Ref.: Expte. N° S01:0148562/02 (C.748) RN/MA-LQ

BUENOS AIRES, 19 AGO 2009

VISTO el Expediente N° S01:0148562/02 del Registro del ex MINISTERIO DE LA PRODUCCION caratulado "TRANSPORTE AÉREO s/ INVESTIGACIÓN DE MERCADO (C.748)" y,

CONSIDERANDO:

Que el día 14 de febrero de 2002, en virtud de las facultades otorgadas por el artículo 24 de la Ley 25.156, esta Comisión Nacional de Defensa de la Competencia (en adelante "CNDC") inició una investigación sobre el mercado aéreo centrándose en los contratos de códigos compartidos.

Que el día 3 de enero de 2002, el diario "El Cronista" en la Sección de Negocios (página 11) publicó una nota donde informaba que las empresas aéreas Southern Winds S.A. (en adelante "SW") y ARG Línea Privada Argentina -LAPA Líneas Aéreas Privadas Argentinas S.A.- (en adelante "LAPA") por un lado, y DINAR Líneas Aéreas S.A. (en adelante "DINAR") y LAPA por otro, habían cerrado acuerdos de códigos compartidos para operar las rutas entre la Ciudad de Buenos Aires, Córdoba, La Rioja, y Rosario. Conforme surge de dicha nota a fs. 2, el objeto del acuerdo era evitar la superposición de vuelos en esos destinos y optimizar los costos de operación.

Que asimismo, la nota denota un presunto acuerdo entre DINAR y LAPA para operar 12 rutas concurrentes, entre otras Jujuy, Neuquén, Salta y Tucumán.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Que finalmente, dicho recorte periodístico sostenía que Aerolíneas Argentinas (en adelante "AA") no poseía este tipo de acuerdos comerciales y ostentaba una participación del mercado de vuelos de cabotaje de más del 40%.

Que en base a la información mencionada, esta CNDC inició una investigación de mercado sobre la temática plasmada en dicha noticia periodística.

Que a fs. 3, se le solicitó a las firmas SW, LAPA y DINAR, que presenten copias de los acuerdos de códigos compartidos arribados.

Que con fecha 7 de marzo de 2002, conforme fs. 7 y ss., SW presentó una copia del acuerdo arribado con LAPA. Manifestó que *"estos acuerdos tienen como objetivo fundamental favorecer al público usuario, al darle mayores opciones en la elección de vuelos sin requisito previo de endoso o de intervención de la empresa emisora, de manera tal que la tenencia de un billete de pasaje lo habilita a utilizar los servicios de la otra empresa signataria del acuerdo, todo ello sin dejar de considerar aspectos económicos de la explotación, fundamentalmente por ser el transporte aéreo una actividad estrictamente marginal en términos económicos a nivel mundial y, muy en particular, en la Argentina, como consecuencia de la recesión económica y la devaluación monetaria. Esto último, por la incidencia del dólar en los aspectos constitutivos de costos ligados a esa divisa, tales como leasing de aeronaves, mantenimiento, repuestos, seguros, etc., lo cual representa el 50% de todos los ítems de costos, y como consecuencia de ello, al cotizarse el signo monetario nacional a algo más de 2 pesos por dólar, ello influye en un aumento global de costos del 50%."*



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Que, con fecha 19 de marzo de 2002, DINAR presentó copia del convenio sobre códigos compartidos suscripto con LAPA, conforme fs. 45 y ss.

Que, con fecha 20 de marzo de 2002, LAPA, presentó copias de los contratos celebrados con las empresas DINAR y SW, que lucen agregados a fs. 66 y ss.

Que, con fecha 17 de abril de 2002, LAPA acompañó un artículo publicado por el diario "El Cronista", fechado el día 4 de abril de 2002, que consideró de interés para el expediente de referencia, que versa sobre la creación de una alianza regional entre firmas aéreas sudamericanas.

Que a través de la presentación efectuada ante esta Comisión Nacional, con fecha 11 de agosto de 2003, se tomó conocimiento de la quiebra de la empresa aérea LAPA.

Que, con fecha 26 de septiembre de 2003, presentó descargo la Sindicatura de la fallida LAPA.

Que conforme surge a fs. 138 de estos obrados, se le solicitó a la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial (en adelante "STA"), información sobre los acuerdos de códigos compartidos para la operación de servicios de cabotaje.

Que a fs. 142 y ss., la STA contestó el informe previamente requerido por esta Comisión Nacional.

Que dicha Subsecretaría es autoridad de aplicación de la Ley 17.285 (Código Aeronáutico).

Que, la STA respondió en su Informe ALA N° 2130, que *"la regulación que ejerce la misma en relación a los acuerdos de códigos compartidos se halla regulada en la*



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Ley 17.285 (Código Aeronáutico), que en el Capítulo II, Servicios de transporte aéreo interno, Sección A Explotación, Artículo 110 establece: "Los acuerdos que impliquen arreglos de "pool", conexión, consolidación o fusión de servicios o negocios, deberán someterse a la aprobación previa de la autoridad aeronáutica. Si ésta no formulase objeciones dentro de los noventa días, el acuerdo se considerará aprobado."

Que asimismo expresó que el Decreto N° 1401/98 en su Artículo 1° dice: "Establécese que la compartición de códigos y la explotación conjunta de servicios se encuentran comprendidos entre los arreglos determinados por el Artículo 110 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico)."

Que en el artículo 2 del citado Decreto establece: "Determinase que para poder aprobarse las propuestas de operación en código compartido o explotación conjunta en los términos del Artículo 110 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico), los explotadores deberán ser titulares de las autorizaciones o concesiones que les permitan realizar el servicio aéreo de que se trate."

Que por último, el artículo 3 determina: "Establécese que en toda operación de servicios que se realicen en las modalidades establecidas en el artículo precedente, los explotadores y sus agentes autorizados deberán informar al público usuario con total transparencia quien será el transportador, el tipo de aeronave utilizada en cada etapa del servicio, los puntos de transferencia y toda otra información relevante sobre las características del servicio."

Que a su vez la STA informó que "los acuerdos de códigos compartidos podrían realizarse para determinados vuelos únicamente y/o sobre una cierta cantidad de asientos."



*Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

Que a fs. 168, la Sindicatura de la empresa quebrada LAPA informó que carece de elementos que ayuden a responder la información solicitada por esta Comisión Nacional, debido a que luego de que fuera decretada la quiebra de mencionada empresa, con fecha 18 de julio de 2003, se produjo el ingreso de grupos de empleados que realizaron reclamos de tipo laboral, lo cual tuvo como consecuencia faltantes de elementos. Además advirtió que, con fecha 7 de mayo de 2003, la Policía Federal Argentina *"incautó libros de la empresa, derivado de causas penales, con la intervención de personal policial, existiendo acefalías de directores y autoridades, cambios de domicilio, mudanzas que incidieron en el orden administrativo y en el orden interno, no habiéndose podido verificar documentación que permita responder a lo requerido."*

Que por ultimo manifestó que *"por razones de economía y reducción de gastos en los costos de alquiler de espacios en la firma DETALL se requirió autorización al Tribunal para vender por kilo todos los tickets volados, que ocupaban cajas de almacenamiento, lo que fue autorizado y concretado, habiendo recibido la co-sindicatura el precio de esa venta directa por kilo de todos esos tickets volados."*

Que por tales razones no fue factible ampliar la información que se le solicitó oportunamente a la Sindicatura.

Que corresponde en esta instancia hacer mérito de la información obrante en las presentes actuaciones a los efectos de considerar si las conductas en cuestión son violatorias de la Ley N° 25.156.

Que los acuerdos de códigos compartidos son contratos por medio de los cuales una empresa aérea (Compañía Operadora) que posee un código y número de vuelo



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

determinado, permite a otra Compañía Aérea (Compañía Marketing) comercializar parte de la capacidad de aquella con su propio código y número de vuelo, es decir, ambas aerolíneas ofrecen un mismo vuelo, el cual es nombrado con los códigos propios de cada aerolínea.

Que una Compañía Operadora es aquella que mantiene el control operacional de la aeronave con que se cumple un vuelo con código compartido.

Que se define Compañía Marketing aquella que comercializa con su propio código y número de vuelo parte de la capacidad del vuelo en código compartido, sin ser la operadora de dicho servicio.

Que las facturaciones entre las partes se cancelan siguiendo los procedimientos habituales de liquidación interlineal que se llevan a cabo a través del IATA¹ Clearing House y conforme las reglas del Revenue Accounting Manual de la IATA.

Que las compañías aéreas que acuerdan este tipo de contratos deben brindar el mismo servicio a todos los pasajeros.

¹ Conforme el Dictamen emitido en la Conducta 552, IATA es una asociación internacional privada creada en 1945, cuyo objeto es fomentar el transporte aéreo en forma segura, regular y económica y crear los medios de colaboración entre las empresas de transporte aéreo, así como coordinar tarifas, sistemas y métodos de operación. IATA está compuesta por más de 250 compañías aéreas y sus normas, resoluciones y recomendaciones se aplican en todos los países porque se incorporan al derecho interno de los países cuando las aerolíneas de bandera miembros de la asociación solicitan a sus respectivos gobiernos el reconocimiento de las mismas. A tal efecto, IATA administra una serie de acuerdos entre sus socios como IATA Passenger Tariff Coordinating Conferences, que coordina las tarifas de interconexión entre los socios, Multilateral Prorate Agreement por el cual se determina cómo se distribuyen entre las aerolíneas los ingresos provenientes de los vuelos conexiones, Multilateral Interline Traffic Agreement que regula las condiciones de interconexión, IATA Passenger Services Conferences, que establece estándares comunes en áreas tales como manejo de equipaje, emisión de billetes y criterios para la determinación de tarifas (millas y conversión de monedas) y IATA Passenger Agency Programme que es un acuerdo entre las aerolíneas y las agencias de viaje que sienta las condiciones bajo las cuales los agentes pueden emitir billetes de los socios.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Que la Compañía Operadora es la encargada de los procedimientos de revisión de seguridad de los pasajeros, equipaje y carga. También es la encargada del mantenimiento de las aeronaves.

Que la Compañía operadora asume cualquier responsabilidad que resulte de su operación. En aplicación a este principio, la Compañía Operadora defenderá, indemnizará y mantendrá exenta a la Compañía Marketing de cualquier tipo de responsabilidad, reclamación, daño o perjuicio, incluyendo costas judiciales y honorarios.

Que los seguros de las aeronaves son soportados por la Compañía Operadora.

Que los acuerdos de códigos compartidos no impiden que las partes acuerden con otras compañías aéreas otros acuerdos de código compartido. Sin embargo, si alguna parte acuerda con otra empresa aérea un contrato de código compartido sobre alguno de los mismos servicios que ya acordaron, deberán contar con la aprobación de la contraparte.

Que la vigencia del contrato es de un año renovable por iguales períodos de común acuerdo entre las partes.

Que una de las partes podrá rescindir el contrato notificando fehacientemente por escrito a la contraparte. A su vez, la contraparte tiene derecho a rescindir el contrato en casos como, concurso, quiebra, suspensión de pagos, etc.

Que la presente investigación se inició conforme una nota surgida del diario "El Cronista" donde se informaba la existencia de acuerdos de códigos compartidos entre SW y LAPA; y DINAR y LAPA.

Que las empresas involucradas presentaron copias de los respectivos contratos.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia



Que el día 18 de julio de 2003, la compañía aérea LAPA cayó en quiebra. Por lo tanto, los contratos investigados fueron terminados. Asimismo, el proceso de quiebra de LAPA implicó la pérdida de numerosa información imprescindible para la investigación llevada a cabo por esta CNDC.

Que por otro lado, analizada la documentación obrante en las presentes actuaciones, esta Comisión Nacional considera que los acuerdos de códigos compartidos pueden generar beneficios a los consumidores, puesto que pueden llegar a optimizar el uso de las rutas aéreas de forma tal que existan diferentes ofertas de horarios para un mismo destino.

Que esta Comisión Nacional entiende que las firmas aéreas afrontan altos costos fijos.

Que dada esta característica de la actividad para que una empresa aérea resulte viable es necesario alcanzar determinados niveles de utilización de su capacidad de transporte.

Que los acuerdos de códigos compartidos permiten lograr este objetivo haciendo que la prestación del servicio se desarrolle más eficientemente (a menores costos).

Que según antecedentes obrantes en esta Comisión Nacional el compartir capacidad de transporte entre varios competidores para optimizar el uso de la misma no necesariamente constituye un mecanismo anticompetitivo que afecte negativamente el interés económico general.

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia



Que tal a sido la conclusión a la que se arribara en el caso de determinados acuerdos entre líneas marítimas competidoras para la ocupación de espacio de bodegas en una de ellas como mecanismo que garantiza la máxima capacidad utilizada sin desmedro de la competencia entre las mismas ².

Que sin perjuicio de lo indicado el principal competidor del mercado aéreo de cabotaje en Argentina, esto es, Aerolíneas Argentinas no formó parte de la operatoria objeto de la presente investigación.

Que en el contexto indicado no resulta a prima facie evidente que los costos de los pasajes aéreos que enfrenta el pasajero se vean necesariamente incrementados.

Que mientras lo precedentemente manifestado no permite concluir que los acuerdos de códigos compartidos conduzcan, en este caso, a un perjuicio cierto de los consumidores finales, puede preverse que las aerotransportadoras obtendrán ahorros en sus costos operativos, que tienen la potencialidad de trasladarse a los consumidores en términos de reducciones tarifarias o mejor calidad de servicios y que, en este sentido, pueden ser tipificados como ganancias de eficiencia en términos de la asignación los recursos de la economía en su conjunto.

Que finalmente cabe manifestar que la Subsecretaría de de Transporte Aerocomercial es el órgano encargado de aplicar la Ley 17.285 y por lo tanto controla los acuerdos de códigos compartidos suscriptos entre las diferentes líneas aéreas. Es decir,

² Dictamen de la CNDC N° 718. Concentración 657. HAMBURG SUDAMERIKANISCHE DAMPFSCIFFFAHRTS - GESELLSCHAFT KG - COSTA CONTAINER LINES S.p.A.. Resolución del Secretario de Comercio Interior N° 57 del 17/03/2009.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

dicha dependencia conforma el poder estatal con atribuciones para fijar y controlar el cumplimiento de las normas de funcionamiento del mercado en cuestión.

Que la Ley N° 25.156 no tiene por objeto el conocimiento y juzgamiento de los actos o hechos de personas de carácter públicos dictados o realizados en ejercicio de una competencia pública de administración que no revistan el carácter de "actividad económica".

Que esta Comisión Nacional se encuentra facultada para el dictado de la presente en virtud de lo dispuesto en el artículo 58 de la Ley N° 25.156.

Por ello,

LA COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

RESUELVE:

ARTICULO 1º: Disponer el archivo del Expediente N° S01:0148562/02 del Registro del ex MINISTERIO DE LA PRODUCCION caratulado "TRANSPORTE AÉREO s/ INVESTIGACIÓN DE MERCADO (C.748)".

ARTICULO 2º: Regístrese.

HUMBERTO GUARDIA MENDONCA
VOCAL
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

Dr. RICARDO NAPOLITANI
PRESIDENTE
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

DIEGO PABLO POLOLO
VOCAL
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

Lic. FABIAN M. PETTIGRE
VOCAL
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA