

MEMORIA

2.007



ÍNDICE

	<u>Página</u>
PRESENTACIÓN	1
CENSO Y MOVIMIENTO DE ASOCIADOS	3
 REGLAMENTACIONES Y NORMATIVAS	
* Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes Complementarias, entre las que se encuentra la ya derogada Ley 21/1995, de 6 de julio, Reguladora de los Viajes Combinados	6
* Nueva Ley de Defensa de la Competencia	20
* Real Decreto 1340/2007, 11 de octubre, sobre Bonificaciones a los Residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla	21
* Presupuestos Generales del Estado para el año 2008	31
* Interés Legal del Dinero	31
* Salario Mínimo Interprofesional	31
* Impuesto sobre Sociedades	
⇒ Coeficiente de corrección monetaria	31
⇒ Pago fraccionado de este Impuesto	33
* Tasas	
⇒ Tasa por prestación de servicios y utilización del dominio público aeroportuario	34
⇒ Tasa de aproximación	34
⇒ Tasa de aterrizaje	34
⇒ Tasa de seguridad aeroportuaria	34
* Impuesto de Actividades Económicas en Relación con el Alquiler de Automóviles sin Conductor	36
* Bases y tipos de cotización a la Seguridad Social	37
* Convenio Colectivo Laboral	44
* Calendario Laboral 2.008	45
 EMISOR: AÉREO	
* IBERIA	49
* SPANAIR	54
* AIR EUROPA	58

* BINTER CANARIAS.....	59
* AIR MADRID.....	60
* TRANSFERENCIA DE PNR'S A LAS AUTORIDADES DE EE.UU. ...	69
* IATA-BSP.....	71
* APJC	76
* COMISIONES COMPAÑÍAS AÉREAS	82
 EMISOR: MARÍTIMO	
* TRASMEDITERRÁNEA	89
 EMISOR: TERRESTRE	
* RENFE.....	95
 ÁREA DE RECEPTIVO	
* PLAN DE MOVILIDAD DE LAS PARADAS DE AUTOBUSES TURÍSTICOS EN MADRID	103
 ÁREA DE MAYORISTAS	
* MAYORISTAS.....	109
 ACCIONES ASOCIATIVAS	
* Apoyo asociativo ante anomalías de cobro de cantidades adeudadas a nuestras empresas	113
* CEIM.....	114
* FITUR.....	115
* Prensa e Imagen.....	116
* Juntas Arbitrales de Transporte	117
* Relaciones con la Dirección General de Turismo	118
* Convención UNAV	119
 RELACIÓN DE ASOCIADOS	123
 CIERRE.....	125

PRESENTACIÓN

Está claro que los Estatutos de UNAV exigen que en cada ejercicio y, concretamente, en la Asamblea General de UNAV se presente la Memoria correspondiente al ejercicio en cuestión. Pero no sólo es eso. En nuestro caso, además, éste será el 30 ejercicio en el que se cumpla, como ahora hacemos, tal precepto estatutario.

UNAV es la Asociación decana de nuestro sector y conmemora la efemérides del cumplimiento de sus primeros 30 años con un, creemos, interesantísimo viaje a Costa Rica que, desde luego se ha preparado con todo detenimiento y cariño, con el propósito de que celebremos juntos tal ocasión y, al mismo tiempo, para aprovechar el generoso sedimento que el próximo Congreso a celebrar en Zamora ha de depositar.

Desde luego las oportunidades de que vamos a disponer para detenernos en nuestra problemática son variadas, pues además de tratar de calificar las relaciones de nuestros proveedores comerciales y perfilar, lo más exactamente posible, las actuales circunstancias y situación en las que se encuentra nuestra actividad y objeto profesional de mediación, examinaremos en profundidad el trascendental momento asociativo por el que estamos atravesando que, como siempre, está directamente vinculado a nuestra asociación que es, ha sido y será uno de los ejes fundamentales alrededor de los que gira la unidad asociativa.

El ejercicio de 2007 ha sido fértil en novedades de las que cumplidamente se da cuenta en la Memoria y se presentan y someten a vuestra aprobación en Asamblea. Entre estas novedades es de destacar el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y sobre todo la modificación que ha experimentado, como consecuencia de la entrada en vigor de esta nueva Ley, la de Viajes Combinados. En relación con ella nuestra Asociación ha vuelto, una vez más, a poner de manifiesto su muy buen estado de forma. Efectivamente, promovió las reuniones que resultaron necesarias, tanto con los TT.OO como con la Administración y Grupos comerciales, con el designio de conseguir una aplicabilidad de los preceptos y reacción frente a sus consecuencias, que no perjudique

injustamente a ninguno de los agentes de viajes que en las operaciones de Viajes Combinados intervienen.

Además la Memoria informa y somete a Asamblea sobre los acontecimientos más relevantes entre los cuales debemos hacer mención al cambio de sede social trasladada en Madrid a la calle Rosario Pino nº 8, 3ª planta, que se pone a disposición de los asociados, no sólo para sus visitas, sino para celebrar encuentros, si ello les resultara necesario. Informamos en esta Memoria también sobre las intervenciones de UNAV en la activa dinámica de nuestros negocios, en definitiva da cuenta de los esfuerzos para ser más eficientes en la defensa de los legítimos intereses de nuestros asociados.

CENSO Y MOVIMIENTO DE ASOCIADOS

A 31 de Diciembre de 2007, el número total de Asociados y Miembros Adheridos asciende a 1.028, una vez computadas las altas y bajas en la Asociación, expresadas en la siguiente forma:

ALTAS EN LA ASOCIACIÓN

Agencias de Viajes socios independientes	6	
Grupo Airmet	105	
Grupo Plantour	20	
Grupo Unida	6	
	<i>TOTAL</i>	<i>137 ALTAS</i>

BAJAS EN LA ASOCIACIÓN

Socios independiente	19	
Grupo Airmet	42	
Grupo Plantour	32	
Grupo Unida	6	
	<i>TOTAL</i>	<i>99 BAJAS</i>

En el correspondiente apartado se relacionan los miembros UNAV a 31/12/2007

REGLAMENTACIONES Y NORMATIVAS

REAL DECRETO LEGISLATIVO 1/2007, DE 16 DE NOVIEMBRE, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, entre las que se encuentra la ya derogada ley 21/1995, de 6 de julio, reguladora de los Viajes Combinados.

El Boletín Oficial del Estado del día 30 de noviembre de 2007 publica una de las disposiciones que tienen en nuestro sector una incidencia más significativa. Nos referimos a la modificación de la Ley de Viajes Combinados que ya adelantamos en la Memoria del pasado año 2006, dando cuenta de las observaciones que se formularon por FEAHV y por UNAV en relación con ella. Las más significativas que el Proyecto apunta giraban en torno a la extensión, en los Viajes Combinados, de la responsabilidad solidaria para las Agencias Minoristas; la obligatoriedad para la agencia que haya percibido del consumidor el precio del viaje de reintegrarlo a partir de que se la notifica la cancelación, en término de 30 días so pena de tener que devolverlo duplicado y aspectos y matices que afectan a períodos de tiempo en supuestos de resolución del contrato por causa imputable al organizador, aspectos referidos a los precios y a la forma y contenido del contrato.

Como se ha venido dando puntualmente cuenta, UNAV inmediatamente que entró en vigor la Norma estableció contacto con las otras organizaciones empresariales y grupos y ello en aras de lograr una posición armonizada que, después, se trasladó a la Administración Turística que puso de relieve su disposición y sensibilidad para, efectivamente conseguir una aplicación justa y ecuaníme de la Norma.

FEHAV ha anunciado la interposición de recurso contencioso administrativo contra esta Disposición y, junto con UNAV y otras organizaciones empresariales, dirigió al Ministerio de Consumo solicitud de moratoria en la aplicación de la Norma.

Aún cuando de todo lo anterior se ha dado cumplida cuenta a nuestros asociados, a continuación y para su conocimiento transcribimos la LEY DE VIAJES COMBINADOS en el Texto Refundido actualmente vigente:

"Viajes combinados

TÍTULO I

Disposiciones generales

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación

Artículo 150. Ámbito de aplicación.

1. Este libro será de aplicación a la oferta, contratación y ejecución de las vacaciones, los circuitos y los viajes combinados definidos en el artículo siguiente.

2. La facturación por separado de varios elementos de un mismo viaje combinado no exime al organizador o al detallista del cumplimiento de las obligaciones establecidas por este Libro.

Artículo 151. Definiciones.

1. A los efectos de este libro se entenderá por:

a) «Viaje combinado»: la combinación previa de, por lo menos, dos de los elementos señalados en el párrafo siguiente, vendida u ofrecida en venta con arreglo a un precio global, cuando dicha prestación sobrepase las 24 horas o incluya una noche de estancia.

Los elementos a que se refiere el párrafo anterior son los siguientes:

i) transporte,

ii) alojamiento,

iii) otros servicios turísticos no accesorios del transporte o del alojamiento y que constituyan una parte significativa del viaje combinado.

- b) «Organizador»: la persona física o jurídica que organice de forma no ocasional viajes combinados y los venda u ofrezca en venta, directamente o por medio de un detallista.
- c) «Detallista»: la persona física o jurídica que venda u ofrezca en venta el viaje combinado propuesto por un organizador.
- d) «Contratante principal»: la persona física o jurídica que compre o se comprometa a comprar el viaje combinado.
- e) «Beneficiario»: la persona física en nombre de la cual el contratante principal se comprometa a comprar el viaje combinado.
- f) «Cesionario»: la persona física a la cual el contratante principal u otro beneficiario ceda el viaje combinado.
- g) «Consumidor o usuario»: cualquier persona en la que concurra la condición de contratante principal, beneficiario o cesionario.
- h) «Contrato»: el acuerdo que vincula al consumidor con el organizador o el detallista.

2. A los efectos de lo previsto en este Libro, el organizador y el detallista deberán tener la consideración de agencia de viajes de acuerdo con la normativa administrativa.

CAPÍTULO II

Información precontractual y formalización del contrato

Artículo 152. Programa y oferta de viajes combinados.

1. El detallista o, en su caso, el organizador deberá poner a disposición de los consumidores y usuarios un programa o folleto informativo que contenga por escrito la correspondiente oferta sobre el viaje combinado y que deberá incluir una clara, comprensible y precisa información sobre los siguientes extremos:

- a) Destinos y medios de transporte, con mención de sus características y clase.
- b) Duración, itinerario y calendario de viaje.
- c) Relación de establecimientos de alojamiento, con indicación de su tipo, situación, categoría o nivel de comodidad y sus principales

características, así como su homologación y clasificación turística en aquellos países en los que exista clasificación oficial.

d) El número de comidas que se vayan a servir y, en su caso, si las bebidas o algún tipo de ellas no estuvieran incluidas en el régimen alimenticio previsto.

e) La información de índole general sobre las condiciones aplicables a los nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea en materia de pasaportes y de visados, y las formalidades sanitarias necesarias para el viaje y la estancia.

f) Precio final completo del viaje combinado, incluidos los impuestos, y precio estimado de las excursiones facultativas. En el caso de gastos adicionales correspondientes a los servicios incluidos en el viaje combinado que deba asumir el consumidor y que no se abonen al organizador o detallista, información sobre su existencia y, si se conoce, su importe.

g) El importe o el porcentaje del precio que deba pagarse en concepto de anticipo sobre el precio total y el calendario para el pago de la parte de precio no cubierta por el anticipo desembolsado, así como las condiciones de financiación que, en su caso, se oferten.

h) Si para la realización del viaje combinado se necesita un número mínimo de inscripciones y, en tal caso, la fecha límite de información al consumidor y usuario en caso de anulación.

i) Cláusulas aplicables a posibles responsabilidades, cancelaciones y demás condiciones del viaje.

j) Nombre y domicilio del organizador del viaje combinado así como, en su caso, de su representación legal en España.

k) Toda información adicional y adecuada sobre las características del viaje ofertado.

Artículo 153. Carácter vinculante del programa oferta.

La información contenida en el programa-oferta será vinculante para el organizador y el detallista del viaje combinado, salvo que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que los cambios en dicha información se hayan comunicado claramente por escrito al consumidor y usuario antes de la celebración del contrato y tal posibilidad haya sido objeto de expresa mención en el programa-oferta.

b) Que se produzcan posteriormente modificaciones, previo acuerdo por escrito entre las partes contratantes.

Artículo 154. Forma y contenido del contrato.

1. El contrato de viaje combinado deberá formularse por escrito y contener entre sus cláusulas, en función de las características de la oferta de que se trate, referencia, al menos, a los siguientes elementos:

a) El destino o los destinos del viaje.

b) En caso de fraccionamiento de la estancia, los distintos períodos y sus fechas.

c) Los medios, características y categorías de los transportes que se vayan a utilizar.

d) Las fechas, horas y lugares de salida y de regreso.

e) En caso de que el viaje combinado incluya alojamiento, su situación, su categoría turística y sus principales características, así como su homologación y clasificación turística, en aquellos países en los que exista clasificación oficial, y el número de comidas que se sirvan.

f) Número mínimo de personas exigido, en su caso, para la realización del viaje combinado y, en tal supuesto, fecha límite de información al consumidor y usuario en caso de cancelación, que deberá efectuarse con una antelación mínima de diez días a la fecha prevista de iniciación del viaje.

g) El itinerario.

h) Las visitas, excursiones o demás servicios incluidos en el precio total convenido del viaje combinado.

i) El nombre y la dirección del organizador, del detallista y, si procede, del asegurador.

j) *El precio del viaje combinado, desglosando los gastos de gestión, así como una indicación de toda posible revisión del mismo, ajustado a lo previsto en el artículo 157, y de los posibles derechos e impuestos correspondientes a los servicios contratados, cuando no estén incluidos en el precio del viaje combinado.*

k) *Los gastos de anulación, si los hubiere y puedan calcularse razonablemente de antemano, debidamente desglosados. Si no pudiera calcularse su importe razonablemente de antemano, el hecho de que se podrán repercutir tales gastos, siempre que se hayan producido efectivamente.*

l) *Modalidades de pago del precio y, en su caso, calendario y condiciones de financiación.*

m) *Toda solicitud especial que el consumidor y usuario haya transmitido al organizador o al detallista y que éste haya aceptado.*

n) *La obligación del consumidor y usuario de comunicar todo incumplimiento en la ejecución del contrato, por escrito o en cualquier otra forma en que quede constancia, al organizador o al detallista y, en su caso, al prestador del servicio de que se trate.*

ñ) *El plazo de prescripción de las acciones establecido en el artículo 164, en el que el consumidor y usuario podrá formular sus reclamaciones por la no ejecución o ejecución deficiente del contrato.*

o) *El plazo en que el consumidor y usuario podrá exigir la confirmación de sus reservas.*

2. *El consumidor y usuario será informado, con anticipación a la celebración del contrato, del contenido de las cláusulas contractuales y recibirá una copia de aquél, una vez formalizado el mismo.*

3. *La descripción del viaje combinado comunicada por el detallista o, en su caso, por el organizador al consumidor y usuario, así como su precio y todas las demás condiciones aplicables al contrato deberán ser veraces y comprobables en los términos establecidos en los artículos 18 y 60.*

CAPÍTULO III

Otros derechos del consumidor y usuario

Artículo 155. Cesión de la reserva.

- 1. El contratante principal o el beneficiario podrán ceder gratuitamente su reserva en el viaje combinado a una persona que reúna todas las condiciones requeridas para el mismo.*
- 2. La cesión deberá ser comunicada por escrito al detallista o, en su caso, al organizador con una antelación mínima de 15 días a la fecha de inicio del viaje, salvo que las partes pacten un plazo menor en el contrato.*
- 3. La persona que ceda su reserva en el viaje combinado y el cesionario responderán solidariamente, ante el detallista o, en su caso, el organizador que sean parte del contrato, del pago del saldo del precio, así como de los gastos adicionales justificados que pudiera haber causado dicha cesión.*

Artículo 156. Información adicional sobre el viaje contratado.

- 1. Los detallistas o, en su caso, los organizadores de viajes combinados deberán facilitar, por escrito o en cualquier otra forma en que quede constancia y con el tiempo necesario antes del inicio del viaje, a los consumidores y usuarios con los que hayan contratado, la siguiente información:*
 - a) Los horarios y lugares de las escalas y los enlaces, así como la indicación de la categoría del lugar que deberá ocupar el viajero en el medio o medios de transporte que vayan a ser utilizados.*
 - b) El nombre, dirección y número de teléfono de la representación del organizador o detallista en cada destino o, en su defecto, los de los organismos locales que puedan ayudar al consumidor y usuario en caso de dificultades. Cuando no existan dichas representaciones y organismos, el consumidor y usuario deberá poder disponer, en cualquier caso, de un número de teléfono de urgencia o de cualquier otra información que le permita ponerse en contacto con el organizador o detallista.*
 - c) Para los viajes y estancias de menores en el extranjero, la información que permita establecer un contacto directo con éstos o los responsables de su estancia «in situ» durante el viaje.*
 - d) Información, de acuerdo con la legislación vigente reguladora del seguro privado, sobre la suscripción facultativa de un contrato de*

seguro que cubra los gastos de cancelación por el consumidor y usuario, o de un contrato de asistencia que cubra los gastos de repatriación o traslado al lugar de origen, en caso de accidente, enfermedad o fallecimiento.

2. La información prevista en el apartado anterior deberá facilitarse a más tardar en el momento de confirmación de las reservas.

CAPÍTULO IV

Modificación del contrato

Artículo 157. Revisión de precios.

1. Los precios establecidos en el contrato no podrán ser revisados, salvo si éste establece de manera explícita la posibilidad de revisión, tanto al alza como a la baja, y, a tal fin, se definen las modalidades precisas de cálculo.

2. La revisión sólo tendrá lugar para incorporar variaciones del precio de los transportes, incluido el coste del carburante, las tasas e impuestos relativos a determinados servicios y los tipos de cambio aplicados al viaje organizado.

3. Será nula la revisión de precios al alza efectuada en los 20 días inmediatamente anteriores a la fecha de salida del viaje.

Artículo 158. Modificación del contrato.

1. En el supuesto de que, antes de la salida del viaje, el organizador se vea obligado a modificar de manera significativa algún elemento esencial del contrato deberá ponerlo inmediatamente en conocimiento del consumidor y usuario.

2. En tal supuesto, y salvo que las partes convengan otra cosa en cláusulas negociadas individualmente, el consumidor y usuario podrá optar entre resolver el contrato sin penalización alguna o aceptar una modificación del contrato en el que se precisen las variaciones introducidas y su repercusión en el precio.

El consumidor y usuario deberá comunicar la decisión que adopte al detallista o, en su caso, al organizador dentro de los tres días siguientes a ser notificado de la modificación a que se refiere este artículo.

En el supuesto de que el consumidor y usuario no notifique su decisión en los términos indicados, se entenderá que opta por la resolución del contrato sin penalización alguna.

TÍTULO II

Disposiciones relativas a la resolución del contrato y responsabilidades

CAPÍTULO I

Resolución del contrato o cancelación

Artículo 159. Resolución del contrato por causa imputable al organizador o cancelación del viaje.

1. En el supuesto de que el consumidor y usuario opte por resolver el contrato, al amparo de lo previsto en el apartado 2 del artículo anterior, o de que el organizador cancele el viaje combinado antes de la fecha de salida acordada, por cualquier motivo que no sea imputable al consumidor y usuario, éste tendrá derecho, desde el momento en que se produzca la resolución del contrato, al reembolso de todas las cantidades pagadas, con arreglo al mismo, o bien a la realización de otro viaje combinado de calidad equivalente o superior siempre que el organizador o detallista pueda proponérselo.

En el supuesto de que el viaje ofrecido fuera de calidad inferior, el organizador o el detallista deberán rembolsar al consumidor y usuario, cuando proceda en función de las cantidades ya desembolsadas, la diferencia de precio, con arreglo al contrato.

En todo caso, el consumidor y usuario podrá exigir el reintegro de las cantidades desembolsadas al empresario al que se las abonó, que deberá reintegrárselas en los plazos y condiciones previstas en el artículo 76. El cómputo del plazo, en este caso, se iniciará desde la notificación del consumidor y usuario de su opción por la resolución o desde que se produjeran las circunstancias determinantes de la cancelación.

2. El mismo derecho previsto en el número anterior corresponderá al consumidor y usuario que no obtuviese confirmación de la reserva en los términos estipulados en el contrato.

3. En los anteriores supuestos, el organizador y el detallista serán responsables del pago al consumidor y usuario de la indemnización que, en su caso, corresponda por incumplimiento del contrato, que en ningún supuesto podrá ser inferior al 5 por ciento del precio total del viaje contratado, si el citado incumplimiento se produce entre los dos meses y quince días inmediatamente anteriores a la fecha prevista de realización del viaje; el 10 por ciento si se produce entre los quince y tres días anteriores, y el 25 por ciento en el supuesto de que el incumplimiento citado se produzca en las 48 horas anteriores.

4. No existirá obligación de indemnizar en los siguientes supuestos:

a) Cuando la cancelación se deba a que el número de personas inscritas para el viaje combinado sea inferior al exigido y así se comunique por escrito al consumidor y usuario antes de la fecha límite fijada a tal fin en el contrato, que como mínimo será de 10 días de antelación mínima a la fecha prevista de iniciación del viaje.

b) Cuando la cancelación del viaje, salvo en los supuestos de exceso de reservas, se deba a motivos de fuerza mayor, entendiendo por tales aquellas circunstancias ajenas a quien las invoca, anormales e imprevisibles cuyas consecuencias no habrían podido evitarse, a pesar de haber actuado con la diligencia debida.

Artículo 160. Resolución del contrato por el consumidor y usuario.

En todo momento el consumidor y usuario podrá dejar sin efecto los servicios solicitados o contratados, teniendo derecho a la devolución de las cantidades que hubiese abonado, pero deberá indemnizar al organizador o detallista en las cuantías que a continuación se indican, salvo que tal resolución tenga lugar por causa de fuerza mayor:

a) Abonará los gastos de gestión, los de anulación, si los hubiere, y una penalización consistente en el 5 por ciento del importe total del viaje, si la cancelación se produce con más de diez y menos de quince días de antelación a la fecha del comienzo del viaje; el 15 por ciento entre los días tres y diez, y el 25 por ciento dentro de las cuarenta y ocho horas anteriores a la salida.

De no presentarse a la salida, el consumidor y usuario está obligado al pago del importe total del viaje, abonando, en su caso, las cantidades pendientes salvo acuerdo entre las partes en otro sentido.

b) En el caso de que el viaje combinado estuviera sujeto a condiciones económicas especiales de contratación, tales como flete de aviones, buques o tarifas especiales, los gastos de cancelación se establecerán de acuerdo con las condiciones acordadas entre las partes.

CAPÍTULO II

Incumplimiento, responsabilidad y garantías

Artículo 161. Consecuencias de la no prestación de servicios.

1. En el caso de que, después de la salida del viaje, el organizador no suministre o compruebe que no puede suministrar una parte importante de los servicios previstos en el contrato, adoptará las soluciones adecuadas para la continuación del viaje organizado, sin suplemento alguno de precio para el consumidor y usuario, y, en su caso, abonará a este último el importe de la diferencia entre las prestaciones previstas y las suministradas. Si el consumidor y usuario continúa el viaje con las soluciones dadas por el organizador se considerará que acepta tácitamente dichas propuestas.

2. Si las soluciones adoptadas por el organizador fueran inviables o el consumidor y usuario no las aceptase por motivos razonables, aquél deberá facilitar a éste, sin suplemento alguno de precio, un medio de transporte equivalente al utilizado en el viaje para regresar al lugar de salida o a cualquier otro que ambos hayan convenido, sin perjuicio de la indemnización que en su caso proceda.

3. En caso de reclamación, el detallista o, en su caso, el organizador deberá obrar con diligencia para hallar las soluciones adecuadas.

Artículo 162. Responsabilidad de los organizadores y detallistas.

1. Los organizadores y los detallistas de viajes combinados responderán frente al consumidor y usuario, en función de las obligaciones que les correspondan por su ámbito respectivo de gestión del viaje combinado, del correcto cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato, con independencia de que éstas las deban ejecutar ellos mismos u otros prestadores de servicios, y sin perjuicio del derecho de los organizadores y detallistas a actuar contra dichos prestadores de servicios.

La responsabilidad frente al consumidor será solidaria de cuantos empresarios, sean organizadores o detallistas, concurren conjuntamente en el contrato cualquiera que sea su clase y las relaciones que existan entre ellos, sin perjuicio del derecho de repetición de quien responda ante el consumidor y usuario frente a quien sea imputable el incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato en función de su respectivo ámbito de gestión del viaje combinado.

2. Los organizadores y detallistas de viajes combinados responderán, asimismo, de los daños sufridos por el consumidor y usuario como consecuencia de la no ejecución o ejecución deficiente del contrato.

Dicha responsabilidad cesará cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que los defectos observados en la ejecución del contrato sean imputables al consumidor y usuario.*
- b) Que dichos defectos sean imputables a un tercero ajeno al suministro de las prestaciones previstas en el contrato y revistan un carácter imprevisible o insuperable.*
- c) Que los defectos aludidos se deban a motivos de fuerza mayor, entendiendo por tales aquellas circunstancias ajenas a quien las invoca, anormales e imprevisibles cuyas consecuencias no habrían podido evitarse, a pesar de haber actuado con la diligencia debida.*
- d) Que los defectos se deban a un acontecimiento que el detallista, o en su caso, el organizador, a pesar de haber puesto toda la diligencia necesaria, no podía prever ni superar.*

En los supuestos de exclusión de responsabilidad por darse alguna de las circunstancias previstas en los párrafos b), c) y d), el organizador y el detallista que sean parte en el contrato estarán obligados, no obstante, a prestar la necesaria asistencia al consumidor y usuario que se encuentre en dificultades.

3. El resarcimiento de los daños, que resulten del incumplimiento o de la mala ejecución de las prestaciones incluidas en el viaje combinado, quedará limitado con arreglo a lo previsto en los convenios internacionales reguladores de dichas prestaciones.

4. No podrán establecerse excepciones mediante cláusula contractual a lo previsto en los apartados 1 y 2 de este artículo.

Artículo 163. Garantía de la responsabilidad contractual.

Los organizadores y detallistas de viajes combinados tendrán la obligación de constituir y mantener en permanente vigencia una fianza en los términos que determine la Administración turística competente, para responder del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la prestación de sus servicios frente a los contratantes de un viaje combinado y, especialmente, del reembolso de los fondos depositados y el resarcimiento por los gastos de repatriación en el supuesto de insolvencia o quiebra.

La fianza quedará afectada al cumplimiento de las obligaciones que deriven de:

a) Resolución firme en vía judicial de responsabilidades económicas de los organizadores y detallistas derivadas de la acción ejercitada por el consumidor y usuario final.

b) Laudo dictado por las Juntas arbitrales de consumo o por los órganos de arbitraje institucionales creados por normas legales para un sector o un supuesto específico, previa sumisión voluntaria de las partes.

Caso de ejecutarse la fianza, deberá reponerse en el plazo de 15 días, hasta cubrir nuevamente la totalidad inicial de la misma.

Artículo 164. Prescripción de acciones.

Prescribirán por el transcurso de dos años las acciones derivadas de los derechos reconocidos en este libro.

Artículo 165. Régimen sancionador.

A lo dispuesto en este Libro no le es de aplicación el régimen de infracciones y sanciones previsto en el libro primero, título IV, capítulo II, siéndole de aplicación la legislación específica sobre la materia dictada por las Administraciones públicas competentes en materia de turismo”.

En todo caso, cuando se edita esta Memoria y se somete a la aprobación de la Asamblea General, todavía no hay constancia oficial de los efectos de su aplicación, ya que su vigor se inició en 1 de diciembre de 2007, es por ello que mantendremos con la intensidad necesaria el cauce de información preciso.

NUEVA LEY DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

Tras la correspondiente tramitación parlamentaria, que no fue corta, el BOE de 4 de julio de 2007 publica esta nueva Ley de Defensa de la Competencia, Ley 15/2007, de 3 de julio, que viene a complementar el artículo 38 de la Constitución Española y sucede a la Ley 16/1989, de 17 de julio, que con algunas ligeras modificaciones y matices rigió en España tan espinosa cuestión.

La nueva Ley que entró en vigor en 1 de septiembre de 2007 recoge novedades tan significativas como la supresión del Tribunal y Servicio de la Competencia, su sustitución, respectivamente, por la Comisión Nacional de Competencia y la Dirección de Investigación y, además de registrar algún mayor concreción en figuras tan polémicas como las conductas colusorias y el abuso de posición dominante, se detiene en los actos desleales de falseamiento de competencia, lo que denomina conductas de menor importancia y prevé aquellas otras que pueden estar por Ley exentas.

Además, con carácter completamente nuevo regula en España el "Procedimiento de clemencia" que puede llegar a exonerar del pago de la multa a las empresas que habiendo formado parte de un cartel denuncien su existencia y aporten pruebas sustantivas de ella. También contiene una regulación distinta del régimen de terminación convencional de los expedientes, de las medidas cautelares, procedimiento de control de concentraciones y régimen sancionador y de responsabilidades.

Por último, informar de que últimamente ha sido publicado el Reglamento de esta Ley, y ello mediante Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.

REAL DECRETO 1340/2007, 11 DE OCTUBRE, SOBRE BONIFICACIONES A LOS RESIDENTES EN CANARIAS, BALEARES, CEUTA Y MELILLA

Con posterioridad al Real Decreto del epígrafe la Ley General de Presupuestos previó, en su Disposición Adicional Cuadragésima Cuarta lo siguiente:

- *"Subvenciones al transporte aéreo y marítimo para residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.*
- *El porcentaje de reducción en las tarifas de los servicios de transporte aéreo y marítimo de viajeros, para viajes realizados entre las Comunidades y Ciudades Autónomas de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, respectivamente y el resto del territorio nacional será, con vigencia indefinida, del 50 por ciento. Asimismo, y con la misma vigencia el porcentaje de reducción de tarifas en los viajes interinsulares será el 25 por ciento en transporte marítimo y 50 por ciento en transporte aéreo. Todo ello aplicable a los ciudadanos españoles, de los demás Estados miembros de la Unión Europea, de los Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo y de Suiza residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.*
- *Se autoriza al Gobierno de la Nación para que, durante el año 2008, modifique las cuantías a que se refiere el párrafo anterior o, en su caso, reemplace dicho régimen por otro sistema de compensación. Dicha modificación nunca podrá suponer una disminución de la ayuda prestada o un deterioro en la calidad del servicio, ni incremento de los créditos asignados a esta finalidad.*
- *En todo caso, para las Comunidades de Canarias y de Baleares se estará a lo regulado en el artículo 6 de la Ley 19/1994, de 6 de junio, de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, así como el artículo 5 de la Ley 30/1998, de 29 de julio, del Régimen Especial de las islas Baleares, respectivamente."*

La Dirección General de Aviación Civil en relación con el referido Real Decreto dictó en diciembre último determinadas aclaraciones que desafortunadamente y por ahora no han conseguido el objetivo de aclarar

la norma que venía aplicándose sin traumatismo alguno. La Norma en cuestión es:

- *"Artículo único. Modificación del Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las Ciudades de Ceuta y Melilla.*
- *El Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las Ciudades de Ceuta y Melilla, se modifica en los siguientes términos:*
- *Uno. Se modifican los artículos 1, 2, 3 y 5 del Capítulo I relativo a las disposiciones generales, como se expresa a continuación:*
- *1. Se modifica el apartado 2,b) y se añade el apartado 3 al artículo 1, con la siguiente redacción:*
- *«2.b) Ser diputado o senador electo por alguna de dichas circunscripciones.»*
- *«3. La obtención de las bonificaciones a que se refiere este real decreto, será compatible, en su caso, con la obtención de las bonificaciones establecidas para los miembros de las familias numerosas por sus normas especiales.»*
- *2. Se modifica el artículo 2 que queda redactado en los siguientes términos:*
- *«1. La cuantía, legalmente establecida, de la bonificación de las tarifas en los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para residentes, se aplicará en los trayectos directos, ya sean de ida o ida y vuelta, entre las Comunidades Autónomas de Canarias, de las Illes Balears o las Ciudades de Ceuta y Melilla, con el resto del territorio nacional, respectivamente, así como en los desplazamientos interinsulares.*
- *Se considera trayecto directo aquel que se realiza desde el puerto, aeropuerto o helipuerto del punto de origen en los archipiélagos, Ceuta o Melilla, al de destino en el resto del territorio nacional y viceversa, sin escalas intermedias o, de haberlas, cuando no superen las doce horas de duración, salvo aquéllas que vinieran impuestas por las necesidades técnicas del servicio o por razones de fuerza mayor.*
- *2. Los residentes en Ceuta que realicen un trayecto directo entre esa ciudad y el resto del territorio nacional, utilizando transporte marítimo y aéreo, obtendrán la bonificación de las tarifas en el*

transporte aéreo cuando tengan origen o destino en los aeropuertos de Málaga, Jerez o Sevilla.

- *3. Para la expedición de los billetes de transporte aéreo de viajeros se tendrá en cuenta que los cupones de vuelo de cada tramo de viaje aéreo comprendido en un trayecto directo, deberán estar incluidos en un único billete y anotada y cerrada la reserva de los vuelos.*
- *4. A los efectos de este real decreto, se entenderá por tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo nacional, los precios que deberán pagar los pasajeros a las compañías aéreas o a sus agentes por su transporte y el de su equipaje en los servicios aéreos, así como las condiciones de aplicación de dichos precios, incluida la remuneración y las condiciones ofrecidas a los agentes, otros servicios auxiliares y, en su caso, cargos por emisión. También estarán incluidos los impuestos, tasas y cánones aplicables, con excepción de la tasa por el uso de las infraestructuras y la tasa de seguridad.*
- *Las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo nacional, que podrán incluir los cargos por emisión de dichas tarifas, deberán estar registradas por las compañías aéreas conforme a los procedimientos establecidos por la Dirección General de Aviación Civil, e identificadas con un código de base de tarifa y, en su caso, además por un código de índice de cargo.*
- *En la emisión de billetes, las compañías aéreas que en sus tarifas incluyan cargos por emisión, deberán aplicar las bonificaciones sobre dichas tarifas indicando expresamente los códigos a que hace referencia el párrafo anterior y el importe correspondiente a cada uno de ellos, bien en los cupones de vuelo del billete subvencionado o en un cupón adicional. La bonificación no se aplicará en los cargos por reemisiones de billetes.*
- *5. En ningún supuesto se podrá bonificar el mayor importe que sobre las tarifas básicas registradas, supongan los precios de las tarifas de clase superior en los servicios de transporte aéreo, ni tampoco se aplicará la bonificación de las tarifas en los billetes que incluyan trayectos fuera del territorio nacional.*
- *Se entenderá por tarifa básica, la tarifa plenamente flexible más baja para vuelos de ida o ida y vuelta, registrada por cada compañía aérea conforme a los procedimientos establecidos por la Dirección General de Aviación Civil.»*
- *3. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 3, y se añade un nuevo apartado 4, quedando redactados del siguiente modo:*
- *«1. A los efectos de este real decreto, el documento acreditativo de la residencia para los ciudadanos españoles será el documento nacional*

de identidad, y para los españoles menores de 14 años que no dispongan de dicho documento, el certificado del ayuntamiento en el que residan.

- Para los ciudadanos de los Estados miembros de la Unión Europea o de los demás Estados firmantes del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo o Suiza, el documento acreditativo será el certificado de registro expedido por el Registro Central de Extranjeros, que deberá en todo caso acompañarse del documento nacional de identidad o pasaporte en vigor.*
- Estos documentos sólo serán eficaces a los efectos de acreditación de la residencia, cuando estén en vigor y en ellos conste expresamente el domicilio de residencia que da derecho a la bonificación.*
- 2. Si en el documento nacional de identidad acreditativo de la residencia para los ciudadanos españoles no consta el domicilio que da derecho a la bonificación, éste deberá presentarse acompañado de un certificado expedido por el ayuntamiento en el que los interesados tengan su residencia, que contenga los datos indicados en el anexo I y ajustado, en su caso, al modelo oficial de dicho ayuntamiento donde deberán llevar el oportuno registro de los mismos, a efectos de control y comprobación. Dichos certificados, a los efectos previstos en este apartado, tendrán una validez de seis meses a partir de la fecha de expedición.*
- Los interesados podrán presentar copias auténticas de los certificados a que se refiere este artículo 3, que se obtendrán de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 772/1999, de 7 de mayo, por el que se regula la presentación de solicitudes, escritos y comunicaciones ante la Administración General del Estado, la expedición de copias de documentos y devolución de originales y el régimen de las oficinas de registro.»*
- «4. La exhibición de los documentos a que se refieren los apartados anteriores, se entenderá como declaración de responsabilidad del beneficiario sobre la vigencia de sus datos y su condición de residente.»*
- 4. Se modifica el apartado 1 del artículo 5, que tendrá la siguiente redacción:*
- «1. Quienes viajen con billete aéreo o pasaje marítimo bonificado deberán ir provistos del documento que acredite su residencia conforme a lo dispuesto en el artículo 3, y del documento nacional de identidad, o el pasaporte, en vigor, para acreditar su identidad.»*
- Dos. El Capítulo II relativo al «Transporte aéreo», queda sustituido por el que figura a continuación:*

- «CAPÍTULO II
- Transporte aéreo
- Artículo 6. Emisión del billete aéreo.
- 1. A los efectos previstos en el artículo 3, antes de la expedición del billete, la compañía aérea y sus delegaciones o agencias deberán solicitar a los interesados la exhibición, según corresponda, de los siguientes documentos en vigor: el documento nacional de identidad o en su defecto el certificado del ayuntamiento de residencia para los ciudadanos españoles menores de 14 años, el certificado de registro expedido por el Registro Central de Extranjeros acompañado del documento nacional de identidad o pasaporte, o la credencial de diputado o senador.
- Si en el documento nacional de identidad acreditativo de la residencia para los ciudadanos españoles no consta el domicilio que da derecho a la bonificación, deberán presentar además el certificado del ayuntamiento en el que estén empadronados conforme a lo dispuesto en el artículo 3.2.
- 2. En el acto de emitir el billete aéreo bonificado, las compañías aéreas, sus delegaciones o agencias comprobarán los documentos acreditativos originales indicados en el apartado anterior y anotarán obligatoriamente en los correspondientes títulos de transporte los siguientes datos:
 - a) El número del documento nacional de identidad o el número de identidad de extranjero. En el caso de los españoles menores de 14 años sin DNI la fecha de nacimiento.
 - b) El código del municipio o circunscripción electoral que da derecho a la percepción de la bonificación, conforme a la codificación establecida por el Instituto Nacional de Estadística, cuya lista figura en el anexo II.
 - c) La identificación codificada conforme al anexo IV de este Real Decreto, del tipo de documento utilizado en el procedimiento seguido para acreditar la condición de residente, distinguiendo entre el documento nacional de identidad, el certificado de registro de extranjero, el certificado de residencia expedido por el ayuntamiento que corresponda, o la credencial de diputado o senador.
- En el caso de que en dichos títulos de transporte se incluyan tarifas con cargos por emisión, y éstos queden reflejados en un cupón adicional, deberá constar en el mismo los datos indicados en los anteriores párrafos a), b) y c).
- 3. Cuando la emisión del billete aéreo se realice mediante registros electrónicos existentes en una base de datos que sustituyan al título

de transporte en soporte papel, o mediante cualquier otro sistema de venta que no permita la confirmación de la residencia del titular en el momento de la expedición del billete ni la comprobación directa de los datos del documento original de residencia en el momento de la emisión, la compañía de transporte, delegación o agencia deberá registrar los datos enumerados en el apartado 2 de este artículo.

- *Además, para poder hacer uso del billete bonificado el pasajero debe acreditar su condición de residente en el momento de la facturación previo al embarque, por los medios previstos en el apartado 1 de este artículo. Cuando el usuario disponga anticipadamente de la correspondiente tarjeta de embarque, también estará obligado a acreditar su residencia en facturación.*
- *A estos efectos, la compañía advertirá al pasajero que la utilización del billete está condicionada, en todo caso y de la forma indicada, a la acreditación de la residencia en el momento de la facturación previo al embarque.*
- *Para el control interno de la compañía y del Ministerio de Fomento, la información contenida en el registro electrónico que conforma el cupón de vuelo y, en su caso el cupón de cargo en la base de datos, contendrá como mínimo la misma información que reproduce el título de transporte en soporte de papel, incluidos los datos indicados en el apartado 2 de este artículo.*
- *Artículo 7. Procedimiento de liquidación.*
- *1. La liquidación de las bonificaciones aplicadas por las empresas de transporte se efectuará por meses naturales vencidos, mediante certificación expedida por las mismas, de acuerdo con el modelo que se indica en el anexo III.*
- *Estas liquidaciones mensuales habrán de presentarse en un plazo máximo de seis meses, contados a partir del mes siguiente al que corresponde la liquidación.*
- *2. Las compañías aéreas presentarán en soporte informático los ficheros de vuelos mensuales y de tarifas básicas, de acuerdo con los formatos y especificaciones que se indican en el anexo IV, indicando los datos totales contenidos en dicho soporte. El órgano gestor dispondrá de un plazo de diez días, desde la recepción del soporte informático, para comunicar a las compañías aéreas la admisión o no de dichos datos para su posterior proceso.*
- *3. La comprobación del contenido del soporte informático por el órgano gestor deberá efectuarse en un plazo máximo de treinta días, a contar desde la fecha de admisión del mismo.*

- a) En aquellos casos en los que por el órgano gestor se detecten incorrecciones o incoherencias en el contenido de los datos de los soportes informáticos mensuales, a que se refiere el apartado 2, se comunicará a las empresas para que en el plazo de treinta días naturales, contados a partir de la fecha de recepción de la comunicación, se proceda a subsanar los errores detectados. Transcurrido dicho plazo, los importes de la subvención de dichos errores que no hayan sido subsanados serán deducidos de la liquidación que corresponda.
- b) Si los errores finalmente deducidos, referidos en el párrafo a), representan un porcentaje superior al 5 por 100 del total de los cupones de vuelo incluidos en el fichero mensual, se efectuarán comprobaciones documentales de los cupones de vuelo de dicha base de datos de acuerdo con los siguientes procedimientos y criterios:
 - 1.º Se realizará muestreo aleatorio proporcional al volumen del total de los cupones de vuelo contenidos en el fichero mensual, una vez deducidos los errores según el párrafo a), que proporcione estadísticamente un nivel de confianza suficiente. Las compañías aéreas deberán presentar la documentación resultante del muestreo aleatorio, en el plazo máximo de treinta días desde su requerimiento.
 - 2.º Los cupones de vuelo no presentados, así como los errores que pudieran detectarse en la comprobación documental, que se realizará en el plazo máximo de un mes, serán comunicados a la compañía aérea, para que en el plazo de quince días se proceda a su subsanación.
 - 3.º Transcurrido dicho plazo, si el resultado del muestreo arroja un índice de error inferior o igual a un 5 por 100 de los documentos, se deducirá el importe de la bonificación de dichos errores, de la certificación correspondiente. Si el índice de error fuese superior al 5 por 100, se extrapolará al total de la liquidación mensual que corresponda, en el porcentaje de error resultante del muestreo.
 - 4. Concluidos los anteriores procesos de control, se iniciará el procedimiento de pago de la correspondiente liquidación mensual, para lo cual las compañías aéreas deberán remitir certificados mensuales para cada uno de los conceptos presupuestarios geográficamente delimitados de Canarias e Inter Canarias, de Baleares e Interbalear y de Ceuta/Melilla, donde se reflejará el número de cupones de vuelo y el importe de la subvención, en cada uno de ellos, así como los importes de los errores detectados y aceptados por las empresas, caso de haberlos.
 - 5. Las compañías aéreas habrán de conservar los cupones de vuelo bonificados cualquiera que sea su forma de emisión, a disposición de la

Intervención General de la Administración del Estado, del Ministerio de Fomento, y del Tribunal de Cuentas, durante el plazo de prescripción previsto en el artículo 25 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, por la que se aprueba la Ley General Presupuestaria.

- *6. Las certificaciones mensuales serán expedidas por las compañías emisoras de los billetes, independientemente de la ejecución del transporte por sí misma o por otra compañía aérea, siendo responsabilidad de la compañía emisora todo lo relacionado con los procedimientos descritos en los artículos 8, 9 y 10.*
- *Artículo 8. Control y verificación de la identidad de los beneficiarios de las bonificaciones por las compañías aéreas.*
- *1. En el momento de la facturación previo al embarque, las compañías aéreas deberán comprobar la identidad del beneficiario cuyo nombre figure en el billete, con su documento nacional de identidad o pasaporte, en vigor. Cuando el billete haya sido emitido mediante registros electrónicos u otros sistemas de venta que sustituyan al título de transporte en soporte papel, dicha comprobación deberá hacerse de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.3.*
- *En los vuelos interinsulares, las comprobaciones se realizarán de forma exhaustiva en los aeropuertos de las islas capitalinas y con carácter periódico en el resto de las islas. Cuando dichas comprobaciones no puedan realizarse en la facturación, se efectuarán en el embarque.*
- *2. Un pasajero que posea un billete subvencionado y no acredite su identidad en la forma prevista en el apartado anterior de conformidad con la legislación aplicable, o no sea titular del mismo, no podrá realizar el viaje con aquel título de transporte, debiendo las compañías aéreas levantar un parte del incidente, según modelo indicado en el anexo V, que será trasladado al órgano gestor cada mes. Anualmente las compañías aéreas harán constar de forma expresa ante la Dirección General de Aviación Civil, el número de incidencias producidas a que se refiere este apartado, y en su caso, la inexistencia de tales incidencias en el período de tiempo indicado.*
- *3. Las compañías aéreas, sus delegaciones y agentes, en el ámbito de sus responsabilidades respectivas, darán estricto cumplimiento a los requisitos establecidos en este real decreto, a cuyos efectos elaborarán los procedimientos que habrán de seguir, que contendrán como mínimo los siguientes conceptos, debiendo ser remitidos a la Dirección General de Aviación Civil para su correspondiente control:*
- *a) Procedimientos en los procesos de verificación de la identidad de los beneficiarios de la subvención, identificación de documentos*

acreditativos de la condición de residente y requisitos para la aplicación de las bonificaciones, en la emisión de billetes.

- *b) Procedimientos sobre la verificación de la identidad de los residentes en el momento de la facturación o embarque según se determina en los apartados 1 y 2 de este artículo.*
- *c) Procedimientos en los procesos de codificación y control de la información que habrá de dar soporte a la emisión del billete papel o electrónico, así como en la elaboración de los ficheros informáticos conforme a lo establecido en el artículo 9.*
- *Artículo 9. Procedimiento de inspección y control.*
- *1. Con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 4.2, la Dirección General de Aviación Civil efectuará comprobaciones periódicas, sobre el cumplimiento de los procedimientos presentados por las compañías aéreas establecidos en el artículo 8.3. Asimismo, podrá efectuar periódicamente comprobaciones documentales de los cupones de vuelo, mediante muestreo aleatorio, según los criterios del artículo 7.3.b).*
- *2. Cuando en los controles que se efectúen en los procedimientos descritos en el artículo 8.3 se aprecie el incumplimiento de los mismos, o no ofrezcan las condiciones de garantía suficientes, el órgano gestor podrá decidir, en todas o algunas de las certificaciones mensuales, la aplicación del procedimiento de muestreo previsto en el artículo 7.3.b) sobre comprobación documental, a la compañía aérea de que se trate.»*
- *Tres. Se modifican los apartados 2.b) y 3 del artículo 10, Capítulo III, relativo al «transporte marítimo», y quedan redactados del siguiente modo:*
- *«2.b) Número del documento nacional de identidad o del certificado de registro expedido por el Registro Central de Extranjeros.»*
- *«3. Como requisito previo a la expedición del billete, el empleado de la empresa naviera o de la agencia deberá recabar de los interesados la presentación de fotocopia del documento nacional de identidad o del certificado de registro expedido por el Registro Central de Extranjeros acompañado de fotocopia del documento nacional de identidad o del pasaporte, siempre que en tales documentos conste el domicilio de residencia que da derecho a la bonificación, o bien en su caso, del certificado de residencia en vigor, así como del original de dichos documentos, con el fin de comprobar su coincidencia con las fotocopia presentadas, la cual tendrá a partir de entonces la misma validez que el original, a los efectos previstos en este real decreto, sin que se pueda exigir nuevamente la exhibición de los citados documentos hasta el momento del embarque.*

- *Acto seguido se unirá la fotocopia del documento nacional de identidad, del certificado de registro expedido por el Registro Central de Extranjeros acompañado de fotocopia del documento nacional de identidad o del pasaporte, o del certificado de residencia, a la matriz del billete, que será conservada por la empresa naviera o por la agencia.*
- *Si con posterioridad a la expedición del billete o pasaje bonificado, se comprobara por los órganos competentes no ser cierta la vigencia en dicho momento del domicilio en el municipio que figure en la fotocopia del documento nacional de identidad o el certificado expedido por el Registro Central de Extranjeros presentada para recibir la bonificación, el beneficiario quedará sujeto a la responsabilidad que corresponda de conformidad con lo dispuesto para el incumplimiento de condiciones en la normativa reguladora de las ayudas y subvenciones públicas.»*
- *Cuatro. Los anexos del Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, se sustituyen por los que figuran en este real decreto.*
- *Disposición final. Entrada en vigor.*
- *El presente real decreto entrará en vigor el día 1 de noviembre de 2007.*
- *Dado en Madrid, el 11 de octubre de 2007. "*

La aplicación de la anterior norma viene dando lugar a que se haya producido algún encuentro y, probablemente, más de futuro entre la Subdirección General y FEAAV y alguna de las organizaciones empresariales más afectadas, todo ello con el legítimo y claro propósito de evitar, no sólo perjuicios a las agencias, sino a los residentes en las Islas.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008

INTERÉS LEGAL DEL DINERO

La disposición Adicional Trigésima Cuarta de la Ley de Presupuestos establece el Interés Legal del Dinero:

"De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 24/1984, de 29 de junio, sobre modificación del tipo de interés legal del dinero, éste queda establecido en el 5,50 por ciento hasta el 31 de diciembre del año 2008."

El interés de demora durante el año 2008 será del 7%.

SALARIO MÍNIMO INTERPROFESIONAL

Real Decreto 1763/2007, de 28 de Diciembre, por el que se fija el salario mínimo interprofesional para 2008. (600,00 euros/mes)

IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES

➤ Coeficientes de corrección monetaria.

Uno. Con efectos para los períodos impositivos que se inicien durante el año 2008, los coeficientes previstos en el artículo 15.9.a) del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, en función del momento de adquisición del elemento patrimonial transmitido, serán los siguientes:

	<i>Coeficiente</i>
<i>Con anterioridad a 1 de enero de 1984</i>	<i>2,1967</i>
<i>En el ejercicio 1984.</i>	<i>1,9946</i>
<i>En el ejercicio 1985.</i>	<i>1,8421</i>
<i>En el ejercicio 1986</i>	<i>1,7342</i>
<i>En el ejercicio 1987</i>	<i>1,6521</i>
<i>En el ejercicio 1988</i>	<i>1,5783</i>
<i>En el ejercicio 1989</i>	<i>1,5095</i>

<i>En el ejercicio 1990</i>	<i>1,4504</i>
<i>En el ejercicio 1991</i>	<i>1,4008</i>
<i>En el ejercicio 1992</i>	<i>1,3698</i>
<i>En el ejercicio 1993</i>	<i>1,3519</i>
<i>En el ejercicio 1994</i>	<i>1,3275</i>
<i>En el ejercicio 1995</i>	<i>1,2744</i>
<i>En el ejercicio 1996</i>	<i>1,2137</i>
<i>En el ejercicio 1997</i>	<i>1,1866</i>
<i>En el ejercicio 1998</i>	<i>1,1712</i>
<i>En el ejercicio 1999</i>	<i>1,1631</i>
<i>En el ejercicio 2000</i>	<i>1,1572</i>
<i>En el ejercicio 2001</i>	<i>1,1334</i>
<i>En el ejercicio 2002</i>	<i>1,1197</i>
<i>En el ejercicio 2003</i>	<i>1,1008</i>
<i>En el ejercicio 2004</i>	<i>1,0902</i>
<i>En el ejercicio 2005</i>	<i>1,0758</i>
<i>En el ejercicio 2006</i>	<i>1,0547</i>
<i>En el ejercicio 2007</i>	<i>1,0320</i>
<i>En el ejercicio 2008</i>	<i>1.0000</i>

Dos. Los coeficientes se aplicarán de la siguiente manera:

- a) Sobre el precio de adquisición o coste de producción, atendiendo al año de adquisición o producción del elemento patrimonial. El coeficiente aplicable a las mejoras será el correspondiente al año en que se hubiesen realizado.*
- b) Sobre las amortizaciones contabilizadas, atendiendo al año en que se realizaron.*

Tres. Tratándose de elementos patrimoniales actualizados de acuerdo con lo previsto en el artículo 5 del Real Decreto-ley 7/1996, de 7 de junio, los coeficientes se aplicarán sobre el precio de adquisición y sobre las amortizaciones contabilizadas correspondientes al mismo, sin tomar en consideración el importe del incremento neto de valor resultante de las operaciones de actualización.

La diferencia entre las cantidades determinadas por la aplicación de lo establecido en el apartado anterior se minorará en el importe del valor anterior del elemento patrimonial y al resultado se aplicará, en cuanto proceda, el coeficiente a que se refiere la letra c) del apartado

10 del artículo 15 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades.

El importe que resulte de las operaciones descritas en el párrafo anterior se minorará en el incremento neto de valor derivado de las operaciones de actualización previstas en el Real Decreto-ley 7/1996, siendo la diferencia positiva así determinada el importe de la depreciación monetaria a que hace referencia el apartado 9 del artículo 15 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades.

Para determinar el valor anterior del elemento patrimonial actualizado se tomarán los valores que hayan sido considerados a los efectos de aplicar los coeficientes establecidos en el apartado Uno.

➤ Pago fraccionado.

Respecto de los períodos impositivos que se inicien durante el año 2008, el porcentaje a que se refiere el apartado 4 del artículo 45 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, será el 18 por 100 para la modalidad de pago fraccionado prevista en el apartado 2 del mismo. Las deducciones y bonificaciones a las que se refiere dicho apartado incluirán todas aquellas otras que le fueren de aplicación al sujeto pasivo.

Para la modalidad prevista en el apartado 3 del artículo 45 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, el porcentaje será el resultado de multiplicar por cinco séptimos el tipo de gravamen redondeado por defecto.

Estarán obligados a aplicar la modalidad a que se refiere el párrafo anterior los sujetos pasivos cuyo volumen de operaciones, calculado conforme a lo dispuesto en el artículo 121 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, haya superado la cantidad de 6.010.121,04 euros durante los doce meses anteriores a la fecha en que se inicien los períodos impositivos dentro del año 2008.

TASAS

- Tasa por prestación de servicios y utilización del dominio público aeroportuario.

Con efectos de 1 de enero de 2008 y vigencia indefinida, se modifica la tasa por prestación de servicios y utilización del dominio público aeroportuario regulada en el Capítulo I, Sección 2ª, de la Ley 25/1998, de 13 de julio, de Modificación del Régimen Legal de las Tasas Estatales y Locales y de Ordenación de las Prestaciones Patrimoniales de Carácter Público, que se eleva con carácter general hasta la cantidad que resulte de la aplicación del coeficiente 1,03 a las cuantías exigibles en el año 2007.

- Tasa de aproximación.

Con efectos de 1 de enero de 2008 y vigencia indefinida, se elevan hasta la cantidad que resulte de la aplicación del coeficiente 1,03 las cuantías exigibles en el año 2007 de la tasa de aproximación, regulada en el artículo 22 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre.

- Tasa de aterrizaje.

No obstante lo dispuesto en el artículo 74, con efectos de 1 de enero de 2008 y vigencia indefinida, se elevan hasta la cantidad que resulte de la aplicación del coeficiente 1,03 las cuantías exigibles en el año 2008 de la tasa de aterrizaje, regulada en el artículo 11 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre.

- ⇒ Tasa de seguridad aeroportuaria

Con efectos de 1 de enero de 2008 y vigencia indefinida se elevan hasta la cantidad que resulte de la aplicación del coeficiente 1,10 a las cuantías exigibles en el año 2007 de la tasa de seguridad reguladas en el artículo 28 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, manteniéndose la bonificación del 50 por ciento de la cuantía de la tasa cuando se trate de pasajeros interinsulares.

Con efectos de 1 de enero de 2008 y vigencia indefinida se modifica el porcentaje de la recaudación de la tasa de seguridad a ingresar en el

Tesoro Público, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional primera de la Ley 4/2004, de 29 de diciembre, quedando la redacción del artículo contenido en la mencionada Ley como sigue:

«85 por ciento a ingresar en AENA y 15 por ciento a ingresar en el Tesoro Público.»

IMPUESTO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN RELACIÓN CON ALQUILER DE AUTOMÓVILES SIN CONDUCTOR

La Ley General de Presupuestos en su Disposición Adicional Sexagésima Tercera dice:

"Se insta al Gobierno, en el marco de la reforma de la financiación local, a realizar los correspondientes estudios económicos para fijar las cuotas del epígrafe 854.2, Alquiler de automóviles sin conductor en régimen de «renting», de la sección primera de las Tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas, con arreglo a lo dispuesto en la base cuarta del apartado 1 del artículo 85 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo. "

BASES Y TIPOS DE COTIZACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL

La Ley 51/2007 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2008 establece en su artículo 122 las bases y tipos de cotización a la Seguridad Social, Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional durante el año 2008. Así establece:

"Las bases y tipos de cotización a la Seguridad Social, Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional, a partir de 1 de enero de 2008, serán las siguientes:

Uno. Topes máximo y mínimo de las bases de cotización a la Seguridad Social.

1. El tope máximo de la base de cotización en cada uno de los Regímenes de la Seguridad Social que lo tengan establecido, queda fijado, a partir de 1 de enero de 2008, en la cuantía de 3.074,10 euros mensuales.

2. De acuerdo con lo establecido en el número 2 del artículo 16 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, durante el año 2008, las bases de cotización en los Regímenes de la Seguridad Social y respecto de las contingencias que se determinan en este artículo, tendrán como tope mínimo las cuantías del salario mínimo interprofesional vigente en cada momento, incrementadas en un sexto, salvo disposición expresa en contrario.

Dos. Bases y tipos de cotización en el Régimen General de la Seguridad Social.

1. Las bases mensuales de cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas por el Régimen General de la Seguridad Social, exceptuadas las de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, estarán limitadas, para cada grupo de categorías profesionales, por las bases mínimas y máximas siguientes:

a) Las bases mínimas de cotización, según categorías profesionales y grupos de cotización, se incrementarán, desde 1 de enero de 2008 y

respecto de las vigentes en 31 de diciembre de 2007, en el mismo porcentaje en que aumente el salario mínimo interprofesional.

No obstante lo anterior, las bases mínimas de cotización aplicables a los trabajadores con contrato a tiempo parcial se adecuarán en orden a que la cotización en esta modalidad de contratación sea equivalente a la cotización a tiempo completo por la misma unidad de tiempo y similares retribuciones.

b) Las bases máximas, cualquiera que sea la categoría profesional y grupo de cotización, durante el año 2008, serán de 3.074,10 euros mensuales o de 102,47 euros diarios.

2. Los tipos de cotización en el Régimen General de la Seguridad Social serán, durante el año 2008, los siguientes:

a) Para las contingencias comunes el 28,30 por ciento, siendo el 23,60 por ciento a cargo de la empresa y el 4,70 por ciento a cargo del trabajador.

b) Para las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se aplicarán los porcentajes de la tarifa de primas incluida en la disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, en la redacción dada por la disposición final decimocuarta de la presente Ley, siendo las primas resultantes a cargo exclusivo de la empresa.

3. Durante el año 2008, para la cotización adicional por horas extraordinarias establecida en el artículo 111 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, se aplicarán los siguientes tipos de cotización:

a) Cuando se trate de las horas extraordinarias motivadas por fuerza mayor, el 14,00 por ciento, del que el 12,00 por ciento será a cargo de la empresa y el 2,00 por ciento a cargo del trabajador.

b) Cuando se trate de las horas extraordinarias no comprendidas en el párrafo anterior, el 28,30 por ciento, del que el 23,60 por ciento será a cargo de la empresa y el 4,70 por ciento a cargo del trabajador.

(...)

Cuatro. Cotización en el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

En el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, las bases mínima y máxima y los tipos de cotización serán, desde el 1 de enero de 2008, los siguientes:

- 1. La base máxima de cotización será de 3.074,10 euros mensuales. La base mínima de cotización será de 817,20 euros mensuales.*
- 2. La base de cotización de los trabajadores autónomos que, a 1 de enero de 2008, tengan una edad inferior a 50 años, será la elegida por ellos dentro de las bases máxima y mínima fijadas en el apartado anterior.*
- 3. La base de cotización de los trabajadores autónomos que, a primero de enero de 2008, tuvieran 50 o más años cumplidos, estará comprendida entre las cuantías de 859,50 y 1.601,40 euros mensuales, salvo que se trate del cónyuge superviviente del titular del negocio que, como consecuencia del fallecimiento de éste, haya tenido que ponerse al frente del mismo y darse de alta en este Régimen Especial con 45 o más años de edad, en cuyo caso, la elección de bases estará comprendida entre las cuantías de 817,20 y 1.601,40 euros mensuales.*

No obstante, los trabajadores autónomos que con anterioridad a los 50 años hubieran cotizado en cualquiera de los Regímenes del Sistema de la Seguridad Social por espacio de cinco o más años, se regirán por las siguientes reglas:

- a) Si la última base de cotización acreditada hubiera sido igual o inferior a 1.560,90 euros mensuales, habrán de cotizar por una base comprendida entre 817,20 euros mensuales y 1.601,40 euros mensuales.*
 - b) Si la última base de cotización acreditada hubiera sido superior a 1.560,90 euros mensuales, habrán de cotizar por una base comprendida entre 817,20 euros mensuales y el importe de aquélla, incrementado en un porcentaje igual al del aumento que haya experimentado la base máxima de cotización a este Régimen.*
- 4. El tipo de cotización en este Régimen Especial de la Seguridad Social será el 29,80 por ciento. Cuando el interesado no tenga*

cubierta en dicho Régimen la protección por incapacidad temporal, el tipo de cotización será el 26,50 por ciento.

5. Para las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se aplicarán los porcentajes de la tarifa de primas incluida en la disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, en la redacción dada por la disposición final decimocuarta de la presente Ley. (...)

Diez. Cotización por Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional.

La cotización por las contingencias de Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional se llevará a cabo, a partir de 1 de enero de 2008, de acuerdo con lo que a continuación se señala:

1. La base de cotización por las contingencias citadas y en todos los Regímenes de la Seguridad Social que tengan cubiertas las mismas, será la correspondiente a las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

A las bases de cotización para Desempleo en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar será también de aplicación lo dispuesto en el artículo 19.6 del texto refundido aprobado por Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, y en las normas de desarrollo de dicho precepto, sin perjuicio de lo señalado en el apartado Siete de este artículo.

La base de cotización por desempleo que corresponde por los trabajadores por cuenta ajena tanto de carácter fijo como eventual, incluidos en el Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social, será la de las jornadas reales establecida para dicho Régimen y a la que se refiere el apartado Tres del presente artículo. Asimismo, la base de cotización para determinar las aportaciones al Fondo de Garantía Salarial por trabajadores por cuenta ajena incluidos en el Régimen Especial Agrario vendrá constituida por la correspondiente base mensual de cotización por jornadas reales, a la que se refiere el apartado Tres del presente artículo.

2. A partir de 1 de enero de 2008 los tipos de cotización serán los siguientes:

A. Para la contingencia de desempleo:

a) Contratación indefinida, incluidos los contratos indefinidos a tiempo parcial y fijos discontinuos, así como la contratación de duración determinada en las modalidades de contratos formativos en prácticas, de relevo, interinidad y contratos, cualquiera que sea la modalidad utilizada, realizados con trabajadores discapacitados: el 7,30 por ciento, del que el 5,75 por ciento será a cargo del empresario y el 1,55 por ciento a cargo del trabajador.

A partir de 1 de julio de 2008 el tipo de cotización para la contingencia de desempleo establecido en el párrafo anterior será el 7,05 por ciento, del que el 5,50 por ciento será a cargo del empresario y el 1,55 por ciento a cargo del trabajador.

b) Contratación de duración determinada:

1.º Contratación de duración determinada a tiempo completo: el 8,30 por ciento, del que el 6,70 por ciento será a cargo del empresario y el 1,60 por ciento a cargo del trabajador.

2.º Contratación de duración determinada a tiempo parcial: el 9,30 por ciento, del que el 7,70 por ciento será a cargo del empresario y el 1,60 por ciento a cargo del trabajador.

El tipo de cotización para los trabajadores por cuenta ajena de carácter eventual, incluidos en el Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social, será el fijado en el apartado 1.º del párrafo b) anterior, para la contratación de duración determinada a tiempo completo, salvo cuando sea de aplicación el tipo de cotización previsto en el párrafo a) anterior, para contratos concretos de duración determinada o para trabajadores discapacitados.

B. Para la cotización al Fondo de Garantía Salarial, el 0,20 por ciento a cargo exclusivo de la empresa.

C. Para la cotización por Formación Profesional, el 0,70 por ciento, siendo el 0,60 por ciento a cargo de la empresa y el 0,10 por ciento a cargo del trabajador.

Once. Cotización en los contratos para la formación.

Durante el año 2008, la cotización por los trabajadores que hubieran celebrado un contrato para la formación se realizará de acuerdo con lo siguiente:

1. La cotización a la Seguridad Social consistirá en una cuota única mensual de 34,69 euros por contingencias comunes, de los que 28,93 euros serán a cargo del empresario y 5,76 euros a cargo del trabajador, y de 3,98 euros por contingencias profesionales, a cargo del empresario.

2. La cotización al Fondo de Garantía Salarial consistirá en una cuota mensual de 2,21 euros, a cargo exclusivo del empresario.

3. La cotización por Formación Profesional consistirá en una cuota mensual de 1,21 euros, de la que 1,06 euros serán a cargo del empresario y 0,15 euros a cargo del trabajador.

4. Las retribuciones percibidas en concepto de horas extraordinarias estarán sujetas a la cotización adicional a que se refiere el apartado Dos.3 de este artículo.

Doce. Cotización de becarios e investigadores.

La cotización de los becarios e investigadores, incluidos en el campo de aplicación del Real Decreto 63/2006, de 27 de enero, durante los dos primeros años se llevará a cabo aplicando las reglas contenidas en el apartado anterior, respecto de la cotización en los contratos para la formación.

Trece. No obstante lo establecido en los apartados anteriores de este artículo, en ningún caso y por aplicación del artículo 16 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, las bases mínimas o únicas de cualquiera de los Regímenes que integran el Sistema de la Seguridad Social podrán ser inferiores a la base mínima del Régimen General.

Catorce. Se faculta al Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales para dictar las normas necesarias para la aplicación y desarrollo de lo previsto en este artículo. "

En su Disposición Adicional quinta la Ley 51/2007 establece una reducción en la cotización a la Seguridad Social en los supuestos de

cambio de puesto de trabajo por riesgo durante el embarazo o durante la lactancia natural, así como en los supuestos de enfermedad profesional. Así establece:

- *"En los supuestos en que, por razón de riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia natural, la trabajadora, en virtud de lo previsto en el artículo 26 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, sea destinada a un puesto de trabajo o función diferente y compatible con su estado, se aplicará, con respecto a las cuotas devengadas durante el período de permanencia en el nuevo puesto de trabajo o función, una reducción, a cargo del Presupuesto de la Seguridad Social, del 50 por ciento de la aportación empresarial en la cotización a la Seguridad Social por contingencias comunes.*
- *Esta misma reducción será aplicable, en los términos y condiciones que reglamentariamente se determinen, en aquellos casos en que, por razón de enfermedad profesional, se produzca un cambio de puesto de trabajo en la misma empresa o el desempeño, en otra distinta, de un puesto de trabajo compatible con el estado del trabajador.*

En la redacción de la Disposición adicional sexta establece la cotización adicional por las prestaciones por riesgo durante el embarazo y riesgo durante la lactancia natural en los Regímenes de Trabajadores por Cuenta Propia y regula:

- *"Uno. Los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos que no hayan optado por dar cobertura, en el ámbito de la protección dispensada, a las contingencias derivadas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, efectuarán una cotización adicional equivalente al 0,1 por ciento, aplicado sobre la base de cotización elegida, para la financiación de las prestaciones por riesgo durante el embarazo y riesgo durante la lactancia natural. (...)"*

CONVENIO COLECTIVO LABORAL

El IPC real oficial de 2007 ha sido del 4,2% por lo que, se comunicará la oportuna revisión de las tablas salariales que se aplicará con efecto retroactivo desde 1 de enero de 2007 y como fecha límite el 30 de abril de 2008.

FEAAV nos recuerda en su comunicación:

- **Cláusula de Compensación y Absorción (Art.47)**: Las retribuciones establecidas en el presente Convenio, con las únicas excepciones de los importes a que ascienden el "plus de transporte" establecido en el Artículo 28º y, en su caso, el (extinguido) "complemento «ad personam» por años de servicio (antigüedad)", serán absorbibles y compensables hasta donde alcancen con las mejoras y retribuciones que sobre los mínimos reglamentarios viniesen abonando las empresas. Cualquiera que sea el motivo, la denominación y la forma de dichas mejoras, presentes o que puedan establecerse por disposición legal.

- **Disposición Adicional Primera**: inaplicación del régimen salarial en empresas en situación de déficit o pérdidas, la cual establece un plazo de quince días hábiles desde la publicación del Convenio Colectivo en el B.O.E. para solicitar dicho descuelgue a la comisión Mixta Paritaria del Convenio.

Por último, dado que el IPC previsto a nivel estatal por el Gobierno de la Nación se ha situado en el 2%, FEAAV les recomienda, que se aplique este porcentaje a Cuenta Convenio durante el 2008.

CALENDARIO LABORAL PARA 2008

Lo establece la Resolución de la dirección General de Trabajo de 9 de octubre de 2.007 que publica la relación de Fiestas Laborales para 2.008 que es la que se reproduce en el cuadro adjunto.

ANEXO AÑO 2008

COMUNIDAD AUTÓNOMA	ARAGÓN	ASTURIAS	BASCO	CANARIAS	CANTABRIA	CATALUÑA	CASTILLA LA MANCHA	CASTILLA Y LEÓN	CASTILLA	COMUNITAT VALENCIANA	EXTREMADURA	GALICIA	LA RIOJA	MADRID	MURCIA	NAVARRA	P. VASCO	LA RIOJA	CIUDAD AUTÓNOMA DE BILBAO	CIUDAD AUTÓNOMA DE BILBAO
ENERO																				
1 Año Nuevo	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
7 Lunes siguiente a Epifanía del Señor	++	++	++		++		++	++			++			++					++	++
FEBRERO																				
25 Día de Andalucía	+++																			
MARZO																				
1 Fiesta del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears				+++FR																
19 San José	++	++	++	++	++	++	++	++		++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++
30 Jueves Santo	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
31 Viernes Santo																				
26 Lunes de Pascua				++					++	++						++	++	++		
ABRIL																				
23 San Jorge, Día de Aragón		++																		
23 Fiesta de la Com. Autónoma								++												
MAYO																				
1 Fiesta del Trabajo	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2 Fiesta de la Comunidad de Madrid														++						
17 Día de las Letras Gallegas												++								
30 Día de Canarias					++															
31 Día de la Región de Castilla-La Mancha							++													
JUNIO																				
9 Día de la Región de Murcia																		++		
9 Día de La Rioja									++											
26 San Juan																				
JULIO																				
25 Santiago Apóstol.- Día Nacional de Galicia							++					++	++		++	++	++			
25 Día de las Instituciones																				
AGOSTO																				
15 Asunción de la Virgen	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
SEPTIEMBRE																				
2 Día de la Ciudad Autónoma de Ceuta												++							++	
8 Día de Rotterdam												++								
8 Día de Asturias			++																	
11 Fiesta Nacional de Cataluña							++		++											
15 La Bien Aparecida																				
OCTUBRE																				
9 Día de la Comunitat Valenciana										++										
11 Lunes siguiente a la Fiesta Nacional de España	++	++	++	++		++		++		++	++			++				++	++	
NOVIEMBRE																				
1 Todos los Santos	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
DICIEMBRE																				
6 Día de la Constitución Española	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
8 La Inmaculada Concepción	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
25 Navidad del Señor	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
26 San Ildefonso, Segunda Fiesta de Navidad				++					++											

CÓDIGOS DE LAS FIESTAS:

- Fiesta Nacional no sustituible. (*)
- Fiesta Nacional respecto de la que no se ha ejercido la facultad de sustitución. (**)
- Fiesta de Comunidad Autónoma. (***)
- Cuando junto al código de la Fiesta aparecen las letras FR se indica que la Fiesta es recuperable.

* En la Comunidad Autónoma de Canarias el Decreto 318/2007, de 31 de julio, por el que se declaran Fiestas propias de la Comunidad Autónoma de Canarias para el año 2008 (B.O.C. de 10-08-2007) dispone: En las Islas de El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, Lanzarote, La Palma y Tenerife la Fiesta del 25 de julio (Santiago Apóstol) queda sustituida por las siguientes: El Hierro: 24 de septiembre (Nuestra Señora de los Reyes); Fuerteventura: 20 de septiembre (Nuestra Señora de la Peña); Gran Canaria: 8 de septiembre (Nuestra Señora del Pino); La Gomera: 6 de octubre (Nuestra Señora de Guadalupe); Lanzarote: 15 de septiembre (Virgen de los Dolores, Ntra. Señora de los Volcanes); La Palma: 5 de agosto (Nuestra Señora de las Nieves); Tenerife: 2 de febrero (Nuestra Señora de la Candelaria).

AREA EMISOR: AÉREO

El día 1 de junio, IBERIA nos comunicó la desaparición de billete en formato papel en las emisiones que se realizasen en España para viajes nacionales.

El 9 de julio tuvo lugar reunión con IBERIA en la que se trataron los siguientes temas:

→ **Vuelos IB 5000.-** Nos comunicaron las siguientes mejoras:

- Facturación on-line, que permite obtener la tarjeta de embarque con 365 días de antelación siempre que el vuelo esté cargado en el sistema.
- Asignación previa de asientos, que si bien no se iba a publicitar estaba previsto se iniciara esa misma semana.
- Utilización de la sala VIP a los clientes de empresas.

Fue solicitado que se posibilitasen, para estos vuelos, las conexiones, sobre todo por el tema de la facturación del equipaje a destino.

IBERIA señaló que esto, de momento y a medio plazo, no iba a ser posible, debido a que ambas Compañías utilizan diferentes sistemas de facturación, que no son compatibles entre si y no pueden capturar la información; sin embargo, si que estaban trabajando ya en que los clientes IBERIA Plus Oro y Platinum, si vuelan con Click-Air puedan usar la sala Vip y los mostradores de Iberia para facturar.

→ **Web:** www.iberiagencias.com

En cuanto a la web que habían lanzado al mercado esa misma semana, informaron que hay una parte genérica en la que se encuentra información general, como normativa, ofertas (que se pueden imprimir como cartel), noticias; y una parte privada, en la cual la Agencia se debe registrar, y en la que puede consultar información comercial sobre reservas, billetes, realizar diversas operaciones como realizar peticiones on.line (INCAD's, PTA's, grupos), gestionar el programa Valor IB, consultar sus datos sobre la evolución del negocio, si bien todavía no estaban operativas funcionalidades como confirmación de petición de grupos, sobre las que estaban trabajando activamente.

Esta web pretende ser la vía de comunicación con su principal canal de distribución. Sin embargo, los representantes de las Agencias señalaron la necesidad de que se siguiera remitiendo todos los comunicados por e-mail, lo que la Compañía consideró necesario, al menos por ahora.

→ **Recargo por Combustible**

A continuación, se recordó el tema de la llamada “Tasa de Combustible”, reiterando que no es una tasa y que, por lo tanto, debe ser comisionable..

IBERIA expuso los motivos por los que este concepto tiene tratamiento de tasa, aludiendo que estaba siendo estudiado por su departamento jurídico y comprometiéndose a dar una respuesta al respecto.

→ **Tarifas web**

A continuación, se transmitió a IBERIA que se estaba detectando un problema operativo con las tarifas web, dando error en la identificación de las mismas, mostrándonos la Compañía el IBERIA Informa 106/2006, en el que se explicaba este tema y comprometiéndose a reiterarlo mejor explicado; así como, a comprobar su correcto funcionamiento.

→ **IBERIA Plus**

En cuanto a IBERIA Plus, los Representantes de las Agencias de Viajes expresan su malestar en torno a las ofertas que habían emitido, dirigidas directamente al cliente, y siempre que fuera una compra directa, informándonos D. Javier Alonso que habían sido unas ofertas puntuales por su 10º aniversario.

→ **ADM'S:**

Por último, manifestamos una problemática en cuanto a que la empresa contratada por IBERIA para la gestión de los ADM'S, en ciertos casos, en los que tiene una duda sobre la corrección de un reembolso, solicitaba el histórico del mismo, e inmediatamente emitía un ADM, que si bien era retirado posteriormente, en la mayoría de los casos, generaba gastos administrativos que no eran retirados, manifestando su total rechazo a esta operativa y solicitando que se corrigiese. D. Javier Alonso contesta que era una problemática que fue detectada en la liquidación correspondiente al mes de mayo y que creía solucionada. Nos solicitaron les remitiésemos los casos detectados para poder transmitírselos a la empresa que los gestiona (Grado), y se comprometieron a que esta situación no se volviera a repetir.

→ **Nuevo Contrato 2008**

En cuanto a la retribución a las Agencias de Viajes a partir de 2008, se mostraron muy herméticos al respecto, no queriendo adelantar información; sin embargo, finalmente señalaron que no habían tomado una decisión final. No obstante, se iba a mantener la comisión fija, manteniéndose, así el status del Agente de Viajes, aunque estaban estudiando una variación en la comisión variable, primando ciertas rutas y las tarifas nobles.

El día 16 de octubre tuvo lugar reunión con IBERIA en la que nos comunicaron nuevo modelo retributivo para las Agencias de viajes, manifestando era definitivo y que tendría efectos a partir del 1 de enero de 2008.

Contemplaba los siguientes aspectos:

- **COMISION BASICA:** **0%**
- **TRES CONCEPTOS RETRIBUTIVOS:**
 - 1.- Incentivo del 0,4% sobre INGRESOS (billetes volados) para todas las tarifas comisionables en el modelo 2007.
 - 2.- Incentivo OD (Origen- Destino).
 - 3.- Incentivo Variable.

→ **Vuelos Click Air:**

Bajo Código IB5000 tendrán la misma retribución, sumarán y devengarán, a diferencia del modelo 2007; señalaron que el incremento previsto para 2008 en cuanto a número de aviones, pasará de los 14 actuales a 24 para el año próximo, así como:

- El pago de los incentivos 1 y 2 se realizará mensualmente a través del BSP.
- El pago del 3º incentivo a final de año.
- El incentivo 3º (variable crecimiento) para las Agencias on-line tendrá otros conceptos.
- Tenían previsto remitir el nuevo contrato con los anexos a los Agentes de Viajes para su firma, en los primeros días de noviembre.

En Consejo Directivo de FEAAV, se acordó trasladar a IBERIA las siguientes reivindicaciones en relación a su comunicación:

- Remuneración por el recargo de combustible YQ.
- Remunerar por cupón emitido, no por cupón volado, especialmente en los billetes no reembolsables.

- Acortar el plazo del pago de la remuneración del incentivo variable por ingresos que se había fijado en 75 días después del cierre de cada uno de los meses del periodo de vigencia.

El día 22 de noviembre tuvo lugar reunión con IBERIA en la que se nos dio respuesta a los planteamientos anteriormente expuestos, con el resultado siguiente:

- Se incluía la remuneración del Agente por el recargo por combustible YQ.
- Los vuelos IBERIA 5000 se remunerarán sobre billetes emitidos en las mismas condiciones del contrato.
- Estaban estudiando nuestra propuesta de acortar el plazo del pago de la remuneración.
- No se admitió nuestra reivindicación de remunerar los cupones emitidos y no los volados, no obstante, se reiteró que no renunciar a esta petición.

→ **Nuevo Contrato 2008**

En cuanto al texto del contrato y sus correspondientes anexos, tras un profundo estudio de nuestro Asesor Jurídico nos informó que permanecía la naturaleza jurídica y estatuto de la agencia de viajes; no obstante, detectó determinadas materias que podrían ser objeto de polémica, concretamente en las Manifestaciones 3ª y 4ª, y especialmente en la Cláusula Duodécima, cuyo 2º párrafo era nuevo, por lo que se comunicó a nuestros Asociados que se iba a proceder a mantener conversaciones con IBERIA, aconsejando no firmar dicho contrato hasta que no se clarificasen estos puntos; así como, se exigió a la Compañía que el mismo resultado se aplicase a aquellos Agentes que, de acuerdo con las exigencias de IBERIA, ya habían firmado el contrato a esa fecha.

El 30 de noviembre se remitió la siguiente comunicación:

“El texto definitivamente vinculante para el contrato tipo de Agencia que para las Agencias de Viajes formula IBERIA con efectos 01 de enero de 2008 queda, una vez atendidas las observaciones efectuadas de la siguiente manera:

*El primer párrafo de la **Cláusula Duodécima** debe decir “El presente Acuerdo, por el período de vigencia previsto en la Cláusula Séptima, contiene todos los pactos alcanzados entre las partes con relación a la materia que constituye su objeto y sustituye al contrato tipo vigente hasta 31 de diciembre de 2007”.*

Queda suprimido y eliminado el 2º párrafo de dicha Cláusula Duodécima que, por tanto, no existe a efecto alguno.

Todo lo anterior se acepta expresamente que surta pleno efecto contractual, incluso con aquellas Agencias que hubieran ya firmado el nuevo contrato tipo para 1 de enero de 2008, cuya Cláusula Duodécima, en estos casos, queda modificada en los términos que acaban de expresarse.

Este texto fue redactado por nuestro Asesor Jurídico y aprobado por la Compañía, quien nos informó que no sustituirían los contratos firmados por otros nuevos, sino que incluirían este texto como anexo al contrato, para lo que remitirían un IBERIA INFORMA por escrito a todas las Agencias, **debiendo las Agencias guardar este IBERIA INFORMA JUNTO AL CONTRATO**".

Por último, IBERIA ha ido remitiendo a lo largo de año múltiples comunicaciones e informaciones que hemos reenviado a nuestros Asociados de forma inmediata.

En los primeros días del mes de enero, Spanair remitió el “Nuevo Sistema de comisiones a las Agencias de Viajes, con vigencia 1 de enero a 31 de diciembre de 2007”.

Del mismo, cabía destacar el cambio de actitud de la Compañía frente a su principal canal de distribución, siendo receptiva a los planteamientos realizados por las asociaciones integradas en FEAUV, así como al malestar generalizado de Sector.

El nuevo sistema era más razonable que el inicial planteado, no sólo por el mantenimiento de la comisión básica y por la mejora de incentivos, sino también por asumir toda una serie de compromisos que se reflejaban en el documento, pudiendo destacarse los de:

- Seguir una política de lealtad, transparencia, colaboración e información comercial favorable a las Agencias.
- No desarrollar actividad alguna que pueda ser considerada y tener efectos frente a las Agencia de viajes de competencia desleal.
- Permitir y facilitar el acceso de las Agencias de Viajes a la totalidad de tarifas de internet a través del a pag. Web:
www.spanair.com/agencias.

El día 22 de junio, se produjo una reunión con SPANAIR:

La reunión tenía por objeto la exposición de la compañía de la grave problemática que para su web estaba representando la actuación de tres Agencias de Viajes que, empleando medios técnicos accedieron masivamente a su página web, produciendo saturación y generando graves perjuicios, tanto a la compañía como al resto de las Agencias de Viajes.

Nos informaron que, después de numerosas comunicaciones a las mismas, sin haber obtenido resultado positivo alguno, habrían procedido a cortarles el acceso.

Nos facilitaron el documento “Scrapping” 22 de junio 2007, en el que exponían esta práctica, así como los perjuicios que conlleva, para terminar con el siguiente párrafo.

“Spanair velará en todo momento por el respeto del ordenamiento jurídico vigente y estará legitimada para interrumpir a su entera

discreción los servicios o excluir del portal, en caso de presunta comisión, completa o incompleta, de alguno de los delitos o faltas típicas por el Código Penal vigente, o en caso de observar cualesquiera conducta que, a juicio de Spanair, resulten contrarias a la moral, al orden o a las reglas internas de Spanair o de sus colaboradores o puedan perturbar el buen funcionamiento, imagen, credibilidad y/o prestigio de Spanair o de sus colaboradores”.

Por otro lado, informaron que la venta por parte de SAS de Spanair no implicará cambio alguno en la política comercial de esta compañía, confirmando la continuidad de todo su equipo, así como que a partir de 1 de julio se incorporaría Sergio Allad Barroso, como nuevo Director Comercial.

El día 11 de diciembre se produjo nueva reunión con la Compañía en la que nos expuso sus objetivos para el año 2008 y cuya síntesis fue:

- Objetivos:

- Desarrollar y mantener la colaboración con las Agencias de Viajes, ya que las reconocen como un socio estratégico. Para ello, pondrán a su disposición la totalidad de su inventario, repercutiendo el coste del GDS. Dicho coste que inicialmente será de 4€ por segmento, se reducirá a partir de la negociación con Amadeus en 2008.
- Mejora de la oferta de su producto actual.
- Alcanzar el liderazgo en los Mercados Insulares y en la zona Norte, Levante y Barcelona.
- Reforzar su posicionamiento en África, Mercado Escandinavo y Alemania.
- Apertura de la ruta MAD/MUC.

- Modelo de Retribución de Agencias de Viajes a partir del 1 de enero de 2008:

- Comisión fija: 1%
- Incentivos:
 - Domésticos:
 - Por incremento Ventas BSP.
 - Por calidad en la venta.
 - Por fidelidad a comparar sobre CMPS.
 - Internacionales:
 - Por incremento de ventas respecto al año anterior.
 - Por calidad en la venta.

Se expuso esta Cía Aérea la problemática existente y se planteó, como algo irrenunciable, la inclusión en este modelo, del pago de

comisión por el recargo de combustible. SPANAIR se comprometió a dar respuesta a nuestro planteamiento.

El 18 de diciembre, nos confirmaron por escrito que, finalmente, Spanair había decidido comisionar los importes de la tasa de combustible YR, e incluirlo como parte del sistema retributivo que entraría en vigor el 1 de Enero de 2008.

Con este último aspecto daba por cerrado su nuevo sistema de comisiones, del que destacaron sus aspectos más relevantes:

- Mantener 1% de comisión fija
- Incrementar las comisiones variables por volumen respecto a 2006, tanto en doméstico como en internacional
- Comisionar todo tipo de tarifas, incluidas las web.

Por primera vez, iban a hacer llegar una copia del sistema retributivo a cada agencia de viajes, con el objetivo de clarificar lo máximo posible su sistema de comisiones.

En relación a dicho documento, nuestro Asesor Jurídico detectó ciertas materias que podrían ser objeto de polémica, concretamente en las Cláusulas Segunda y Duodécima.

Se remitió información a nuestros Asociados, aconsejando no se firmara ni aceptara hasta tanto la Compañía no modificara dichas cláusulas.

Finalmente, Spanair aceptó nuestra redacción, por lo que el contrato tipo de Agencias, con efectos desde el 1 de enero de 2008 quedaba, de la siguiente manera:

El párrafo tercero de la **Cláusula Segunda**: "*Asimismo, la AGENCIA reconoce expresamente que, con anterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo y del nuevo modelo de remuneración, el citado recargo por combustible no formaba parte de la base sobre la que se calculaba el devengo de la remuneración, y en consecuencia renuncia de forma expresa a reclamar cualesquiera cuantías se pudieren devengar de la aplicación del recargo por combustible comisionable del nuevo modelo de remuneración al cálculo de comisiones por servicios prestados con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo*".

El párrafo primero de la **Cláusula Duodécima**: Queda suprimido y eliminado.

Todo lo anterior se acepta expresamente que surta pleno efecto contractual, incluso con aquellas Agencias que hubieran ya firmado el nuevo contrato tipo para 1 de enero de 2008, cuyas Cláusulas Segunda y Duodécima, en estos casos, quedan modificadas en los términos que acaban de expresarse.

Asimismo, nos informaban que no sustituirían los contratos firmados por otros nuevos, sino que incluirían este texto como anexo al contrato, para lo que remitirían un SPANAIR INFORMA por escrito a todas las Agencias, debiendo las Agencias guardarlo junto al contrato.

Por último, nos informaron que desde el día 10 de Noviembre, habían lanzado una nueva garantía que presentó a las agencias de viajes españolas tanto en Madrid como en Barcelona, adjuntándole una comparativa de las condiciones para su información. Hasta ahora, el canje del billete gratuito se podía hacer sólo a través de las oficinas de ventas y del call center y con la entrega de cierta documentación, pero desde hace dos meses, no existe bono y el canje puede hacerse de forma online, de tal manera que las agencias ya pueden dar este servicio a sus clientes.

Cabe destacar que AIR EUROPA ha cumplido con todos sus compromisos, así como ha reiterado su política de apoyo a las Agencias de Viajes.

En cuanto a la remuneración para el ejercicio 2008, contempla los siguientes aspectos:

- Mantenimiento de la comisión fija en el 1%.
- Incentivos variables.
- A partir del 1 de febrero de 2008, la comisión se aplicará sobre la base de tarifa más la tasa YQ en aquellas rutas en las que la tasa esté cargada.

A principios del mes de junio tuvimos conocimiento del proyecto de nuevo Contrato que BINTER CANARIAS estaba remitiendo a las Agencias de Viajes, con vigencia a partir del 1 de julio de 2007, por lo que hicimos llegar a nuestros Asociados modelo de carta a dirigir a aquellas Agencias que no desearan firmar el nuevo contrato de BINTER.

Además, se inició un estudio de la posibilidad de interponer una denuncia ante el Servicio de Defensa de la Competencia.

No obstante, las Asociaciones de FEAAV de Las Palmas y de Tenerife lograron llegar a un Acuerdo por lo que no fue necesario.

A principios de diciembre del año 2006 se empezaba a cuestionar la situación financiera de AIR MADRID, si bien Aviación Civil no se había pronunciado aún sobre el expediente abierto a la citada compañía, el cual, finalmente desembocó en la retirada de la correspondiente licencia que habilitaba a AIR MADRID a operar.

Habiéndose tenido constancia de que BSP-IATA no disponía de garantía financiera alguna de la citada Compañía para hacer frente a los posibles reembolsos que se pudieran suscitar en caso de un cese de operaciones, remitimos una circular en la que adjuntábamos modelo de escrito, a fin de que aquellas Agencias afectadas y que lo estimaran conveniente pudieran remitirlo a BSP-IATA.

Mediante dicho escrito la Agencia de Viajes comunicaba a BSP-IATA su decisión de descontarse de la liquidación a abonar el mismo día 15 de diciembre, la cantidad correspondiente a los billetes de AIR MADRID cuya utilización estaba prevista para fechas posteriores a la de esta liquidación, y ello a fin de salvaguardar los intereses de los clientes y garantizarles el reembolso de los billetes que pudieran verse afectados en caso de retirada de la licencia a AIR MADRID.

De acuerdo con la Resolución 818 de IATA, esta actuación podría conllevar una acción por incumplimiento. No obstante, se realizaron las oportunas gestiones con ECTAA y con IATA-Ginebra a fin de tratar de evitar esta acción por incumplimiento, dada la excepcionalidad de la situación motivada por la inseguridad causada por la propia Compañía.

El 14 de diciembre IATA/BSP remitió circular en la que comunicaba que a pesar de la situación de la Compañía y el correspondiente expediente abierto en Aviación Civil, informaban que seguía operando normalmente en el BSP España. Por este motivo, reiteraban la importancia de cumplir con los procedimientos habituales en BSP y proceder al ingreso de la totalidad de los fondos percibidos por la Agencia en nombre de las Compañías Aéreas correspondientes a las ventas del mes de noviembre y pagaderos el día 15 de diciembre.

Puestos en contacto con IATA/BSP nos confirmaron que no habían logrado constituir una cuenta custodiada.

El 15 de diciembre IATA/BSP remitió circular informando de la anunciada suspensión de la Compañía Air Madrid, por lo que a partir

de esa fecha, las Agencias, deberían suspender la venta de billetes de dicha compañía.

Asimismo, informaban que las ventas del mes de noviembre de 2006 de esta Compañía, ingresadas por las Agencias de Viajes ese mismo día, permanecerían en poder de la Compañía.

Ante la difusión en medios de comunicación general, en cuanto a la devolución del importe de los billetes a los pasajeros por parte de las Agencias de Viajes, se procedió a difundir el siguiente comunicado:

“Las Agencias de Viajes que, en función de minoristas hayan vendido billetes de Air Madrid, en transacciones limitadas a la venta del billete o billetes, de acuerdo con la Ley, no deben realizar reintegro o devolución alguna al comprador o compradores de los billetes. Ello es así, no sólo por no haberse recibido hasta ahora, devolución alguna de Air Madrid o del BSP del importe de esos billetes, sino por cuanto la Agencia de Viajes Minorista actúa, en estas operaciones, en calidad de Agente de la Compañía Aérea, en este caso, Air Madrid, relación regulada por la Ley 12/1992, de 27 de mayo (BOE de 29 de mayo de 1995).

Además de ello, en la actual situación se ha de hacer mención al artículo 247 del Código de Comercio español que establece que cuando, como en este caso, se actúa en nombre de tercero, concretamente Air Madrid, el cliente no tiene acción contra el comitente, es decir, contra la Agencia de Viajes que vendió el billete de esta Compañía; si la tiene, en cambio y en este caso, contra Air Madrid.

En todo caso, si las Agencias de Viajes recibieran la devolución de las cantidades pagadas a Air Madrid, procederán, inmediatamente, a su reintegro a los viajeros.

No obstante ello, y ante la especial sensibilidad provocada por las circunstancias que envuelven estos hechos, a los que en manera alguna, es ajeno el Sector de Agencias de Viajes, se deja constancia de que, dentro de las posibilidades de que se disponga, prestaremos todo nuestro apoyo a los afectados por este desgraciado asunto que esperamos y confiamos encuentre la justa y urgente solución.”

Se remitió información y asesoramiento continuo en cuanto a IATA, Ministerio de Fomento y Aviación Civil.

El día 18 de diciembre mantuvimos una reunión con IATA para tratar el procedimiento de los reembolsos de Air Madrid, en la que los Representantes de Asociaciones manifestamos nuestra disconformidad con la rígida postura mantenida por IATA y su poca sensibilidad en estas circunstancias tan extraordinarias.

Gracias a la presión ejercida por el Sector, IATA pudo retener los fondos correspondientes al mes de noviembre, transmitiéndonos que, si bien los mantenían retenidos, eran propiedad de la Compañía, así como que en esos momentos estaban en conversaciones con Air Madrid para establecer el procedimiento de los reembolsos, cuya fecha, según nos transmitieron, no estaba fijada, ya que dependía de la propia Compañía.

Por todo ello, remitimos comunicación en la que transmitimos los siguientes aspectos:

- IATA, a pesar de tener retenido el importe de la liquidación correspondiente al mes de noviembre, dice no poder disponer de ese dinero y no puede garantizar los reembolsos.

- Puestos en contacto con el Ministerio Fomento nos reiteraron que la Agencia de Viajes únicamente debe realizar la gestión administrativa de los reembolsos.

Por ello recomendamos las siguientes acciones:

1º.- Que la Agencia de Viajes realizara la solicitud de reembolso de forma inmediata dirigida a Air Madrid, con copia a IATA. Al no estar establecido un procedimiento específico, se deberían realizar a través del procedimiento ordinario, que adjuntábamos. No obstante lo anterior, IATA nos informó que en los próximos días nos comunicaría un procedimiento excepcional para esta Compañía.

2º.- La Agencia de Viajes debía recomendar al cliente realizar directamente, por correo certificado con acuse de recibo, la oportuna reclamación a la Compañía con copia a IATA por la vía del Reglamento Comunitario 261/2004, en lo que se refiere a la compensación por cancelación de vuelos, que en su artículo 8 establece que en caso de Cancelación de vuelos la Compañía Aérea ofrecerá al pasajero:

- *Reembolso en el plazo de 7 días del importe íntegro del billete al precio que se compró o bien la conducción*

hasta el destino final en las mismas condiciones de transporte.

- Los derechos de atención o asistencia, consistentes en comida y refrescos suficientes, 2 llamadas de teléfono, fax o e-mails, y si fuese necesario alojamiento en hotel y los correspondientes traslados al aeropuerto.

- La compensación prevista en el artículo 7, cuya cuantía va a depender de la distancia del vuelo:

- 250 para vuelos de hasta 1.500 km
- 400 para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 km y para todos los demás vuelos de entre 1.500 y 3.500 km
- 600 para todos los restantes vuelos.

En relación a esta reclamación, los clientes podrían optar por remitir el mismo modelo que les adjuntamos cumplimentando los datos concretos, o bien cumplimentar una hoja de reclamación oficial en la que se refleje lo dispuesto en el modelo adjunto.

Además, IATA nos recordó que las cantidades correspondientes al período comprendido entre el 1 al 15 de diciembre deberían ser ingresadas en la liquidación del día 15 de enero, por lo que las Agencias de Viajes tampoco podrían reembolsar las cantidades correspondientes a este período, sino que únicamente debían gestionar administrativamente las solicitudes de reembolsos. Fue expresada la más rotunda oposición a que las Agencias tuvieran que abonar estas cantidades, por lo que su Asesoría Jurídica está estudiando ya otras soluciones legales a esta afirmación.

El 20 de diciembre IATA/BSP remitió circular con información y procedimiento de reembolso, únicamente para los billetes pagados en cash, y dando de plazo para ello hasta el 18 de enero de 2007.

El día 4 de enero IATA remite la Circular 1/2007, en la que señalaba que, debido a la suspensión de la Compañía Aérea Air Madrid, en la liquidación correspondiente al mes de diciembre 2006, no estarían incluidas las ventas y otras transacciones de Air Madrid correspondientes al periodo del 1 al 31 de diciembre 2006. Por lo tanto, la liquidación correspondiente a las ventas de dicho mes debería abonarse siguiendo el procedimiento usual el 15 de enero 2007.

Además, informaba que en fechas posteriores las Agencias podrían descargar de BSPlink un resumen con las transacciones de ventas de Air Madrid con descriptor de fichero "Special Air Madrid Billing Outputs". De acuerdo con la Resolución 850 F (2b), el importe correspondiente a dichas ventas deberían liquidarlo directamente con la

Compañía Aérea, así como gestionar directamente con la Compañía Aérea la autorización (o disputas) relacionadas con los reembolsos relativos a este periodo.

Ante esta circular, fue remitido informe del Asesor Jurídico en el que se decía lo siguiente:

1º.- La problemática, dentro de un tratamiento estrictamente legal, se concreta en cuanto ha de establecerse el destino de las cantidades percibidas por las Agencias de Viajes y pagadas por los clientes por billetes aéreos de Air Madrid, correspondientes a transacciones realizadas desde el día 1 al 31 de diciembre de 2006, según indica la Circular de IATA, bien que las operaciones sólo se realizaron entre el 1 y el 15 de diciembre, en que se suspendió la licencia de la Compañía.

2º.- Conviene recordar en este punto que estas operaciones, en su totalidad, responden a la adquisición de billetes aislados, es decir, las Agencias de Viajes han intervenido en ellas como Agentes Mandatarios, en nombre y por cuenta de la Compañía. Es por ello, que no cabe exigir responsabilidad solidaria, pues no hablamos de viaje combinado alguno, que es donde la responsabilidad podría extenderse por solidaridad.

3º.- En tales circunstancias, y referido siempre a las ventas realizadas en el periodo de tiempo comprendido entre el día 1 al 15 de diciembre de 2006, los auténticos acreedores de Air Madrid son los clientes y ellos han de percibir lo que resulte de su crédito derivado del importe de billete aéreo no volado. A día de hoy, se encuentra pendiente de resolución por parte del Juzgado nº 5 de lo Mercantil, la determinación de la clase de concurso que resultaría aplicable a Air Madrid. Inmediatamente que se conozca, se lo comunicaré, facilitándole un modelo de comunicación a remitir al Juzgado competente, junto con las instrucciones para su presentación, poniendo a su disposición las cantidades que en nombre de Air Madrid se hayan podido recaudar por las ventas realizadas desde el día 1 de diciembre hasta la fecha de la suspensión de licencia (sin necesidad de realizar el pago físico del dinero hasta que el Juzgado así lo solicite).

4º.- A fin de que las Agencias de Viajes puedan, si así lo deciden, facilitar a sus clientes adquirentes de billetes de Air Madrid la operación de hacer valer su derecho en el Concurso de esa Compañía, igualmente le acompañaremos un modelo de escrito que dichos clientes podrían presentar en el Juzgado.

Por último, y en cuanto a los billetes emitidos con anterioridad al día 1 de diciembre de 2006, me permito recordarle que en la Circular 24/2006 de IATA sobre los procedimientos de reembolsos de los billetes de Air Madrid, se establecía como plazo límite para solicitar dichos reembolsos el día 18 de enero de 2007.

El día 17 de enero remitimos posible texto de comunicación para que las Agencias de Viajes lo enviaran, si así lo estimaban oportuno a la Administración concursal de Air Madrid, en relación con las ventas realizadas entre los días 1 a 15 de diciembre de 2006.

No obstante, el día 18 de enero remitimos sendos Comunicados de Prensa del Ministerio de Fomento y de la Compañía Air Comet, en los que se informaba del Acuerdo firmado entre ambas Entidades para la repatriación de los pasajeros afectados por el cese de Air Madrid, desde esa fecha hasta el 30 de junio de 2007.

El día 20 de enero se publicó en el BOE el inicio de período de comunicación de créditos del concurso de acreedores de Air Madrid. Este período era de un mes desde esta publicación, por lo que finalizaba el 20 de febrero.

Ese mismo día, informábamos de este hecho a nuestros Asociados, indicándoles que los pasajeros afectados por la suspensión de los vuelos podrían reclamar, en la vía concursal, el reintegro del billete, el derecho de compensación que regula el Reglamento comunitario 261/2004, y todos los gastos originados, dando todas las instrucciones para realizar esta reclamación.

A raíz de la declaración del Concurso de Acreedores de Air Madrid, igualmente informamos que los Administradores Concursales ponían a su disposición la página Web siguiente:

<http://administracionconcursal.airmadrid.com>

En dicha página Web, se encontrarían todos los detalles necesarios para que los pasajeros afectados pudieran acreditarse como acreedores de Air Madrid.

Adicionalmente, remarcábamos según informaban los mismos Administradores del Concurso en la página Web que “Ninguna reclamación realizada con anterioridad en las agencias, IATA, Ministerio de Fomento, Consulados, etc. le exime de la obligación de realizar la comunicación/reclamación de créditos ante el Juzgado que

tramita el concurso”, así como que los pasajeros deberían adjuntar a sus comunicaciones/reclamaciones al Juzgado originales o copias de los billetes afectados así como los comprobantes de pago y cualquier otros documentos acreditativos.

El día 2 de febrero remitimos nueva Circular en la que, para aquellas Agencias que fueran acreedoras de la Compañía se les adjuntaba un modelo de formulario que debían remitir a los Administradores concursales siempre antes del mencionado plazo del 20 de febrero.

Ese mismo día, IATA remitió circular en la que nos comunicaba que el día 31 de enero 2007, recibieron una providencia del Juzgado de lo Mercantil nº5 de Madrid (responsable del Concurso de Acreedores de Air Madrid), requiriendo a IATA a que ingresase los fondos que IATA tenía retenidos en la cuenta de Air Madrid intervenida por los Administradores Concursales.

En virtud de las Resoluciones de IATA, y en base a las solicitudes de reembolso y documentos soporte recibidas en el sistema BSP, IATA entendía que los fondos retenidos debían ser dedicados al reembolso de los pasajeros afectados por el cese de operaciones de Air Madrid. Por este motivo, IATA decidió proceder a la consignación de los fondos directamente en el Juzgado nº 5 de lo Mercantil, al efecto de evitar su integración en la masa activa del concurso y lograr que se destinaran al reembolso de los pasajeros afectados cuyas ventas se hayan realizado a través de agencias de viaje.

IATA intentó alcanzar un consenso con los Administradores Concursales con el fin de facilitar la gestión de las solicitudes de reembolso ya presentadas por las agencias de viajes a través del sistema BSP.

El día 2 de febrero de 2007, informaban haber consignado en el Juzgado de lo Mercantil nº5 los fondos correspondientes a las ventas de Air Madrid, pagadas al contado en las Agencias de Viajes españolas del 1 al 30 de noviembre 2006 y que IATA tenía retenidos al amparo de la Resolución 850, Anexo F.

Junto con dicha consignación, remitieron un escrito al Juez, solicitando la no-integración de estos fondos a la masa activa del concurso debido a la existencia de reclamaciones contradictorias sobre dichos fondos (administración concursal por un lado, y solicitudes de reembolso tramitadas por las agencias de viajes en nombre de los pasajeros por otro lado).

Hasta que el Juez tomara una decisión respecto a la integración o no de estos fondos a la masa activa, recordaban la necesidad por parte de los pasajeros de comunicar al Juzgado de lo Mercantil nº 5 de Madrid la información de los créditos de los que fueran titulares.

Sin embargo, el día 13 de febrero IATA remitió nueva Circular en la que señalaban que, en vista de la situación en la que se encontraba el Concurso de Acreedores de Air Madrid, el proceso de reembolsos a través del BSP se encontraba parado, por lo que, y debido a que era probable que algunos pasajeros quisieran recuperar sus billetes originales, ponían a disposición de aquellas agencias que les hubiese enviado solicitudes de reembolso y que así lo requirieran, la documentación tal y como nos fue enviada.

Fue remitida carta a IATA haciendo constar nuestra perplejidad e insatisfacción ante las manifestaciones de dicha Circular, por cuanto la remitían 6 días hábiles antes de la finalización del plazo para comunicar las deudas ante la Administración Concursal, solicitándoles habilitasen lo necesario para la devolución de dichos documentos a las Agencias para evitarles posibles perjuicios.

En el mes de agosto remitimos Circular sobre la **Adhesión a la Propuesta de Convenio presentada por Air Madrid** y que fue admitida a trámite, así como facilitábamos la siguiente información:

*La aceptación se realizaba mediante la adhesión individualizada de los acreedores, bien en el **Juzgado** que tramita el concurso, bien en las **Notarías** que se relacionaban.*

La Administración Concursal manifestó lo siguiente:

- La adhesión es un acto voluntario.
- Para los pasajeros afectados, la adhesión no significa el inmediato cobro del importe del billete adeudado. Para que ello ocurra tiene que ser aprobado el convenio por el Juez y esperar un año desde la fecha de esa aprobación. Es razonable pensar que hasta 2.009 no se producirá el primer reintegro.

La adhesión se puede realizar o en la **sede del Juzgado** donde se tramita el concurso (**Gran Vía 52 Planta baja de Madrid**) o en las Notarías que se relacionaban oportunamente.

La Dirección de AIR MADRID LINEAS AEREAS, S.A. comunicó a la Administración Concursal que las adhesiones en las Notarías **no tendrían coste** para los pasajeros afectados por el cese.

Para realizar la adhesión se firmaría en el Juzgado el **modelo de adhesión al PAC**. Debido al extenso número de afectados la **Administración Concursal** recomendó que se acompañara a la adhesión una copia del billete expedido por AIR MADRID LINEAS AEREAS, S.A. Para evitar esperas en el Juzgado, aconsejaban que se siga el orden planteado en el Comunicado de prensa publicado por la Dirección de Air Madrid Líneas Aereas.

Por último, adjuntábamos:

- Modelo de Adhesión al PAC.
- Comunicado de prensa publicado por la Dirección de Air Madrid.

TRANSFERENCIA DE PNR'S A LAS AUTORIDADES DE ESTADOS UNIDOS

El 15 de febrero de 2007 el Grupo de Trabajo del artículo 29 de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Protección de Datos Personales, publicó el Dictamen 2/2007 relativo a la información de los pasajeros en relación con la transferencia de datos PNR a las autoridades de los Estados Unidos, así como 2 Anexos al mismo, que eran dos notas informativas, para facilitar la información a los pasajeros de forma breve y más detallada, que remitimos oportunamente para su difusión a nuestros Asociados.

Del mismo, destacaban los siguientes aspectos:

- De acuerdo con la Directiva, la obligación de informar al interesado recae en el responsable del tratamiento de los datos. En el caso del PNR, éste puede ser una o varias compañías aéreas. La obligación de informar a los pasajeros también incumbe a las agencias de viajes y a los sistemas informatizados de reserva.

- La actividad de intermediación exige, en cualquier caso, que el pasajero disponga de información adecuada, clara y completa sobre las condiciones del contrato. Ello incluye información sobre el tratamiento de los datos de los pasajeros por parte de las autoridades de los EE.UU. A efectos de la aplicación de las normas en materia de protección de datos, el responsable del tratamiento de los datos debería informar antes de la compra del billete. Cuando la venta del billete la realiza una agencia de viajes, ésta tiene la obligación de informar a los pasajeros, ya que se considera que actúa en nombre de la compañía aérea al permitir que dicha compañía aérea cumpla la obligación a la que está sujeta. Por lo tanto, el Grupo de Trabajo considera que las agencias de viajes deben suministrar la información cuando procedan a la venta del billete de una compañía aérea.

- El Grupo de Trabajo considera que deberá suministrarse información a los pasajeros antes o en el momento en el que el pasajero acepta comprar el billete de avión.

- El contenido de la información a suministrar incluye la identidad del responsable del tratamiento, los fines del tratamiento y cualquier otra información «en la medida en que, habida cuenta de las circunstancias específicas en que se hayan obtenido los datos, dicha información suplementaria resulte necesaria para garantizar un tratamiento de los datos leal respecto del interesado».

- Las agencias de viajes deberían suministrar a los pasajeros como mínimo una copia en papel de la nota informativa breve. Si los pasajeros solicitan más información sobre la transferencia de los PNR, las agencias deberían ofrecerles una copia en papel de la nota informativa extensa.

A principios del mes de febrero comunicábamos las nuevas tasas de descuento que aplicarían las Entidades Bancarias en las transacciones TASF.

Dicha reducción era consecuencia de la carta que se remitió a IATA (por parte de FEAAV) a finales del año 2006, solicitando realizaran las gestiones oportunas con las Entidades Bancarias correspondientes, con el fin de que se procediera, a la mayor brevedad, a su reducción, dado que el 1 de enero de 2007, entraba en vigor la aplicación del segundo tramo de tasas intercambiarias del Acuerdo firmado a principios de ese año por SERVIRED, 4B y EURO 6000.

Por otro lado, en el mes de mayo, numerosas Agencias federadas nos transmitieron su sorpresa ante la pretensión del BSP de modificar la forma de pago de las liquidaciones del BSP, para cambiar la que, desde siempre, venía ejecutándose sin objeción alguna.

Se trataba de la realización de ingreso del medio de pago de que se trate el día siguiente hábil al 15 de cada mes, si éste no lo fuera.

Inmediatamente, FEAAV se puso en contacto con IATA y le reiteró por carta su opinión totalmente contraria a su pretensión de cambiar la forma de pago practicada y regulada en el Capítulo 14, apartado 7.1. de Manual del Agente, de forma unilateral.

Asimismo, solicitábamos se retirara la calificación de "anomalía".

El Director General de BSP remitió la siguiente respuesta:

"En respuesta a tu escrito, quisiera matizar que la calificación de "Anomalía" no tiene ninguna trascendencia sobre la capacidad de emisión de las agencias como lo podría tener una "Irregularidad" o una declaración de "Default". Lamento el uso del término "Anomalía" si ha causado confusión en el mercado.

El objetivo de nuestra comunicación era informar sobre las Resoluciones en vigor, que especifican que los fondos cobrados por las agencias han de ser entregados al BSP en el día especificado en el calendario del BSP con fecha de valor.

Nuestra auditoria interna ha detectado que el ingreso mediante cheque, tal y como se viene realizando desde hace muchos años, no permite que las compañías aéreas dispongan de sus fondos en las fechas correspondientes y en este sentido, España destaca de los demás mercados.

Antaño, el cheque era la forma de pago la más popular en España, junto con el efectivo, y la más adecuada para ingresar los fondos del BSP por no tener coste alguno para el emisor. Las transferencias eran caras y descontroladas por falta de normativa bancaria homogénea.

A fecha de hoy, se puede considerar una incomodidad el hecho de redactar un cheque, desplazarse hasta el Banco y hacer cola para ingresar un cheque que, demasiado a menudo, se encuentra rechazado por algún error en la emisión o el proceso todavía muy manual de compensación de dicha forma de pago.

Sin embargo, existen a fecha de hoy facilidades como la Banca electrónica, que permiten realizar pagos ágilmente y a un coste generalmente inferior a 1 o 2 Euros.

Por este motivo, y repito que lo siento si no hemos sabido transmitir correctamente nuestro mensaje, recomendamos que se utilice la transferencia como forma de ingreso al BSP en vez del cheque.

Ese mismo día, le remitimos otra carta en la que le volvíamos a rebatir su afirmación de que "las Resoluciones en vigor, que especifican que los fondos cobrados por las agencias han de ser entregados al BSP en el día especificado en el calendario del BSP **con fecha de valor**", ya que en el Manual para Agentes, Procedimientos Locales, que tienen colgado en su web, revisado en octubre de 2006, claramente establece lo siguiente:

Punto 5.1, apartado 2º: "Las fechas de pago al BSP. Las fechas indican **el día que debe abonar su liquidación**. Recuerde que es el día 15 de cada mes, salvo en el caso de que ese día 15, sea no lectivo en cuyo caso pasará al siguiente día lectivo".

Y el Punto 7.1.: "**El pago del importe de la liquidación ha de realizarse en la cuenta que el BSP** mantiene en el Banco de Compensación de manera que quede ingresado, como muy tarde,

antes del cierre de ventanilla del día 15 del mes, o siguiente día hábil en el caso de que éste fuera festivo, como se muestra en el calendario BSP".

Sin que, en ningún momento, se mencione que tenga que ser con fecha de valor.

El Sr. Odele respondió que hay que tener en cuenta que el Capítulo 14 es un manual local redactado por ellos. Lo cual significa que está sujeto a posibles cambios para adecuarse a las Resoluciones.

Esa misma mañana, mantuvimos una conversación telefónica con él, en la que nos indicó que iban a redefinir el enfoque y los términos de su comunicación en una nueva que remitiría la siguiente semana, en la que aclararía y suavizaría los términos de la primera, eliminando la palabra "Anomalía" y haría especial énfasis en las ventajas de utilizar las transferencias bancarias.

Finalmente, se llegó al acuerdo de que aún cuando seguirían con su política de recomendar este medio de pago, con el fin de que sea éste el método más utilizado, las Agencias de Viajes que pagan habitualmente con cheque lo pudieran seguir haciendo de la misma manera que hasta la fecha, es decir, ingresándolo, como muy tarde, antes del cierre de ventanilla del día 15 del mes, o siguiente día hábil en el caso de que éste fuera festivo.

- **Suspensión de la compañía aérea Lloyd Aéreo Boliviano.**

El día 30 de marzo IATA SE nos comunicaba la suspensión de la compañía aérea Lloyd Aéreo Boliviano. Desde ese momento, se contactó con el Director de IATA, quien nos informó había procedido a la retención de fondos por cuenta de LAB, así como a evaluar si estos fondos eran o no suficientes para atender las solicitudes de reembolsos.

Se comunicaron inmediatamente los procedimientos de reembolsos que consistían en:

- La Agencia de Viajes debía solicitar a sus clientes que tuvieran en su poder Billetes no utilizados, les hicieran llegar los cupones originales para su solicitud de reembolso.

- Los cupones no utilizados deberían ser identificados y archivados apropiadamente de manera que puedan recuperarse fácilmente, si fuese necesario.
- Estos cupones no volados deberían ser guardados de forma segura hasta recibir nuevas instrucciones.
- la Agencia de Viajes debía registrar cada solicitud de reembolso en BSPlink, a través de la función de Reembolso Indirecto.
- Solamente serían aceptadas las solicitudes de Reembolsos de **billetes pagados en su totalidad en efectivo** y que hayan sido emitidos antes de la fecha de suspensión del LAB por Agencias de Viaje acreditadas IATA.
- Todas las solicitudes de reembolso debían ser registradas en BSPlink a partir del 16 de Abril de 2007 y hasta el cierre del día Viernes 27 de Abril de 2007.
- Para reembolso de billetes que no fueron pagados en su totalidad en efectivo, por ejemplo: pagados con tarjeta de crédito y en efectivo, debían comunicar al pasajero que contactase directamente con la aerolínea para que esta le indique los procedimientos a seguir.

Hubo intentos de ponerse en contacto con la Compañía, cosa que no fue posible; por ello, se remitió e-mail recordando que aquellos pagos realizados en comercios del territorio nacional con tarjeta de crédito por servicios no prestados disponían del plazo de un año para solicitar su anulación al Banco Emisor de la tarjeta, a través de una carta del titular explicando la situación, salvo en el caso de las Tarjetas American Express y Dinners Club, que habrían de remitírselas directamente. En el caso de Agencias situadas en el extranjero con tarjetas nacionales el plazo era de 120 días. Este servicio podía ser realizado por la Agencia de Viajes en nombre de su cliente. Sin embargo, antes de recomendar esta opción a su cliente, era necesario que **la Agencia de Viajes comprobase que había cumplido todos y cada uno de los trámites establecidos para realizar el cargo por parte del comercio** (presencia física y firma del titular, haber pasado la tarjeta por la bacaladera, etc...), ya que si no hubiera sido así, el Banco podría cargar el importe de los billetes a la Agencia de Viajes.

Asimismo, en este ejercicio, han producido baja en BSP, la Compañía Aérea American West y Nation Wide Airline.

- **Cambio de código de compañía utilizado en la facturación de los gastos correspondiente a transacciones TASF.**

El 13 de diciembre IATA comunicó que a partir de la segunda semana de diciembre, el código de compañía utilizado para la generación de ADM'S sería el 955. Este código se utilizaría solamente para los cargos relacionados con el TASF.

Asimismo, se recordaba el funcionamiento de proceso de facturaciones de estas operaciones:

- Los gastos del proceso aplicables a cada transacción TASF son aquellos indicados en la Condiciones Generales del contrato.
 - La facturación de estos gastos se realiza centralmente bajo la responsabilidad del Departamento de TASF, que puede contactarse en tasf@iata.org
 - Aunque las transacciones TASF son capturadas con el código de compañía IATA 954, código con el cual aparecen reflejadas en el "Agent Billing Analysis report", el código utilizado para la facturación de dichas transacciones es el 955, como se indicó anteriormente.
 - Las facturas se emiten mensualmente, abarcando los periodos de facturación del mes en el que las transacciones tuvieron lugar.
 - Dichas facturas se materializan mediante la emisión de un ADM
 - La factura permanece disponible en el BSP Link por un periodo de dos meses. En caso de necesitar copia de una factura después de ese periodo, por favor contacte al Departamento de TASF (tasf@iata.org).
 - El pago del ADM se realiza en la siguiente liquidación del BSP a la fecha de la factura.
- **Por último, han sido gestionadas ante IATA diferentes impugnaciones de ADM's.**

El día 27 de febrero tuvo lugar reunión de APCJ que tenía como principal objetivo examinar los cambios producidos en las Resoluciones 818 y 850m (principalmente sobre las disputas de los ADM'S), que entraron en vigor el 1 de enero de 2007.

Abrió la sesión Jean- Charles Odelé-Gruau, Director de IATA/BSP para España y Portugal, quien, después de saludar a los asistentes, expuso el "criterio" que presidiría estas reuniones:

***AVISO SOBRE LA LEY DE COMPETENCIA:** Esta reunión está siendo dirigida de acuerdo con las normas de Conducta de las conferencias de tráfico IATA. Según esto, en esta reunión no se discutirá ni se decidirá ninguna acción para desarrollar tarifas ni cargos, salvo los cargos de recuperación de costes descritos por la resolución de la Conferencia de Agencias de Pasajeros, no se discutirá ni se decidirá ninguna acción sobre los niveles de remuneración de cualquier intermediario relacionado con la venta del transporte aéreo. En esta reunión tampoco se está autorizado a discutir o alcanzar acuerdos sobre el reparto de los mercados, la división o cuota del tráfico o de ingresos, ni del número de vuelos o de la capacidad que se ofrecerá en cualquier mercado. Los Delegados son prevenidos de que ninguna discusión relativa a tales materias, o relativa a cualquier otro tópico sensible, respecto a competencia fuera del ámbito de la agenda, incluso los ruegos y preguntas, esta está estrictamente prohibida.*

Posteriormente planteó el Orden del Día, manifestando que podría abordarse cualquier otro tema que expusieran los participantes:

SOLICITUD DE NUEVO MIEMBRO EN EL APJC:

Se comunicó a los miembros del APJC la solicitud presentada por la Compañía Spanair de incorporarse al panel de Compañías Aéreas, aprobándose dicha propuesta; así como, que la representación de las Agencias de Viajes deberían comunicar el nombre de un representante más con el fin de alcanzar la igualdad de número con las Compañías Aéreas.

BILLETE ELECTRÓNICO:

Se informó que España era el primer país europeo en cuanto a la utilización de este tipo de billetes, alcanzándose, en

esos momentos, el 90%; así como, que el 1 de junio de 2007 entraría en vigor una nueva Resolución por la que cuando estuviera disponible la utilización del billete electrónico, no podrá utilizarse los billetes en papel, y el 31 de diciembre del mismo año, IATA/BSP dejaría de distribuir los billetes ATB a las Agencias de viajes. A partir de ese momento, serían las Compañías Aéreas quienes asumirían esta distribución.

Por parte de IATA/BSP se estaba instando a las Compañías Aéreas a la rápida implementación del billete electrónico con el fin de evitar problemas.

ROBOS EN AGENCIAS:

Se nos puso de manifiesto el preocupante aumento de robos producidos en Agencias de Viajes, informándonos que se trata de bandas profesionales muy bien organizadas.

Aún cuando con la eliminación del billete en papel disminuirá este problema, se recomendaba se extremasen las medidas de custodia de los documentos de tráfico; así como, la rápida detección y denuncia de los hechos, recomendando la lectura de las medidas que se encuentran en el Manual de Agente.

ADM'S Y DISPUTAS:

Los cambios introducidos en las Resoluciones 818 y 850m, entraban en vigor el día 1 de marzo. Antes de entrar en ellos, y a efectos recordatorios, se expusieron los siguientes aspectos:

Que es y para que sirve una ADM:

Los ADM'S sirven para notificar a los Agentes, salvo que haya justificación para lo contrario, una deuda por el importe mostrado con los motivos y razones indicadas en el mismo.

Los ADM'S son herramientas contables legítimas que pueden utilizar las Aerolíneas miembros del BSP, por medio de las cuales pueden cobrar y realizar ajustes a los agentes de viajes, en relación a la emisión y uso de documentos de tráfico aéreo.

Existen usos alternativos de los ADM'S que deben ser acordados individualmente con los Agentes, representantes o foros locales de consulta.

Política a seguir por la Compañía:

La Compañía Aérea está obligada a publicar y comunicar por escrito su política de ADM'S con anterioridad a su implementación.

En el caso que una compañía Aérea decida aplicar un cargo administrativo en los ADM'S, esto debe ser claramente informado y explicado en la publicación de su política de ADM'S o bien debe ser acordado por escrito bilateralmente con los Agentes.

Todos los ADM'S deben incluir los detalles de contacto de una persona o de un departamento con el que tratar el ADM en cuestión.

En este punto, se recordó que no todas las Compañías remitieron, en su día, su política de ADM'S, y aún cuando muchas lo comunicaron, algunas introdujeron modificaciones, por lo que solicitamos que estas políticas estuvieran publicadas en el BSP-Link, con el fin de poder ser consultadas por las Agencias de viajes.

IATA respondió que, en principio, se consideraba que no era posible hacerse eco de condiciones bilaterales; no obstante, se consultaría tal posibilidad.

Dentro del objetivo de ADM'S cero, se planteó la problemática de las Mayoristas cuyo trabajo presenta una gran complejidad, porque en la mayoría de los casos no se pueden cargar las tarifas en los CRS y deben trabajar con múltiples circulares en papel o vía e-mail, sin ninguna seguridad, generando ADM'S muy importantes, por lo que se solicitó se establecieran acuerdos bilaterales entre las Compañías y estas Agencias que queden fuera del ámbito del BSP.

Proceso de ADM'S por el BSP:

Los ADM'S sólo serían procesados por el BSP si están emitidos como máximo 9 meses después de la fecha del último segmento del billete.

Cualquier acción de ajuste, pasado este período, debe ser negociado directamente por la Aerolínea y el Agente fuera del BSP.

En este punto, se puso de manifiesto la necesidad de determinar si el máximo establecido de 9 meses después de la fecha del último

segmento del billete, se refería a la fecha de emisión o a la fecha en que se realizó el último vuelo. Finalmente, se acordó que la fecha a tener en cuenta debe ser la establecida en el último segmento del billete en el momento de la emisión.

Asimismo, se planteó la conveniencia de que el propio BSP sirviera de filtro y no admitiera ningún ADM que excediera este plazo. Se nos respondió que, en estos momentos, no es posible, ya que no disponen de estos datos.

Se solicitó, dado que considerábamos un tema importante, que BSP encuentre un método de control, por el que ningún ADM que exceda del plazo pueda procesarse.

Período de Disputa de ADM'S:

Desde la emisión del ADM, las Agencias tienen 14 días para disputarlo antes de que el ADM sea incluido en el proceso BSP.

Una vez procesado el ADM, las Agencias tienen 16 días para disputarlo.

El tiempo total para la disputa es de 30 días desde su emisión.

En este punto se planteó la ampliación del plazo de 14 días para disputarlo antes de que el ADM sea incluido en el proceso BSP (Período de latencia) a 30 días, **de tal manera que los dos plazos quedarían refundidos en uno sólo de 30 días.**

Se abrió un debate entre las representaciones de las Compañías Aéreas y de las Agencias de Viajes, acordándose dicha ampliación; así como que, en el Acta de esta reunión, se reflejase y cuya fecha de aplicación podría situarse en el día 1 de abril de este año.

Asimismo, se puso de manifiesto que no todas las Compañías procesan los ADM'S a través del BSP-Link, solicitándose por la Representación de las Agencias de Viajes, que IATA/BSP instará que se integren las Compañías que no utilizan este procedimiento, con el fin de que puedan disputarse los ADM'S de todas las Compañías por este sistema.

Cómo disputar un ADM'S:

Dentro de los 14 días desde la fecha de emisión:

*Por medio de BSP-Link (si la funcionalidad está disponible).
Por escrito directamente a la Compañía Aérea.*

*Después de los 14 días y antes de los 30 días desde la fecha de emisión:
Por escrito directamente a la Compañía Aérea.
Copia al BSP justificando la disputa si ésta no ha sido aceptada por la Compañía Aérea y la Agencia mantiene la disputa.
Una vez disputado un ADM, la Aerolínea tiene un plazo de 60 días para contestar.*

Este punto deberá modificarse en el mismo sentido que el punto anterior.

Novedades en la resolución 850m:

Los ADM'S disputados dentro de los 14 días desde la fecha de emisión pueden ser desactivados (no pasan al proceso BSP) hasta que se resuelva la disputa.

Si el ADM es correcto, no es necesario emitir un nuevo ADM, con reactivarlo es suficiente.

Si el ADM necesita ajuste, un nuevo ADM debe ser emitido.

Se corregirá en el párrafo 1º, los 14 días por los 30 acordados.

Disputas y retiradas de defaults:

Los Agentes en cualquier momento, pueden registrar una disputa con el Administrador de las Agencias sobre el importe a pagar a una Compañía Aérea BSP. Facilitar una evidencia escrita de esta disputa será suficiente para que no haya default sobre la Agencia.

Si en algún momento el Administrador de Agencias llega a conocer, por cualquier fuente, que una agencia ha sido declarada en default por una disputa bilateral con una Compañía aérea, se retirará la declaración de default.

Si la Compañía aérea no admite la existencia de la disputa, la Agencia deberá remitir la documentación que demuestre la existencia de la disputa. Una vez demostrado se retirará la declaración de default.

Este cambio es muy importante para las Agencias, considerándose que, aún cuando las Cías. Aéreas opinan que está redactado de manera suficientemente clara, se solicitó incluir un nuevo párrafo en el siguiente sentido: “La Agencia podrá descontar, sin riesgo de ser declarada en default o falta, el importe del ADM en disputa de la liquidación del BSP”.

Cómo contactar con el Administrador de Agencias:

Toda comunicación al Administrador de Agencias ha de hacerse por los siguientes métodos:

- A través de la página web en la siguiente dirección:
http://www.iata.org/customer_portal_europe/sp/contactus.htm.
- A través del correo electrónico: info.es@iata.org

Se nos insistió en la recomendación de utilizar este sistema y evitar comunicaciones a título personal, ya que el habilitado por IATA es el que reúne todas las garantías de ser procesado de manera ágil y con todas las garantías.

Además de estos puntos de la Agenda de Trabajo:

- Se nos presentó a Teresa García como Persona responsable de Riesgos y Garantías.
- Se pidió confirmación en cuanto a que cuando en un ADM se cancela el principal, deben cancelarse el complementario o disuasorio (gastos administrativos...), ya que se está recomendando la disputa de estos cargos complementarios.
- Se nos confirmó que, cuando el principal se cancela, deben cancelarse los cargos complementarios.
- **AIR MADRID:** Se hizo una síntesis del proceso de actuación del BSP, así como se planteó la ineludible necesidad de establecer mecanismos con el fin de que situaciones como las vividas en este caso, no vuelvan a repetirse.

COMISIONES COMPAÑÍAS AEREAS

A lo largo de todo el año se han remitido las variaciones que se han ido produciendo sobre ellas. Procediéndose, al final del ejercicio, a contactar con todas y cada una de las compañías aéreas con el fin de facilitar dicha información.

(Según la información enviada por FEAAV a 31 de diciembre de 2007)

A. COMPAÑÍA	Comisión	Tasf
AER LINGUS	1%	NO
AEROLÍNEAS ARGENTINAS	1%	SI
AEROMEXICO	2%	SI
AEROREPUBLICA	1,5%	NO
AIR BERLIN	1%	NO
AIR CANADA	1%	NO
AIR EUROPA	1%	SI
AIR FRANCE	1% Desde el 1 de abril el 0,4%	NO
AIR ONE	1,5%	NO
AIR PLUS COMET	1%	NO
AIR SENEGAL	1,5%	SI
ALITALIA	1%	NO

AMERICAN AIRLINES Billete en papel: cobran un suplemento adicional (25 €). ⇒ Los billetes con origen en EE.UU. (incluyendo Puerto Rico y las Islas Vírgenes Americanas) y Canadá, comisión 0.	1%	NO
AUSTRIAN AIRLINES	1%	SI
AVIANCA	1%	SI
BRITHISH AIRWAYS	Hasta 31.03.07 1%. Después 0,4%	SI
BRITISH MIDLAND	1,5%	NO
BRUSSELS AIRLINES	1%	NO
BULGARIA AIR	0%	NO
CATHAY PACIFIC	2%	NO
CONDOR	1%	NO
CONTINENTAL Airlines . 2% tarifas negociadas Billetes con salida EE.UU y Canadá Comisión 0%	1%	NO
COPA AIRLINES	1,5%	NO
CSA-CZECH AIRLINES	1%	NO
DELTA AIRLINES	1%	NO
EL AL	1%	SI

FINNAIR desde julio 0,4%	1%	SI
IBERIA	0.4%	SI
JAPAN AIRLINES	1%	NO
ICELANDAIR	1%	NO
KLM Nueva política con respecto a la emisión de billete electrónico en las tarifas para vuelos desde Barcelona y Madrid a Ámsterdam, ya que desde el 15 de junio de 2004 todas sus tarifas Madrid-Amsterdam (vv) o Barcelona-Amsterdam (vv) deberán emitirse en billete electrónico. En consecuencia, a todos los billetes emitidos en papel para estos itinerarios, tendrá que añadirse un suplemento (PTS) de 15.-E, suplemento que la Compañía también cobra, como nos ha confirmado su Director de Ventas.	1% Desde el 1 de abril el 0,4%	NO
LAGUNAIR	1%	NO
LANCHILE/LANECUADOR/LANDOMINICANA/LANPERU	1%	NO
LOT	1%	SI
LUFTHANSA	1%	SI
LUXAIR	1%	NO
MALEV (hasta 31.03.07)	1%	NO
MERIDIANA	4%	NO
MEXICANA DE AVIACIÓN	2%	NO
MONARCH SCHEDULED	0%	NO
OLYMPIC AIRLINES	2%	NO
PLUNA	1%	NO
PORTUGALIA	1%	SI
QATAR AIRWAYS 1) Las tarifas plenas IATA (YY) se encuentran disponibles en todos los sistemas de reservas y son comisionables al 7% . 2) Las tarifas especiales de Qatar Airways (QR) para salidas desde Madrid están disponibles en todos los sistemas de reservas y son comisionables al 1% . 3) Las tarifas negociadas de Qatar Airways (r,u) para salidas desde toda España están disponibles en Amadeus r,u y son comisionables al 1% .	1%	NO
ROYAL AIR MAROC	1%	NO
SANTA BARBARA	3%	SI
SAS	0,5%	NO
SINGAPORE AIRLINES	Tarifas netas	
SPANAIR	1%	SI
SWISS INTERNATIONAL	1%	NO
TACV CABO VERDE AIRLINES	1%	NO
TAP AIR PORTUGAL	1%	NO
TAROM	1%	NO
THAI	1%	NO
TUNISAIR (A partir del 1 de octubre de 2007)	1%	NO
TURKISH AIRLINES(A partir del 29 de octubre de 2007)	1%	NO
UKRAINE INTERNATIONAL Hasta el 30 de junio de 2007	1%	SI
UNITED AIR LINES Domésticos de EE.UU 0%	1%	SI
U.S. AIRWAYS	1%	NO
VIETNAM AIRLINES	0%	NO
VIRGIN ATLANTIC	2%	NO

⇒ **COMPAÑÍAS QUE MANTIENEN SUS SISTEMAS HABITUALES DE COMISIONES:**

• <u>COMPAÑÍA</u> <u>AÉREA</u>	B. <u>COMISIONES</u>
AEROFLOT	9% en todos los vuelos salvo Rusia 7% para vuelos desde Rusia excepto Moscú. 5% combinando otras compañías 5% para vuelos con origen Moscú
AIR ALGERY	7%
CHINA AIRLINES	7%, excepto vuelos domésticos: 5%
CHINA EASTERN	9%/7% si es un tramo internacional de MU sin/con otros tramos de otras compañías.; 7%/5% si es un tramo entre HKG y ciudades internas o entre TPE u otras ciudades de Taiwan y ciudades internas de China sin/con tramos de otras Compañías; 3%/2%:Tramos internos sin/con tramos de otras Cías. Si se mezclan en un billete trayectos nac. e internac. Se da la comisión menor.
CUBANA DE AVIACION	7%
ISLAS AIRWAYS	Residentes Canarios 16.5%/No Residentes 9%
HAHN AIR LINES	5%
HAPAG LLOYD	7,5 € por segmento, persona y vuelo
LTU	1%
MADAGASCAR	7%
SYRIAN AIRLINES	7%

"MUY IMPORTANTE: Ni FEAAV ni las Asociaciones que la componen son responsables del contenido de la información que suministran las compañías aéreas, ni facilitar esta información al público en general, debe entenderse, en modo alguno, como una toma de postura respecto a la misma. Esta información es la que cada Compañía Aérea ha hecho pública de forma previa. FEAAV desea recordar, de nuevo, que no es parte ni interviene en las concretas relaciones contractuales y económicas entre las compañías aéreas y las Agencias de Viajes".

Además, a lo largo del año, se han remitido diferentes informaciones como:

- Listado actualizado de las Compañías Aéreas que tienen prohibido volar en la UE y aquellas compañías que son objeto de restricciones de operación.

- Informe realizado por Amadeus España "Service Fees and Commission Cuts. Opportunities and Best Practices for Travel Agencies", un informe que

analiza el presente y el futuro de las comisiones y los cargos por emisión en las agencias de viajes a nivel mundial.

Este estudio, realizado por Amadeus con la colaboración de diferentes asociaciones europeas y norteamericanas, e información recogida en una encuesta realizada a 600 agencias de viajes de todo el mundo, ofrece una radiografía de los retos que plantea a las agencias la reducción o desaparición de las comisiones de las aerolíneas; recoge un análisis de sistemas retributivos basados en *services fee* consolidados en algunos mercados maduros en este área; e identifica un conjunto de recomendaciones que los agentes pueden poner en marcha para incrementar su rentabilidad y optimizar sus ingresos procedentes de la aplicación de dichos *services fees*.

- Se han remitido Carta a las diferentes Compañías Aéreas que incrementaron el importe del recargo de combustible, en las que les aclarábamos que este hecho se debe transmitir con la antelación suficiente ya que supone una modificación de las condiciones establecidas, dado que en el caso concreto de vuelos que formen parte de un viaje combinado, el Art. 7 de la Ley de Viajes Combinados establece que será nula la revisión de precios establecidos en el contrato al alza efectuada en los veinte días inmediatamente anteriores a la fecha de salida del viaje. Por ello, les rogábamos que nos confirmaran que respetarían este plazo para este tipo de vuelos, pues lo contrario equivaldría a inducir al Sector, en los Viajes Combinados, a la vulneración de la citada norma, lo que podría tener consecuencias muy dañosas para el Sector y la Compañía, de las que sería responsable la correspondiente Compañía.

AREA EMISOR: MARÍTIMO

En el año 2007, ha mantenido la comisión básica y ha reiterado el apoyo a las Agencias de Viajes.

A lo largo del año han continuado con el proceso de automatización con el fin de mejorar las funciones administrativas y operativas con las Agencias de viajes.

En el mes de noviembre nos comunicaron que con la automatización del proceso de cancelaciones y reembolsos de billetes daban por concluido el proceso de mejoras administrativas con las Agencias de viajes. Los documentos acreditativos de residencia se recogerán en las ventanillas de los puertos, por lo que no habrá que enviarlos. Este nuevo proceso cierra el círculo de comunicaciones entre las Agencias de Viajes y Trasmediterránea, por lo que, a partir de entonces, se concentrarían en las herramientas desarrolladas en su página web, en el acceso profesional para las Agencias de Viajes.

Si alguna Agencia no estuviera dada de alta, deberá solicitarlo inmediatamente para poder llevar un control de su producción, cancelaciones, solicitudes de reembolsos mecanizadas, estadísticas de ventas, información general de la compañía, etc.

Todas las nuevas herramientas de mejoras están desarrolladas en el entorno Ct-on-line profesional.

El proceso de reembolso por cancelación ha quedado establecido de la siguiente manera:

Las Agencias de Viajes quedan facultadas para reembolsar directamente al pasajero los billetes emitidos por sus propias oficinas, siempre y cuando no haya caducado la validez de los mismos y conforme a lo que se establece en las Condiciones Generales del Contrato y Tarifa aplicada.

Notificación de Cancelación:

Servirá como aviso de anulación, anotándose la fecha y hora de la misma y liberando la reserva de plazas asociada a dicha emisión, esta fecha de notificación servirá como base para el cálculo de la penalización, en el proceso posterior de cancelación total o parcial del billete, si procede.

Cancelación Total:

Permite cancelar un billete calculando los gastos de penalización si los hubiera, e informando del importe a reembolsar. Con independencia de la penalización que pudiera corresponder, el reembolso de la Totalidad de un billete se regirá por las siguientes normas:

- Billete de un trayecto. El importe a reembolsar será el que figure en Total Importe (excepto cargo por emisión).
- Billete de ida y vuelta. No se autoriza el reembolso de un solo trayecto, cuando ambos trayectos no hayan sido utilizados, en este caso será imprescindible realizar el reembolso de ambos trayectos y el importe a reembolsar será la totalidad del importe que figure en Total Importe (excepto cargo por emisión).

Si en el billete existen dos trayectos, uno de ellos utilizado, se podrá reembolsar, deduciendo del Total Transporte + Tasas el valor del trayecto utilizado.

- Cancelación parcial por cambio. Con independencia de la penalización que pudiera corresponder, para el reembolso parcial de un billete se seguirán los siguientes pasos:

- a) Notificación de Cancelación del billete que ampara la reserva a modificar.
- b) Modificación de la reserva asociada, a efectos de introducir los cambios solicitados por el cliente.
- c) Emisión de un nuevo billete.
- d) Reembolso parcial por cambio del billete cuya cancelación hemos notificado al inicio de la secuencia a).

Los billetes reembolsados serán incluidos de forma automática en el apartado “Relación de Ventas/Cancelación” (ver opciones) en el que quedará anotado el número del billete y el importe reembolsado. Si hubiera correspondido penalización por algún motivo, se incluirá detalle de la misma.

- Formato de la transacción en Savia/Sirena.

Formato:

AT núm. Billete/opción/núm. Billete/Pto. Venta/DUMMY
(1) (2)(3) (4)
(5) (6)

(1) Código de transacción.

- (2) Núm. de Billeto a anular.
- (3) Opciones:
 - NOT- Notificación de cancelación.
 - TOT- Cancelación total de un billete.
 - CHA- Cancelación parcial de un Billeto por cambio.
- (4) Núm. Billeto nuevo emitido, especificar únicamente con la opción CHA.
- (5) No es necesario introducir dicho código, por tanto se pondrá dos barras consecutivas.
- (6) Con la palabra DUMMY el Sistema devuelve información del billete a cancelar, debiendo eliminar dicha palabra si se quiere realizar la operación real (opción informativa).

AREA EMISOR: TERRESTRE

El 8 de enero de 2008 fue remitida carta del Presidente de FEAAV al Presidente de RENFE en la que, en nombre del Consejo Directivo, reiteraba nuestro más profundo rechazo a la decisión unilateral de RENFE, en cuanto a la drástica e injustificada reducción de las condiciones económicas con las que retribuyen a las Agencias de Viajes, lo que hace que su rentabilidad sea prácticamente nula en la venta de billetes de su Compañía.

Además, le transmitió nuestro más profundo rechazo a que, tras la imposición por parte de RENFE a las Agencias de viajes de una “novación” del contrato, se hubiesen producido los siguientes hechos:

- La "advertencia coactiva" que RENFE estaba llevando a cabo hacia las Agencias de Viajes, afirmando que se negaría a establecer un contrato posterior con aquellas Agencias que no firmasen la novación hasta que el contrato primitivo se extinguiera.

- La falta total de una campaña informativa dirigida al usuario, sobre el nuevo sistema de comercialización de RENFE, en todos sus canales, explicando el cobro de un cargo por emisión.

- La falta total de previsión técnica para aplicar estos cargos por emisión en su propia red, lo que estaba suponiendo graves perjuicios a todas las Agencias de Viajes en dos vertientes:

- violencia y pérdida de imagen ante el cliente.
- mayor dificultad para cobrar un cargo por emisión por el importe que libremente decida cada Agencia de Viajes.

Asimismo, se ponía de manifiesto la gravedad de todo lo anteriormente expuesto, dada la evidente posición de dominio que mantiene RENFE, monopolística, dejando a las Agencias de Viajes sin alternativa alguna para venta de este medio de transporte, en el que ha venido intermediando históricamente, como representante legal de la Compañía.

Por último, se solicitaba una moratoria de 6 a 8 meses, manteniendo las condiciones anteriores, para llevar a cabo un análisis en profundidad, sobre todo este asunto y consensuar unas condiciones aceptables para el

Sector de las Agencias de Viajes, toda vez que las modificaciones del sistema SIRE no estarían disponibles, al menos, hasta el mes de junio.

El día 12 de enero, se comunicaba a todos los Asociados que, tras la celebración del Consejo de Administración de RENFE, se había publicado en prensa las siguientes informaciones, sin conocimiento de las Asociaciones:

- El próximo lunes, día 15 de enero, RENFE y ADIF comenzarán a cobrar cargos por emisión a sus clientes; dichos cargos tendrán un importe del 2,75% del importe del billete en la venta a través de la web de la Compañía y de un 3,5% en las estaciones.

- RENFE rechaza las propuestas hechas a través de FEAAV.

- RENFE confirma su intención de pagar a las Agencias de viajes una comisión de 2% hasta el 30 de junio de 2007, para pasar, a partir de esa fecha al 0,5%.

- En cuanto a la implementación del nuevo sistema, representantes de la compañías señalaron que en febrero, las Agencias de Viajes tendrían a su disposición la web para agencias, que será un canal exclusivo para ellas y para cuyo uso no será necesario ni la formación ni la inversión. Por tanto, hasta la fecha, las Agencias deberían cobrar por emisión en un documento independiente.

No obstante lo anterior, fue manifestado el más rotundo rechazo a:

- La decisión unilateral de la Compañía, en cuanto a la drástica e injustificada reducción de las condiciones económicas con las que retribuye a las Agencias de Viajes, lo que hace que su rentabilidad sea prácticamente nula en la venta de sus billetes, cuando, además, mantiene un monopolio en el transporte ferroviario.

- La falta total de previsión técnica para aplicar los cargos por emisión.

- La desafortunada actuación de RENFE con respecto a las Asociaciones de Agencias de viajes, a las que está contestando a través de la prensa, así como las de la Ministra de Fomento que ni siquiera se ha dignado a recibirnos.

El día 22 de enero, el Presidente de RENFE respondió al escrito de nuestro Presidente, comunicando lo siguiente:

- RENFE, en ningún caso, ha ejercido ninguna “advertencia coactiva” en el proceso de novación de los contratos que mantienen con las Agencias de Viajes, como se ha explicado

