



CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

Cuestión 2 del

orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo

2.1: Acceso a los mercados

LIBERALIZACIÓN DEL ACCESO A LOS MERCADOS

(Nota presentada por Turquía)

REVISIÓN NÚM. 1

RESUMEN

En esta nota de estudio se destacan la experiencia y las opiniones de Turquía con respecto a la liberalización del acceso a los mercados y se sugiere que la Conferencia reflexione acerca de ellas con miras a adelantar aún más la liberalización del acceso a los mercados a nivel mundial.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en las recomendaciones presentadas en el párrafo 3.

Referencias: Los textos de referencia de la ATConf/6 pueden consultarse en el sitio web www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INFORMACIÓN GENERAL Y POR QUÉ LIBERALIZAR

1.1 La aviación civil es uno de los modelos de negocios que exigen un enfoque mundial ya que sus actividades trascienden las fronteras nacionales. Los aspectos relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y el medio ambiente son inquietudes y esfuerzos comunes a todas las naciones. Los Estados miembros de la OACI son 191 y tienen diversos niveles de desarrollo económico e infraestructura de aviación civil. Muchos de ellos todavía no cuentan con una industria de aviación civil robusta que revista una importancia estratégica para su desarrollo económico. Actualmente, la industria de la aviación civil consta de muchos componentes, entre ellos, el transporte aéreo (líneas aéreas), las organizaciones de mantenimiento y reparación (MRO), las instalaciones de instrucción, como las organizaciones de instrucción de vuelo (FTO), los aeropuertos, las terminales, las dependencias de apoyo en tierra, los servicios de provisión de alimentos, las instalaciones y los servicios de carga aérea, etc. Sin embargo, todas las actividades de la aviación civil están siempre centradas en el elemento humano.

1.2 Si bien el nivel de implantación de las normas establecidas por la OACI en materia de seguridad operacional, seguridad de la aviación y operaciones aumenta año tras año, siguen predominando

las normas nacionales restrictivas de cuestiones comerciales en el sector de la aviación sobre los enfoques liberales. Muchos países todavía no han liberalizado sus sectores, dado que las líneas aéreas e instalaciones de aviación conexas siguen siendo propiedad del Estado.

1.3 La liberalización del acceso a los mercados ofrece muchos beneficios al transporte aéreo, ya que genera oportunidades de negocios para la industria y crea competencia en el suministro de bienes y servicios que, potencialmente, crearían oportunidades de trabajo y crecimiento y, en última instancia, todo esto se traduciría en ventajas para los consumidores en términos de costos y calidad. Bajo esta premisa, Turquía, como miembro de la OACI y la CEAC, por tener uniones aduaneras con la Unión Europea y en calidad de país en vías de adhesión a dicha Unión, alienta a la OACI a promover la liberalización continua del transporte aéreo internacional y favorece un enfoque por etapas a tal efecto.

1.4 Turquía ha tenido una experiencia positiva en la utilización del enfoque de liberalización por etapas (SBSLA) durante el último decenio. Durante muchos años, en Turquía hubo solo un transportista aéreo, de propiedad del Estado, que era la única opción para los pasajeros y cuyos servicios tenían un costo excesivo. Sin embargo, en el último decenio se produjo una reestructuración y reorganización del mercado y el sector. Como primera etapa, se abrió el mercado interno para que compitieran todas las líneas aéreas nacionales. La segunda etapa consistió en la privatización del transportista aéreo de propiedad del Estado. En la tercera etapa, se abrió el mercado de vuelos internacionales para que compitieran todos los transportistas aéreos nacionales. En la cuarta etapa, se otorgaron derechos de tráfico adicionales a los transportistas aéreos internacionales y se adoptaron ASA más liberales. La etapa final, en curso, consiste en la liberalización regional y/o multirregional, que se prevé lograr mediante un enfoque caso por caso y con el consentimiento de todas las partes interesadas. Todas las etapas fueron acompañadas de la aprobación de nuevas normas nacionales y de inversiones en infraestructura, que en su mayoría se concretaron mediante un modelo de BOT (construcción, explotación y transferencia). El resultado fue muy gratificante. Se triplicó el número de pasajeros, disminuyeron las tarifas aéreas y se crearon cada vez más oportunidades de negocios. A lo largo de estas etapas, Turquía también ha estado promoviendo la cooperación regional y ayudando a los Estados a crear capacidad en materia de aviación civil por medio de instrucción, seminarios y conferencias.

2. PERSPECTIVA DE TURQUÍA

2.1 Turquía considera que la liberalización gradual del acceso a los mercados es ventajosa. Si bien respalda las notas de la CEAC/UE con respecto a lo siguiente: “principios básicos de competencia leal”, “actuación en materia de servicios de navegación aérea”, “evolución de los aspectos normativos de la industria en la UE y la CEAC”, “asignación de turnos” y “principios básicos de protección al consumidor”, Turquía tiene un punto de vista ligeramente distinto respecto de: “propiedad y control de los transportistas aéreos” y “liberalización del acceso a los mercados”. La liberalización del acceso a los mercados, en particular, es una de las cuestiones más complicadas en el contexto de la competencia leal, la asignación de turnos, la protección del consumidor y otros conceptos similares.

2.2 Si bien la liberalización del acceso a los mercados contribuye al desarrollo de transportistas aéreos sólidos y más sostenibles, también puede dar lugar a la creación monopolios y debilitar la posición de los transportistas pequeños en el mercado. Además, es posible que la liberalización del acceso a los mercados no ayude a la sostenibilidad de las industrias de aviación civil de los Estados, lo cual se considera más esencial. Es posible que los mercados dominados por transportistas aéreos sólidos no tengan interés en proporcionar servicios en las rutas menos rentables y, por lo tanto, desconozcan las necesidades de servicios públicos.

2.3 En este contexto, Turquía considera que la propiedad y el control (O&C) principales de los transportistas aéreos deberían mantenerse en los acuerdos relativos al acceso a los mercados con la

posibilidad de renunciar a O&C y/o eximirse gradualmente de ellos en función de cada caso, con el consentimiento de las partes interesadas.

2.4 Turquía está a favor de que los temas que se enumeran a continuación se tengan en cuenta durante el proceso de liberalización del acceso a los mercados para el beneficio de todas las partes interesadas:

- a) la liberalización del acceso a los mercados debería considerarse junto con una mayor liberalización del acceso del personal aeronáutico a oportunidades de empleo en todo el mundo;
- b) al reafirmar la importante función que revisten el continuo desarrollo y la sostenibilidad de la aviación mundial, los mercados desarrollados deberían tener en cuenta las necesidades de los mercados en desarrollo mediante la transferencia de los conocimientos técnicos y la promoción de inversiones en los sectores del transporte aéreo de los Estados en desarrollo;
- c) es importante apoyar el desarrollo de capacidades técnicas, de instrucción, mantenimiento e infraestructura en el ámbito de la aviación civil de los Estados en desarrollo sin perjudicar su desarrollo nacional; y
- d) solo puede lograrse un transporte aéreo sostenible si se distribuye globalmente y de manera justa en todo el mundo.

3. RECOMENDACIONES

3.1 Se invita a la Conferencia a solicitar a la OACI que:

- a) considere la adopción del enfoque de liberalización por etapas para que todas las partes interesadas puedan tener acceso a los mercados sin problemas y de forma equilibrada;
- b) elabore los principios de liberalización gradual del acceso a los mercados;
- c) adopte las medidas y acciones necesarias para prevenir los monopolios de transportistas aéreos;
- d) siga desarrollando prácticas que propicien un transporte aéreo sostenible teniendo en cuenta que la capacidad de aviación civil sea sostenible y se distribuya globalmente en todo el mundo;
- e) aliente a los países desarrollados a que reconozcan las necesidades de los demás mercados que aún se encuentran en desarrollo; y
- f) evalúe las cuestiones relativas a la liberalización y el acceso a los mercados dentro de un marco integral que comprenda los requisitos de inversión para los mercados en desarrollo y la facilitación del acceso al mercado de empleo de la aviación a nivel mundial para los profesionales de la aviación.