



NOTA DE ESTUDIO

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
2.4: Competencia leal**

LA COMPETENCIA LEAL Y EL TRANSPORTE AÉREO AFRICANO

[Nota presentada por 54 Estados miembros¹,
miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)]

RESUMEN

En esta nota de estudio, presentada por 54 Estados africanos, se ponen de relieve la Decisión de Yamoussoukro (YD), que es una política africana de liberalización del transporte aéreo, y los regímenes de competencia que se elaboraron como excelentes respuestas para vencer las dificultades de las economías pequeñas y en desarrollo que participan en el transporte aéreo y contribuir al mercado mundial por derecho. Se describen las reglas de designación, el carácter multilateral de la Decisión de Yamoussoukro y los criterios de admisibilidad, que representan una oportunidad única para regular la competencia mundial y solucionar los problemas que atañen a la propiedad.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a acordar las recomendaciones del párrafo 5.

Referencias:

Los textos de referencia de la ATConf/6 están disponibles en:
www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Decisión de Yamoussoukro (YD) de 1999 establece una combinación perfecta de oportunidades. Permite a los Estados africanos garantizar el transporte aéreo comercial dentro de sus

¹ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Chad, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Ecuatorial, Guinea-Bissau, Jamahiriya Árabe Libia, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centrafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

territorios e impide que los Estados, en particular, sufran efectos negativos en virtud de su relativamente menor fuerza en la industria. Impide el regreso del proteccionismo.

1.2 El experimento africano, de llevarse a cabo en forma lógica, podría tener un impacto en la forma en que se percibe el transporte aéreo en el continente y en cómo deberían recibirse las designaciones africanas en el marco de los acuerdos de servicios aéreos (ASA).

2. SALVAGUARDIAS

2.1 El argumento típico para retrasar la implantación de la Decisión de Yamoussoukro ha sido que: a) es probable que cualquier transportista africano más fuerte se trague a los ‘transportistas nacionales’ más débiles; b) las dimensiones del mercado nacional de algunos países no pueden dar cabida a transportistas más grandes con sus costos concomitantes de expansión de la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea; y c) la posibilidad de que pasajeros indeseables procedentes de otros países invadan las economías de otros Estados, u otros argumentos sociopolíticos lógicos de este tipo.

2.2 Se escuchan los mismos argumentos en el actual debate acerca de los transportistas extranjeros que dominan el mercado africano y que operan en el marco de derechos de sexta libertad, entre otros.

2.3 Indudablemente, estos argumentos pueden justificarse y siempre constituyen la base para exigir medidas de salvaguardia.

2.4 Además, antes de la liberalización, hay que considerar si un Estado o bloque económico particulares cuentan con un régimen en vigor en materia de derecho de la competencia. Cabe destacar que menos del 20% de los países africanos cuenta con un derecho general de la competencia, por lo que es necesario exigir que se regule la competencia en toda la región como condición sine qua non para la liberalización total en el marco de la Decisión de Yamoussoukro.

2.5 Si se considera como una herramienta para promover la operación normal y como la única forma de impedir los abusos, entonces la regulación de la competencia podría verse no como una medida para ofrecer un contexto sociopolítico equitativo, sino como una medida para asegurarse de que los explotadores realicen transacciones comerciales normales con reglas normales.

2.6 Aunque el experimento único de África para desarrollar un conjunto especial de reglas de la competencia para el transporte aéreo puede verse como la necesidad de disponer de salvaguardias o como un intento por generar condiciones más equitativas para pasar de operaciones políticomerciales proteccionistas a un mercado libre y liberalizado en el marco de la Decisión de Yamoussoukro, las medidas actuales del continente podrían, no obstante, conducir a una solución innovadora al buscar un equilibrio justo entre las operaciones del transporte aéreo comercial y la obligación de cada Estado de proteger y mejorar su economía.

3. SITUACIÓN DEL EXPERIMENTO AFRICANO

3.1 Luego de una demora de 10 años en implantar a nivel mundial las medidas que se requieren en el marco de la Decisión de Yamoussoukro, se inició un estudio que ofrece varias soluciones que el continente africano en desarrollo podría aplicar para:

- a) garantizar el logro de un mercado africano liberalizado de transporte aéreo;

- b) garantizar la operación justa y equilibrada del transporte aéreo intracontinental e intrarregional; y
- c) manejar en forma efectiva prácticas no competitivas, abusos de posición dominante y otras formas de desequilibrios económicos que se detecten y resulten de explotadores de transporte aéreo africanos y no africanos.

3.2 Con el estudio en curso que encargó la Unión Africana bajo la gestión de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y para beneficio de ésta se pretende:

- a) empoderar a la CAFAC para que funja como organismo de ejecución para administrar y supervisar la liberalización del transporte aéreo en África;
- b) colaborar con las autoridades regionales de la Decisión de Yamoussoukro a fin de garantizar la implantación ininterrumpida de esta decisión, así como del régimen de competencia armonizado a niveles regional y continental;
- c) permitir a la CAFAC imponer sanciones cuando sea necesario; y
- d) permitir a la CAFAC aplicar varias medidas para la resolución de controversias, incluso recurriendo a un tribunal cuando sea necesario.

3.3 El estudio propone un proyecto de reglas de la competencia armonizadas que se aplicarían a los proveedores de servicios de transporte aéreo africanos y no africanos, así como, entre otros, a línea aérea, explotadores de aeropuertos y proveedor de servicios de navegación aérea. Las reglas de la competencia armonizan las reglas que han existido en los diferentes bloques regionales de África.

3.4 El proyecto propuesto regula operaciones interestatales, intrarregionales (operaciones intracontinentales) y operaciones interregionales (intercontinentales), y prescribe, además, una función para el organismo de ejecución y las autoridades regionales de la Decisión de Yamoussoukro (RYA) para la regulación de la competencia. Como se afirmó, dicho proyecto no se limita a transportistas africanos admisibles, ya que también se aplica a líneas aéreas no africanas y a otros proveedores de servicios que prestan servicios en uno o más países africanos.

3.5 Se prevé que la actual explosión de actividades a niveles continental y regional pronto verá la implantación de medidas que garanticen la liberalización efectiva y la supervisión de un ambiente competitivo mediante las herramientas que ofrece el régimen de competencia armonizado.

3.6 Por lo tanto, por medio de la implantación del concepto de bien público y de reglas de la competencia armonizadas a niveles regional y continental, se crea la atmósfera necesaria para que el tráfico crezca en las regiones, en el continente y más allá de éste.

4. EL FUTURO DEL EXPERIMENTO AFRICANO RELATIVO A LA COMPETENCIA EN EL TRANSPORTE AÉREO

4.1 Las reglas de la competencia armonizadas empoderan al organismo de ejecución y a las RYA para hacer que otras líneas aéreas, que pueden abarcar líneas aéreas dentro de África y líneas aéreas de otros continentes, cumplan las reglas de la competencia. Este poder que se otorga a las RYA y al organismo de ejecución permite a los encargados de la reglamentación examinar críticamente las

prácticas de proyectos caso por caso, a fin de determinar si se han infringido o no las reglas y, en consecuencia, imponer sanciones si se requiere.

4.2 Las medidas anteriores y otras más sirven inicialmente para reforzar el transporte aéreo interregional e intrarregional simplemente como negocio comercial normal que exige una reglamentación de la seguridad operacional y seguridad de la aviación y nada más.

4.3 La consecuencia del experimento africano, de llevarse a una conclusión lógica aprovechando los puntos fuertes de una base relativamente pobre, para desarrollar la infraestructura que se necesita para el continente podría ser la aceptación de 'la línea aérea africana' en las disposiciones sobre designación de los BASA acordados por los países africanos y el mundo en su conjunto.

4.4 Lo más importante es que se ofrecen salvaguardias psicológicas mediante las sinergias creadas.

5. **RECOMENDACIONES**

5.1 Se invita a la Conferencia a considerar el experimento africano como base para regular la competencia y las salvaguardias.

— FIN —