



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 39: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional – Políticas

MEJORAMIENTO DE LA COMPETENCIA LEAL EN UN MERCADO LIBERALIZADO

(Nota presentada por la República de Corea)

RESUMEN

En esta nota se presentan opiniones y recomendaciones constructivas para mejorar la competencia leal en un mercado de transporte aéreo liberalizado concentrándose especialmente en aspectos de seguridad operacional y económicos.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a considerar las sugerencias propuestas en el párrafo 3.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico D – <i>Desarrollo económico del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplicable.
<i>Referencias:</i>	No aplicable.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La República de Corea (RDC) reconoce plenamente las ventajas de la “liberalización” o “desreglamentación” que fomentan la competencia en el transporte aéreo internacional.

1.2 Debido a las ventajas de la liberalización – tales como precios de billetes más bajos, mejor conectividad entre pares de ciudades y horarios de vuelo más convenientes – el mercado del transporte aéreo ha denominado colectivamente las prácticas mencionadas como “Cielos abiertos”.

1.3 No obstante, existen algunas preocupaciones en cuanto a las prácticas de Cielos abiertos respecto de oportunidades justas y equitativas para la competencia entre líneas aéreas. La RDC desearía sugerir algunas estrategias prácticas para promover la competencia leal entre Estados miembros, manteniendo al mismo tiempo prácticas razonables y evitando discusiones innecesarias.

2. COMPETENCIA DESLEAL-LEAL

2.1 La RDC ha aumentado el número de acuerdos de servicios aéreos de Cielos abiertos y, al 1 de marzo de 2016, se habían resuelto 41 casos de Cielos abiertos.

2.2 A pesar de las muchas ventajas de un mercado de transporte aéreo plenamente liberalizado, existen algunas preocupaciones y críticas sobre las prácticas de Cielos abiertos planteadas por Estados miembros tanto desarrollados como en desarrollo.

2.3 Recientemente, algunos transportistas de propiedad estatal han crecido rápidamente con miras a dominar rutas específicas utilizando derechos de tráfico de sexta libertad. Parece muy natural que la línea aérea que puede proporcionar asientos al menor precio posible y con horarios más convenientes debería ganarse al “cliente” y todo el negocio debería tramitarse sobre la base de un espíritu competitivo justo.

2.4 Además de la perspectiva económica, el rápido crecimiento puede dar lugar a problemas de seguridad operacional. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) de la OACI se describen las consecuencias de tales cambios, afirmándose en el párrafo 5.3.75 que “El cambio puede afectar la relevancia o eficacia de las estrategias de mitigación de riesgos de la seguridad operacional”. Además, los nuevos peligros y los riesgos de seguridad operacional conexos pueden introducirse accidentalmente en una operación cada vez que ocurre un cambio.

2.5 Los Estados miembros propietarios de dichas líneas aéreas de rápido crecimiento tratan de satisfacer los acuerdos de Cielos abiertos con todos los Estados miembros. No obstante, estos Estados miembros pueden considerar que dichas prácticas son injustas, haciéndoles difícil obtener apoyo público.

2.6 También se han registrado intentos por involucrar sectores no aeronáuticos, como el sector energético y el de la construcción, en las negociaciones sobre estos aspectos y han surgido problemas políticos como resultado de intentos de avanzar hacia un transporte aéreo más liberalizado.

2.7 Un caso en África, “La competencia leal y el transporte aéreo africano” (ATCM-WP/07) fue presentado por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en la 12ª reunión del Comité de transporte aéreo de AFCAC (Dakar, 30-31 de octubre de 2012). El artículo 3 – Salvaguardias, 3.2, subrayó que “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. Indudablemente estos argumentos pueden justificarse y siempre constituyen la base para exigir medidas de salvaguardia”.

2.8 El asunto de la competencia leal también se debatió durante la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo de la OACI. En el párrafo 6.1.d de ATConf/6-WP/4 se recomienda que “la OACI desarrolle herramientas como un foro de intercambio para mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados miembros para promover enfoques normativos más compatibles para el transporte aéreo internacional”.

3. ESTRATEGIAS PARA MEJORAR LA COMPETENCIA LEAL

3.1 Para la liberalización en marcha del mercado del transporte aéreo, la RDC sugiere varias estrategias.

3.2 Deberían alcanzarse acuerdos de Cielos abiertos basados en las mutuas ventajas económicas y sociales entre dos Estados bilaterales sin preocuparse por una distorsión de los mercados. Los derechos de tráfico deberían tenerse en cuenta y considerarse en el sector de aeronáutica y no verse influenciados por otras industrias ni politizados. Deberían considerarse aspectos de seguridad operacional en los mercados de rápido crecimiento sobre la base de conceptos y prácticas de gestión de la seguridad operacional de la OACI. Además, la OACI debería elaborar soluciones para que la competencia leal se dé en un entorno más competitivo para el transporte aéreo internacional.

4. **CONCLUSIÓN**

- 4.1 Se invita a la Asamblea a que considere las sugerencias presentadas en el párrafo 3.

— FIN —