



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

OPINIONES DE LOS ESTADOS ÁRABES SOBRE LA COMPETENCIA LEAL

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos en representación de un grupo de Estados árabes²)

RESUMEN

En esta nota de estudio se examinan diversos aspectos relacionados con la competencia leal y se concluye que los mecanismos y modelos existentes elaborados por la OACI cumplen adecuadamente el propósito de velar por la competencia leal sin necesidad de elaborar nuevos principios ni instrumentos.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en las recomendaciones presentadas en el párrafo 6.

Referencias: El material de referencia de la ATConf/6 está disponible en www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El aumento de la liberalización de los servicios aéreos internacionales desde la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5), la intensa competencia, el crecimiento de las líneas aéreas independientes con redes mundiales y el surgimiento de aeropuertos focales alternativos que compiten ofreciendo viajes y beneficios ininterrumpidos a los consumidores han alentado a algunos Estados a proponer un examen y una ampliación de los marcos vigentes sobre competencia leal.

1.2 Mientras tanto, siguen existiendo diferencias entre los Estados miembros en cuanto al nivel de desarrollo económico, el marco normativo y el modelo de negocios de sus líneas aéreas.

¹ La versión en árabe fue proporcionada por los Emiratos Árabes Unidos.

² Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Estado de Palestina, Iraq, Jordania, Líbano, Libia, Mauritania, Marruecos, Omán, Qatar, Sudán, Túnez, Yemen.

1.3 Un objetivo común que debería mantenerse a lo largo de todos los debates futuros sobre la competencia leal es la capacidad de prestar servicios eficientes a los consumidores y expedidores en materia de opciones de productos, mayor conectividad y mejor relación calidad-precio.

2. NOVEDADES RECIENTES

2.1 En el Seminario Regional Europeo de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) celebrado el 14 de noviembre de 2012 se sugirió que la OACI adoptase principios básicos para la competencia abierta y leal e instrumentos normativos conexos.

2.2 Las novedades más recientes en este sentido son las conclusiones aprobadas por el Consejo de la Unión Europea (UE) el 20 de diciembre de 2012. En ellas se reconoce que el sector de la aviación de la UE y las líneas aéreas de la UE enfrentan graves problemas en el mercado de la aviación mundial sumamente competitivo y, entre otras cosas, se concluye que la ATConf/6 ofrece la oportunidad de procurar condiciones equitativas mediante un nuevo marco de competencia leal.

3. LABOR DE LA OACI

3.1 En el artículo 15 del Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI se trata la “Competencia leal” y se ofrecen las versiones tradicional, de transición y de plena liberalización de las disposiciones relativas a la competencia leal. En la versión de transición se dispone específicamente que cada Parte puede tomar medidas para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que perjudiquen la capacidad de competir de una línea aérea designada de la otra Parte.

3.2 El artículo 18 del MASA de la OACI trata las “Salvaguardias” y enumera diversas prácticas de las líneas aéreas que pueden considerarse prácticas de competencia desleal que ameritan un examen más detenido. Estas prácticas incluyen, entre otras, la aplicación de tarifas que no alcanzan a cubrir los costos de la prestación de servicios y el agregado de servicios de capacidad o frecuencia excesivas.

3.3 Por otra parte, el artículo 19 del MASA contiene extensas disposiciones relativas a “Leyes sobre la competencia” a fin de allanar el camino para su vigilancia y cumplimiento eficaces.

3.4 Asimismo, la OACI ha elaborado recomendaciones y material de orientación suficientes para la vigilancia y el cumplimiento de las salvaguardias que garantizan la competencia leal.

4. ANÁLISIS

4.1 Como la OACI ya ha elaborado modelos de acuerdos bilaterales de servicios aéreos bien articulados en materia de “Competencia leal”, “Salvaguardias” y “Leyes sobre la competencia”, estos, en su conjunto, ofrecen una serie adecuada de principios para respaldar la liberalización progresiva de los servicios aéreos internacionales sobre la base de oportunidades justas y equitativas de competencia.

4.2 Los Estados tienen la opción de emplear esas disposiciones, en particular las de salvaguardia, en sus acuerdos de servicios aéreos (ASA) para abordar toda preocupación con respecto a prácticas de competencia desleal que pudieran perjudicar a sus líneas aéreas designadas.

4.3 La introducción de cualquier instrumento adicional para garantizar las llamadas “condiciones equitativas” presupondría dar con una interpretación común de lo que constituye una condición equitativa, ya que no existe ninguna a nivel internacional ni en toda la industria de la aviación. La OACI también reconoce que es poco probable lograr el consenso dadas las amplias diferencias en las circunstancias de los Estados y sus sectores de la aviación. Por lo tanto, todo instrumento adicional podría generar problemas de interpretación y aplicación, actuar como elemento disuasivo para el crecimiento irrestricto del transporte aéreo y también perjudicar a la economía mundial que impulsa la aviación.

4.4 Muchos Estados han promulgado leyes sobre asuntos que afectan a la competencia leal aplicables a las líneas aéreas extranjeras que operan desde/hacia su territorio, independientemente de lo dispuesto en los ASA firmados con otros Estados. Ya existen herramientas para la aplicación eficaz de dichas leyes a fin de garantizar la competencia leal en esos Estados, con independencia de las novedades en la OACI y de si el ASA contiene disposiciones a tal efecto.

4.5 La cuestión de las salvaguardias adicionales para garantizar la competencia leal sería más pertinente en el contexto de la plena liberalización del acceso a los mercados e, idealmente, debería considerarse en el marco de un acuerdo multilateral abierto de aviación amplio en el que podrían incluirse las garantías adecuadas para proteger a las líneas aéreas designadas de un país de los efectos de la competencia desleal.

5. CONCLUSIONES

5.1 Propugnamos fervientemente la competencia abierta, libre, leal y sin distorsiones en la prestación de servicios de transporte aéreo internacional y estamos comprometidos en grado sumo con la eliminación de toda práctica predatoria o contraria a la competencia.

5.2 A tal efecto, los mecanismos y modelos existentes confeccionados por la OACI cumplen adecuadamente con el propósito de velar por la competencia leal sin necesidad de que se elaboren más principios ni instrumentos, con los costos adicionales y la carga administrativa que esto implicaría para la Secretaría.

5.3 En cambio, creemos firmemente que la ATConf/6 es el foro ideal para promover la liberalización del transporte aéreo internacional y apoyar la plena utilización de los recursos de la OACI para desalentar aún más los canales para las restricciones de índole aeropolítica al acceso a los mercados, que siguen representando la mayor amenaza a la competencia abierta, libre, leal y sin distorsiones.

5.4 Por último, solicitamos a la OACI que reafirme el principio de que los Estados deben evitar la adopción de medidas unilaterales e inste a los Estados miembros a que eviten las “medidas” que se imponen o implantan unilateralmente en asuntos relativos a la competencia leal y los derechos de tráfico.

6. RECOMENDACIONES

6.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) aprobar las recomendaciones a), b), c) y d) de la ATConf/6-WP/4;

- b) convenir en que no se necesita adoptar más medidas con respecto a las recomendaciones e) y f) de la ATConf/6-WP/4, por las razones expuestas en el párrafo 5.

— FIN —