

**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO:
RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN**

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

Cuestión 2 del

orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización

2.2: Acceso a los mercados

2.3: Competencia equitativa y salvaguardias

**PUNTO DE VISTA DE GEORGIA SOBRE CIERTOS ASPECTOS DE LA LIBERALIZACIÓN
(NECESIDAD DE PROPORCIONAR IGUALDAD DE OPORTUNIDADES
A LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS)**

(Nota presentada por Georgia)

RESUMEN

En la presente nota figura la postura de Georgia sobre la necesidad de proporcionar igualdad de oportunidades a transportistas designados que lleven a cabo servicios aéreos internacionales regulares.

La medida propuesta a la Conferencia figura en el párrafo 2.1.

REFERENCIAS

Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626)

Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587)

Experiencia de Georgia en la reglamentación del mercado.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La creación de alianzas — práctica que se está extendiendo ampliamente entre los principales transportistas — merece cuidadosa atención respecto al acceso a los mercados durante las etapas de transición de la liberalización. El otorgamiento de derechos de acceso a los mercados a un transportista miembro de una alianza puede utilizarse para desarrollar un mercado de aviación concreto no sólo para el transportista en cuestión sino también para sus “socios” en la alianza. Tres megaalianzas controlan más de la mitad del mercado mundial de aviación regular, o sea, podría resultar que los transportistas aéreos “débiles” queden excluidos.

1.2 Los grandes transportistas aéreos desempeñan, naturalmente, una función bastante sólida en la economía de sus Estados, pero también los transportistas aéreos “débiles” desempeñan una función importante en la economía de sus Estados en desarrollo.

1.3 Georgia considera que las decisiones de la Conferencia deberían reflejar la necesidad de otorgar a un transportista “débil” de un Estado el derecho de participar plenamente en el transporte desarrollando su “propio” mercado con las posibilidades que tiene el transportista aéreo “fuerte” designado del otro Estado.

1.4 El transportista “débil” no debería considerarse “rebajado” debido a la imposibilidad de satisfacer los requisitos del consumidor en materia de servicios aéreos (al contrario, el transportista “débil”, junto con el “fuerte”, deberían desempeñar una función necesaria para satisfacer las necesidades de los pasajeros).

1.5 Parece necesario, en ese sentido, que la OACI recomiende a los Estados que se concierte de modo obligatorio un acuerdo entre los transportistas aéreos “fuertes” y “débiles” (acuerdo entre líneas aéreas, de códigos compartidos o especial de prorateo) de modo que el transportista “débil” sea un participante no sólo con plenos derechos, sino también con igualdad de oportunidades en el transporte. Esto podría también considerarse como una medida preferencial a favor del transportista aéreo “débil”.

1.6 Los países en desarrollo deberían sentir el sólido apoyo de la comunidad aeronáutica mundial mediante una reevaluación de los principios fundamentales de las relaciones en virtud de un nuevo arreglo de **“igualdad no sólo de derechos (de mercado), sino también de oportunidades”**.

1.7 Georgia considera que la **“igualdad de oportunidades”** debe consistir en que al obtener acceso a los mercados, los transportistas aéreos designados que se hallan en competencia se proporcionarán mutuamente sus oportunidades potenciales para desarrollar el mercado (o sea, el uso mutuo de los SRC, la posibilidad de utilizar la red de rutas del transportista “fuerte”, mutuo reconocimiento y mutuo uso de documentos de transporte y otras oportunidades comerciales). Dependerá de las propias líneas aéreas determinar quién utilizará dichas oportunidades y de qué modo. La competencia se manifestará básicamente en la manera en que se mejora la calidad y cantidad de los servicios a los consumidores. Dicho principio favorece principalmente a “su majestad el consumidor”.

1.8 Naturalmente, Georgia entiende que el logro de lo expuesto supone participar en las actividades de organización de entidades de derecho privado. Esto constituye un grave obstáculo para el desarrollo de la liberalización debido a la gran diversidad de derechos y normas de los países contratantes; se trata de un obstáculo de difícil solución. No obstante, deben tenerse en cuenta los objetivos, el alcance y los posibles resultados finales de la liberalización que son más elevados que los derechos comerciales de entidades individuales.

2. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

2.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la postura de Georgia sobre la necesidad de proporcionar igualdad de oportunidades a los transportistas aéreos concertando un amplio acuerdo comercial entre los mismos;

- b) encargar al Secretario General de la OACI a que cree un grupo de trabajo para examinar el mecanismo jurídico para concertar un amplio acuerdo comercial entre transportistas aéreos y preparar un proyecto de dicho acuerdo o los correspondientes principios fundamentales; y
- c) añadir el cuarto apartado siguiente al párrafo 6.1 (Arreglo de reglamentación recomendado) de la nota ATConf/5-WP/11 en el artículo propuesto sobre “Salvaguardias contra prácticas competitivas desleales”:

“4. Las Partes convienen en que las líneas aéreas designadas, en rutas previstas en el acuerdo, deberían tener igualdad de oportunidades justas para desarrollar el mercado de aviación de las Partes y que para asegurar una competencia sana y sostenible, las líneas aéreas designadas deben concertar entre sí acuerdos entre líneas, de códigos compartidos y de reserva de capacidad.”

— FIN —