

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

2.3: Competencia equitativa y salvaguardias

COMPETENCIA EQUITATIVA Y SALVAGUARDIAS

(Nota presentada por Arabia Saudita, Bahrein, Egipto, Iraq, Jordania, Líbano, Jamahiriya Árabe Libia, Marruecos, Omán, Qatar, Sudán, Siria, Túnez, Emiratos Árabes Unidos, Yemen y el Observador de Palestina)²

RESUMEN

En esta nota se trata el método óptimo para poner en práctica las normas sobre competencia equitativa y salvaguardias en un entorno de transporte aéreo internacional liberalizado y competitivo.

En el párrafo 2 figuran las medidas recomendadas a la Conferencia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Con la liberalización del transporte aéreo se registra una ampliación progresiva de determinados conceptos tradicionales relacionados con la competencia equitativa y la igualdad de oportunidades para los transportistas aéreos y el mercado del transporte aéreo. Para contar con una competencia equitativa, especialmente en los casos en los cuales el Estado ha aceptado el principio de la libre competencia, deben aplicarse determinadas normas de conducta. La función de los gobiernos en ese caso estará restringida a la facilitación y reglamentación, en vez de participar activamente en el desarrollo del transporte aéreo internacional.

1.2 En el marco del régimen emergente, las fuerzas del mercado han proporcionado los vínculos requeridos entre los proveedores de servicios y los consumidores. Las organizaciones autónomas responsables de la reglamentación y la protección de la competencia han desempeñado la función

¹ Versión árabe proporcionada por los miembros de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC).

² Miembro de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC).

fundamental de supervisar las fuerzas del mercado, procurando garantizar la sostenibilidad de ese régimen a largo plazo. Con el tiempo, como fue el caso en otros sectores de la economía, el proceso de liberalización ha evolucionado junto con las normas y criterios sobre competencia para construir una relación integrada e interdependiente. Los Estados que han optado por la liberalización del mercado de transporte aéreo han acordado atenuar las restricciones en el acceso al mercado en sus acuerdos bilaterales. En consecuencia, es necesario acordar recíprocamente un conjunto común de medidas y una descripción general de lo que se considera competencia equitativa o injusta. Esto se estima necesario para adoptar un enfoque gradual y progresivo que garantice la participación, la adaptación y la competencia equitativa.

1.3 La transición satisfactoria a un sistema de transporte aéreo internacional liberalizado depende de la elaboración de mecanismos aceptables que protejan la participación de todos los países, especialmente los países en desarrollo, en una manera eficaz y sostenible. Aunque se prevé que existirán varias opciones en el nivel y el carácter de la participación de los diversos transportistas aéreos, la garantía de servicio, especialmente en mercados más reducidos, constituye un asunto extremadamente importante en este contexto.

2. MEDIOS POSIBLES PARA IMPLANTAR LAS NORMAS Y SALVAGUARDIAS RELATIVAS A LA COMPETENCIA EN UN ENTORNO LIBERALIZADO

2.1 Debido a los grados diferentes de liberalización entre los Estados, así como la elaboración y aplicación de normas sobre competencia, existen tres escenarios diferentes para tratar la situación actual:

- a) el escenario en el cual las dos partes en un acuerdo bilateral (o todas las partes en un acuerdo multilateral) operan dentro de un régimen de transporte aéreo liberalizado con sus propias normas y criterios sobre competencia, en el que puede o no existir un acuerdo separado de cooperación bilateral relativo a asuntos sobre competencia;
- b) el escenario en el cual las partes acuerdan, con arreglo a un acuerdo bilateral o multilateral, efectuar la transición a un entorno liberalizado, aun si esto no implica un acuerdo de “cielos abiertos” integral para sus transportistas designados. Sin embargo, sería necesario que un acuerdo institucional protegiera la competencia y la participación efectiva para sus transportistas designados, independientemente de su tamaño y sus posibilidades de competir; y
- c) el escenario en el cual las partes en un acuerdo bilateral no están preparadas para la liberalización del acceso al mercado, pero en el que ambas partes apoyan la liberalización como un objetivo deseado a largo plazo y desean adoptar un enfoque gradual para permitir la participación en igualdad de condiciones, la adaptabilidad y la competencia equitativa.

3. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

3.1 Generalmente, los países del primer escenario adoptarán criterios destinados a reforzar la relación recíproca entre la liberalización del transporte aéreo internacional y la implantación de las normas sobre competencia mediante acuerdos bilaterales (o multilaterales) que abarcan los aspectos procesales y sustantivos de la competencia. Estos países procurarán satisfacer sus necesidades dependiendo menos de un grupo separado de directrices en ese campo, adoptando un enfoque basado en casos individuales.

3.2 Respecto a los países en los otros dos escenarios mencionados anteriormente, la relación entre la liberalización del transporte aéreo y la implantación de las normas de competencia se encontraba probablemente en sus etapas iniciales. Será necesario que los países que se encuentran en una fase de transición hacia un entorno plenamente liberalizado adopten acuerdos institucionales específicos tales

como mecanismos de salvaguardias o acuerdos para aplicar normas sobre competencia. También necesitarán otro instrumento importante: un mecanismo eficaz para la solución de controversias.

4. NORMAS SOBRE COMPETENCIA Y LA COMISIÓN ÁRABE DE AVIACIÓN CIVIL (ACAC)

4.1 Los países árabes están expresando cada vez más su interés respecto a las normas sobre competencia con la globalización de la economía y el efecto del Acuerdo general sobre el comercio de servicios (AGCS) a los niveles internacional, regional y nacional, a medida que llega a ser más claro que una economía de mercado libre constituye una realidad inevitable. Debido a que las normas sobre competencia están destinadas principalmente a lograr un funcionamiento correcto y equilibrado de los mecanismos del mercado, la elaboración de las normas sobre competencia al nivel árabe puede ser considerada como una de las prioridades económicas en la implantación de un área de comercio libre árabe más amplia o en el inicio de las libertades del aire entre los países árabes.

4.2 Un estudio de la Liga de los Estados Árabes sobre la legislación y los criterios relativos a la competencia de los países árabes ha demostrado que es necesario contar con una política clara y definida sobre competencia para apoyar al sector comercial y proporcionar las garantías necesarias para hacer frente a los problemas del futuro.

4.3 Cabe mencionar que también se registra una tendencia a formular normas y criterios sobre competencia al nivel árabe. Esto ha comenzado a tener lugar cuando Marruecos y Túnez han promulgado una ley sobre competencia, en tanto que otros Estados Árabes han modificado su legislación comercial para incorporar textos en ese sentido. Asimismo, Egipto y Líbano también están completando una ley nacional sobre competencia.

4.4 También la Liga de los Estados Árabes estaba adoptando iniciativas para elaborar un texto modelo sobre competencia y normas contra la colusión comercial. El texto fue aprobado recientemente por el Consejo Económico y Social de la Liga de los Estados Árabes (11-12/9/2002) para que se utilice como un texto modelo para los Estados en la elaboración de sus propias normas sobre competencia.

4.5 La Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) ha reconocido que, para que proceda la liberalización del transporte aéreo al nivel deseado en el actual entorno económico internacional, es extremadamente importante contar con un sistema que garantice una competencia equitativa en el mercado y proporcionar garantías para la protección contra los abusos. En consecuencia, las iniciativas de la CAAC se concentraron en la elaboración de un programa de liberalización del transporte aéreo en los países árabes y el mecanismo para implantarlo. Este mecanismo fue apoyado por la 14ª Reunión Cumbre Árabe celebrada en Beirut. Este programa también incluye el principio básico de la competencia equitativa, además de las normas y las medidas que proporcionarían protección contra cualquier abuso.

4.6 Es importante que el mecanismo utilizado para introducir las libertades del aire en los países árabes permita la competencia equitativa y la no discriminación entre los transportistas, y se requiere un código de conducta y un mecanismo de solución de controversias. Además, la CAAC ha tenido interés en incluir en el proyecto de acuerdo de liberalización del transporte aéreo (que se encuentra actualmente en preparación por la CAAC para que esté disponible para acuerdos multilaterales entre los Estados Árabes en la última fase del programa) numerosas normas relacionadas con la competencia para otorgar derechos de tránsito, capacidad, tarifas o designación de transportistas y solución de controversias, así como varias otras normas destinadas a resguardar la implantación de este principio.

5. MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA

5.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) solicitar a la Organización de Aviación Civil Internacional que actualice el código de conducta y las salvaguardias relacionadas con la competencia equitativa a fin de permitir la participación de los transportistas aéreos en el mercado del transporte aéreo internacional e incluir esas disposiciones en el Modelo de acuerdo de servicios aéreos;
- b) tener presente la incorporación de medidas preferenciales en el Anexo del Modelo de acuerdo de servicios aéreos para garantizar la participación activa y sostenible de los países en desarrollo en el mercado del transporte aéreo internacional; y
- c) elaborar un mecanismo de solución de controversias para que se incorpore en los acuerdos bilaterales de modo que abarque todos los tipos de controversias en el marco de esos acuerdos, incluyendo las controversias resultantes de prácticas competitivas desleales.

— FIN —