



**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**

**PROYECTO DE INFORME**



**Cuestión 2 del  
orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo  
2.4: Competencia leal**

### 2.4.1 DOCUMENTACIÓN

2.4.1.1 La Conferencia consideró la cuestión 2.4 del orden del día con base en las siguientes notas de estudio: WP/4 (Secretaría), WP/32 (Emiratos Árabes Unidos), WP/39 (Egipto), WP/48 [miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)], WP/51 [presentada por Irlanda, en nombre de la Unión Europea (UE), sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil (CEAC)], WP/62 (Estados Unidos), WP/85 (Corea), WP/86 (Corea), WP/90 [Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)], WP/99 [Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)].

2.4.1.2 La Conferencia también consideró las siguientes notas de información: IP/4 (Irlanda) e IP/14 (Corea).

### 2.4.2. ANÁLISIS

2.4.2.1 El principio de oportunidades equitativas e iguales se consagra en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), mediante el cual los Estados han acordado que los servicios de transporte aéreo internacional “pueden establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades” y que cada Estado “tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.”

2.4.2.2 Se plantearon diversos problemas bajo el tema de la competencia leal. Varios Estados se centraron en las dificultades que enfrentan las líneas aéreas más pequeñas, en especial las de los países en desarrollo, cuando compiten contra transportistas mucho más grandes, dificultad más difícil de vencer en algunos casos debido a las fusiones y alianzas de líneas aéreas y a las medidas unilaterales o discriminatorias que niegan oportunidades equitativas. Otros se centraron en cuestiones relacionadas con la aplicación incongruente de leyes y políticas de competencia, incluidas normas que otorgan inmunidad antimonopolio. Algunos Estados hicieron observar los efectos negativos en la competencia que se derivan de barreras impuestas al acceso a los mercados. Otros Estados destacaron que la liberalización de los mercados debe ir de la mano con medidas concretas para garantizar la competencia leal.

2.4.2.3 Varios Estados apoyaron el trabajo de la OACI para establecer principios básicos sobre competencia leal, a fin de que se comprenda claramente lo que es justo y lo que es injusto y para indicar medidas apropiadas que permiten resolver los problemas. Entre las medidas identificadas cabe mencionar el establecimiento y la aplicación efectiva de leyes de competencia aplicables al transporte aéreo internacional, reglas claras y estrictas sobre ayuda estatal y la inclusión de cláusulas apropiadas de competencia leal en los acuerdos de servicios aéreos con base en plantillas de la OACI. Otros Estados mencionaron principios de competencia leal dirigidos a bloquear el control de los mercados por transportistas dominantes, asegurándose de que todos los transportistas tengan un acceso equitativo, prohibiendo la discriminación y las prácticas que imponen barreras abusivas. Sin embargo, muchos otros Estados estuvieron en desacuerdo respecto de la propuesta de establecer principios básicos y expresaron que: a) los intentos por llegar a un consenso sobre los principios básicos resultarían imposibles en virtud de que los Estados difieren de manera importante en opinión y prácticas; b) las cuestiones de equidad pueden manejarse eficazmente por medio de los canales bilaterales existentes y a través del texto de las plantillas de la OACI; c) muchas líneas aéreas y aeropuertos son propiedad estatal (por lo tanto, los

principios básicos que cuestionan este hecho serían contrarios al principio de soberanía de los Estados en el marco del Convenio de Chicago); y d) los principios básicos sobre competencia leal pueden malinterpretarse o usarse incorrectamente como barrera para la competencia.

2.4.2.4 A pesar de estas diferencias, hubo un amplio consenso en cuanto a que la competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales, y que los Estados deberían tener debidamente en cuenta las preocupaciones de los otros Estados al aplicar las leyes de competencia al transporte aéreo internacional. Hubo desacuerdo respecto a si todos los Estados deberían adoptar leyes de competencia específicas en relación con el transporte aéreo internacional. No obstante, hubo consenso en cuanto a que debería promoverse la cooperación entre las actuales autoridades responsables de la competencia, con la finalidad de favorecer enfoques más compatibles, así como en cuanto a que la OACI podía desempeñar una función de liderazgo en facilitar este proceso. Al respecto, los Estados expresaron que apoyaban que la OACI preparara más orientación sobre cuestiones de competencia y un compendio de políticas y prácticas de competencia y que organizara un foro de intercambio dedicado a las autoridades responsables de la competencia para mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información (posiblemente conforme a la Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN) o en conjunto con ésta).

2.4.2.5 Por otra parte, se observó que la competencia entre aeropuertos ha aumentado, y se sugirió que esto debería dar un “toque normativo más ligero” para que los socios comerciales puedan llevar a cabo consultas en torno a asuntos tales como los derechos. Varios Estados se opusieron a esta sugerencia y expresaron que las autoridades reguladoras deben seguir supervisando, si bien se destacó que deberían considerarse diferentes niveles de supervisión normativa

### 2.4.3 CONCLUSIONES

2.4.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y el debate subsiguiente relativos a la competencia leal bajo la cuestión 2.4 del orden del día, la Conferencia concluyó que:

- a) de conformidad con el Convenio de Chicago, la competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales;
- b) las políticas de la OACI en materia de competencia siguen siendo válidas, según las prácticas observadas, como la inclusión de las cláusulas modelo de la Organización relativas a la competencia en los acuerdos de servicios aéreos. La OACI debería seguir de cerca los acontecimientos y actualizar sus políticas y orientación en respuesta a los cambios que tengan lugar en la industria y en las prácticas estatales;
- c) se reconoce la necesidad de que los Estados tengan debidamente en cuenta las preocupaciones de los otros Estados al aplicar al transporte aéreo internacional las leyes y políticas de competencia nacionales o regionales, así como la necesidad de que haya cooperación entre las autoridades responsables de la competencia, incluso en el contexto de la aprobación de alianzas y fusiones; y

al respecto, la OACI debería desempeñar una función de liderazgo en identificar y desarrollar herramientas para promover el diálogo y el intercambio de información entre las autoridades competentes, con el objetivo de promover enfoques normativos más compatibles. Dichas herramientas podrían comprender la elaboración por parte de la OACI de un compendio detallado de políticas y prácticas nacionales y

---

regionales en materia de competencia, así como la creación de un foro para mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información.

#### 2.4.4 RECOMENDACIONES

##### **Recomendación 2.4/1 — Competencia leal**

###### **La Conferencia recomienda que:**

- a) los Estados tengan en cuenta la competencia leal como un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales;
- b) los Estados elaboren, teniendo en cuenta la soberanía nacional, leyes y políticas de competencia que se apliquen al transporte aéreo. Al hacerlo, los Estados deberían considerar la orientación de la OACI sobre competencia;
- c) los Estados tengan debidamente en cuenta las preocupaciones de otros Estados respecto a la aplicación al transporte aéreo internacional de las leyes o políticas nacionales y/o regionales en materia de competencia
- d) los Estados tengan debidamente en cuenta la orientación de la OACI en los acuerdos de servicios aéreos (ASA) y en las reglas nacionales o regionales sobre la competencia;
- e) los Estados fomenten la cooperación entre las autoridades nacionales y/o regionales responsables de la competencia, incluso en el contexto de la aprobación de alianzas y fusiones;
- f) 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;
- g) la OACI prepare un compendio de políticas y prácticas de competencia que se apliquen a niveles nacional o regional; y
- h) la OACI siga pendiente de los acontecimientos en el área de la competencia en el transporte aéreo internacional y actualice, según se requiera, sus políticas y orientación sobre competencia leal por medio del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP).

— — — — —