



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**

2.1: **Acceso a los mercados**

LIBERALIZACIÓN DEL ACCESO A LOS MERCADOS

(Nota presentada por Turquía)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presentan las consideraciones de Turquía con respecto a la liberalización del acceso a los mercados y se sugiere que la Conferencia analice esta cuestión con miras a adelantar aún más la liberalización del acceso a los mercados así como analizar las ventajas y desventajas de la liberalización.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en las recomendaciones presentadas en el párrafo 3.

<i>Referencias:</i>	Los textos de referencia de la ATConf/6 pueden consultarse en el sitio web www.laOACI.int/meetings/atconf6 .
---------------------	---

1. INFORMACIÓN GENERAL Y POR QUÉ LIBERALIZAR

1.1 La aviación civil es uno de los modelos de negocios que exige un enfoque mundial ya que sus actividades trascienden las fronteras nacionales. Asimismo, los aspectos relacionados con la seguridad operacional, la protección de la aviación y el medio ambiente son inquietudes comunes a todas las naciones que forman parte de la industria de la aviación civil.

1.2 La OACI tiene 191 Estados miembros. Entre estos países, algunos tienen mayor poder económico y una industria de aviación civil más robusta; sin embargo la mayoría de los Estados miembros no cuentan con una sólida industria de aviación civil. En la actualidad, las industrias de aviación civil constituyen uno de los recursos estratégicos de las naciones que contribuye a su desarrollo. La industria de la aviación civil consta de transportistas aéreos/líneas aéreas, operaciones de mantenimiento, reparación y revisión (MRR), organizaciones de instrucción de vuelo (FTO), otras instalaciones y servicios para la instrucción, aeropuertos, terminales, dependencias de apoyo en tierra, servicios de provisión de alimentos, instalaciones y servicios de carga aérea etc. Sin embargo, la

preocupación principal es siempre el elemento humano, es decir, los clientes y empleados, las oportunidades de trabajo y las inversiones.

1.3 Las normas relativas a la seguridad operacional, la protección de la aviación y las operaciones tienen por lo general alcance mundial; casi todos los Estados respetan las normas de la OACI y los reglamentos nacionales. Con respecto a los aspectos comerciales, en algunas naciones los reglamentos que rigen esta industria son más restrictivos, mientras que en otras el enfoque es más liberal. La mayor parte de los países cuentan con líneas aéreas y las instalaciones conexas que, por lo general, son de propiedad pública.

1.4 En general, la liberalización del acceso a los mercados en el campo del transporte aéreo puede generar oportunidades de negocios para la industria y competencia en el suministro de bienes y servicios que, potencialmente crearían oportunidades de trabajo y crecimiento y, en última instancia, todo esto se traduciría en ventajas para los consumidores en términos de costos y calidad. Con esto presente y con sujeción a la adopción de medidas que contribuyan a una competencia abierta y leal, Turquía, en su calidad de miembro de la OACI, de la CEAC y de otras organizaciones internacionales, así como en proceso de pasar a ser miembro de la Unión Europea, está a favor y alienta a la OACI a promover la liberalización del transporte aéreo internacional en curso, de modo gradual, teniendo en cuenta los inconvenientes expuestos en la presente nota.

1.5 Turquía ha tenido una experiencia positiva con el enfoque de liberalización por etapas (SBSLA, por sus siglas en inglés). Durante muchos años, Turquía solo contaba con una línea aérea de propiedad pública y los clientes no tenían otra opción más allá de las líneas aéreas existentes. Esta situación era desventajosa para los clientes, quienes de hecho eran participantes clave, pues no recibían servicios equivalentes al valor que habían pagado por los mismos. Sin embargo, en los últimos 10 años, como primera etapa, el mercado interno de todas las líneas aéreas nacionales se abrió a competencia. En una segunda etapa, la línea aérea de propiedad pública, se abrió a privatización. El resultado fue sorprendente. El número de pasajeros se triplicó, las tarifas aéreas disminuyeron, se crearon más oportunidades de negocios y los pasajeros se mostraron satisfechos. Como tercera etapa, todos los transportistas aéreos que operaban vuelos internos compitieron para explotar vuelos internacionales. En la cuarta etapa, se abrieron derechos de tráfico adicionales para los transportistas aéreos internacionales. Además, Turquía está concertando acuerdos de servicios aéreos (ASA) más liberales con otras naciones. Mientras tanto, Turquía está aumentando sus actividades de cooperación y prestando ayuda a los Estados que la necesitan para crear la capacidad de aviación civil necesaria para lograr una aviación civil más fiable y sostenible. En este contexto, Turquía está impartiendo instrucción, celebrando conferencias y ayudando a los Estados que necesitan crear capacidad. La siguiente etapa consistirá en la liberalización regional y/o multiregional, la cual puede llevarse a cabo en función de cada caso y con el consentimiento de todas las partes interesadas.

2. PERSPECTIVA DE TURQUÍA

2.1 Turquía considera que la liberalización gradual del acceso a los mercados es ventajosa. Turquía también coincide con lo expuesto en las notas de la CEAC/UE con respecto a lo siguiente: “principios básicos de competencia leal”, “actuación en materia de servicios de navegación aérea”, “evolución de los aspectos normativos de la industria en la UE y la CEAC”, “asignación de turnos”, y “principios básicos de protección al consumidor”. Diferimos en nuestros puntos de vista con respecto a: “propiedad y control de los transportistas aéreos” y la “liberalización del acceso a los mercados”. La liberalización del acceso a los mercados es una de las cuestiones más complicadas en el contexto de la competencia leal, la asignación de turnos, la protección del consumidor y otros conceptos similares.

2.2 Si bien la liberalización contribuye al desarrollo de transportistas aéreos sólidos y más sostenibles, siempre existe la posibilidad de crear monopolios y debilitar a los transportistas pequeños.

Aunque ayuda a la sostenibilidad de los transportistas aéreos sólidos, puede no contribuir a la sostenibilidad de las industrias de aviación civil de los Estados, lo cual reviste mayor importancia. Los mercados que explotan los transportistas aéreos sólidos pueden no proporcionar servicios en rutas no rentables y por lo tanto, ¿cómo se satisfacen las necesidades de servicios públicos?

2.3 A Turquía también le gustaría mantener la propiedad principal y el control (O&C, por sus siglas en inglés) de los transportistas en los acuerdos relativos al acceso a los mercados; sin embargo, puede existir la posibilidad de eximir de la O&C y/o tratarse gradualmente en función de cada caso. Esto debería dejarse a discreción de las partes interesadas.

2.4 Turquía está a favor de que las cuestiones que se enumeran a continuación se tengan en cuenta paralelamente al proceso de liberalización del acceso a los mercados a fin de que dicho proceso aporte beneficios a todas las partes interesadas:

- a) la liberalización del acceso a los mercados debería considerarse junto con oportunidades de negocios más liberalizadas en relación con el personal aeronáutico;
- b) al reafirmar la importante función que reviste el continuo desarrollo y la sostenibilidad de la aviación mundial, los mercados desarrollados deberían tener en cuenta las siguientes necesidades de los mercados en desarrollo:
 - 1) deberían transferirse conocimientos técnicos a los Estados en desarrollo;
 - 2) deberían promoverse las inversiones en el sector del transporte aéreo de los Estados en desarrollo;
 - 3) es importante apoyar el desarrollo de capacidades técnicas, inversiones, formación, oportunidades de mantenimiento en el ámbito de la aviación civil de los Estados en desarrollo sin perjudicar su desarrollo nacional; y
 - 4) sólo puede lograrse un transporte aéreo sostenible si se distribuye globalmente y de manera justa en todo el mundo.

3. **RECOMENDACIONES**

3.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) pedir a la OACI que considere la adopción del enfoque de liberalización por etapas propuesto por Turquía para que todas las partes interesadas puedan tener acceso a los mercados sin problemas y de forma equilibrada;
- b) pedir a la OACI que adopte los principios de liberalización gradual del acceso a los mercados;
- c) pedir a la OACI que tome precauciones y establezca medios para prevenir los monopolios de transportistas aéreos;
- d) pedir a la OACI que desarrolle prácticas que propicien un transporte aéreo sostenible teniendo en cuenta que la capacidad de aviación civil sea sostenible y se distribuya globalmente en todo el mundo;

- e) pedir a la OACI que aliente a los países desarrollados a que tengan en cuenta las necesidades de los demás mercados que aún se encuentran en vías de desarrollo; y
- f) evaluar la cuestión de la liberalización y el acceso a los mercados en el marco de las responsabilidades adicionales que corresponden al sector desarrollado.

– FIN –