

**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**

**PUNTO DE VISTA DE GEORGIA SOBRE CIERTOS ASPECTOS  
DE LA LIBERALIZACIÓN (POLÍTICA SOBRE TARIFAS)**

(Nota presentada por Georgia)

**RESUMEN**

La presente nota contiene la opinión de Georgia sobre la necesidad de una política sobre tarifas en dos fases en la etapa de adaptación del desarrollo de la liberalización.

La medida propuesta a la Conferencia figura en el párrafo 2.

**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)*  
Deliberaciones de la cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Las tarifas de transporte y sus condiciones de aplicación constituyen, sin lugar a dudas, el elemento más importante del acceso a los mercados.

1.2 Puede considerarse que el sistema de dos niveles de aprobación de tarifas, que abarca la aceptación de la tarifa desde el principio entre transportistas aéreos y luego su aprobación por las autoridades de aviación, ha llegado a ser obsoleto. No satisface los requisitos del consumidor ni contribuye a desarrollar la competencia entre los transportistas designados. La experiencia indica que conviene transformar dicho sistema.

1.3 Al propio tiempo que apoya la necesidad de desarrollar el procedimiento de liberalización (por fases, pero progresivamente), Georgia considera que la liberalización por fases de la política sobre tarifas es necesaria y apropiada y debería convertirse en una de las garantías de una competencia sana y permanente. Sin embargo, no debe olvidarse la necesidad de un código de conducta para los transportistas aéreos designados que debería incluir, entre otros factores, elementos relativos a las tarifas que no permitan el dumping o que se aumenten de manera injustificada los precios o se rebajen de manera excesiva.

1.4 Al analizar la actual práctica de competencia entre los transportistas aéreos y teniendo en cuenta los numerosos aspectos de una competencia desleal, Georgia considera que es necesario que los Estados cuenten con medios para intervenir cuando surjan problemas relacionados con los precios, que puedan afectar a los intereses del consumidor.

1.5 Georgia reconoce que la creación de mecanismos “para el desarrollo de la liberalización” puede obstaculizar el procedimiento mismo de la liberalización por fases, pero progresiva, como resultado de lo cual el uso de dichos mecanismos puede considerarse apropiado únicamente en la etapa de adaptación de la liberalización por fases.

1.6 En resumen, la política sobre tarifas en la etapa de adaptación del desarrollo de la liberalización constituye una política en dos fases:

**Fase 1** Aprobación de las tarifas básicas de pasajeros únicamente en el Estado que sea parte en un acuerdo y en que se inicia el transporte, teniendo en cuenta el derecho otorgado a los transportistas de aumentarlas (+5%) o reducirlas (-20%), con plena liberalización de las tarifas de carga.

**Fase 2** Aplicación de las tarifas de pasajeros por los transportistas aéreos de conformidad con el principio de la “doble desaprobación”.

## 2. MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA

2.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de la necesidad de una liberalización por fases en las políticas sobre tarifas, teniendo en cuenta los derechos soberanos de los Estados al tomar decisiones de conformidad con su propio método en lo que atañe a la liberalización de la política sobre tarifas.