

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

2.1: Propiedad y control de los transportistas aéreos

2.2: Acceso a los mercados

2.3: Competencia equitativa y salvaguardias

2.5: Distribución de productos

2.6: Solución de controversias

EXAMEN DE ASPECTOS CLAVE DE LA REGLAMENTACIÓN EN LA LIBERALIZACIÓN

(Presentada por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial)

NOTA DE INFORMACIÓN

1. La Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), en su carácter de Observador de la 5ª Conferencia mundial de transporte aéreo, se complace en presentar su opinión respecto a los asuntos que vertebran la convocatoria de este importante acontecimiento, fruto del pensamiento jurídico de sus asociados reflejado en la última de sus jornadas.

2. Como en anteriores oportunidades en que se han debatido temas primordiales para el desarrollo de la aviación civil en el mundo y en especial dentro de la Región latinoamericana, con particular enfoque en el transporte aéreo, nuestra entidad ha tomado posición respecto de las necesidades e intereses de los protagonistas de la actividad, teniendo en cuenta los principios de equidad en la participación del sistema mundial de transporte aéreo.

3. En este orden de ideas y anticipándose al acontecimiento de la que en el orden cronológico representa esta 5ª Conferencia mundial de transporte aéreo, destinada a toda la comunidad aeronáutica internacional, en ocasión de las *XXVI Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial*, que tuvieron lugar en Ushuaia, Argentina, del 15 al 18 de abril de 2002, ALADA incluyó en su agenda tres importantes temas, que se relacionan con gran parte del contenido del Orden del Día de la antedicha Conferencia mundial. Los temas respectivos fueron: "*Propiedad sustancial y control efectivo de líneas aéreas en América Latina*", "*El bilateralismo y la liberalización de los mercados en el futuro del transporte aéreo internacional*" y "*Solución de controversias en el transporte aéreo internacional*". Se votaron por unanimidad las siguientes conclusiones comunes, luego de los debates sobre los mencionados temas:

¹ Versión en español proporcionada por la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)

- a) “teniendo en cuenta que la OACI ha convocado a la comunidad aeronáutica internacional para el primer semestre del año próximo (24 al 29 de marzo de 2003) a la 5ª Conferencia Mundial de Transporte Aéreo Internacional para examinar el desenvolvimiento ordenado y seguro del sistema de transporte aéreo, a la luz de los procesos de liberalización y de un entorno económico bajo presiones fiscales, de competencia, sociales y laborales;
- b) considerando la conveniencia de que ALADA pueda aportar contribuciones a una esquemática agenda básica de asuntos tales como concepto de propiedad sustancial y control efectivo de las líneas aéreas, alternativas de solución de conflictos, relación con la Organización Mundial de Comercio con respecto a la revisión del Anexo sobre Transporte Aéreo del Acuerdo GATTTS-Acuuerdo General sobre Comercio de Servicios, salvaguardas, etc., sin perjuicio que puedan ser agregados otros temas de interés mundial;
- c) reconociendo que tanto la globalidad como la liberalización son hechos irreversibles frente a los cuales el transporte aéreo debe acompañarlos, preservando la participación racional de todos los Estados en el sistema de transporte aéreo internacional, cualesquiera sea la estructura escogida para la negociación aerocomercial;
- d) reafirman que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago en 1944, constituye el marco internacional regulatorio principalmente de los asuntos técnicos y de seguridad de la aviación civil, expresando que asimismo representa la plataforma de principios para una explotación racional y ordenada de los servicios de transporte aéreo, evitando la competencia desleal y el despilfarro económico;
- e) reconocen que la marcha de los acontecimientos está demostrando a las claras que no es posible, en el horizonte medio, instalar la idea de un cambio radical en la concepción instrumental del intercambio de los derechos sustanciales de acceso al mercado aéreo, por lo que deberá transitarse un período de transición, en el cual ingresa como válida alternativa la estructura regional para la negociación aerocomercial;
- f) recomiendan tener en cuenta que el bilateralismo, basado en el principio de soberanía nacional, es la estructura negociadora del intercambio de derechos de tráfico que subsiste con una sustancial metamorfosis por su adaptación a las reglas del mercado;
- g) reconocen que la flexibilización del tradicional concepto de propiedad sustancial y control efectivo de las líneas aéreas en los Estados, para permitir la inversión de capitales extranjeros, debe acondicionarse a los criterios legislativos de cada país y a que se mantenga la responsabilidad del Estado en el cual opera la línea aérea en materia de seguridad, tanto operacional como de la aviación civil;
- h) reconocen como necesario el estudio de mecanismos alternativos de solución de controversias en la órbita del Derecho aeronáutico, los que representan una herramienta imprescindible para la integración regional de los países; e
- i) destacan que si bien es cierto que la OACI ha desarrollado un enorme esfuerzo por brindar orientación sobre múltiples asuntos de gran actualidad, como el Código de conducta sobre SRC (sistemas de reserva por computadora), Código compartido, Leyes sobre competencia, resta profundizar algunos temas que aún hoy no tienen el debido tratamiento nacional y que representan la clave defensiva ante un escenario abierto de competencia, con la necesaria articulación de un acuerdo internacional sobre aplicación

de las leyes de competencia comercial”.

4. A su turno, en lo concerniente a la problemática del transporte aéreo en la Región latinoamericana dependiente de los acontecimientos mundiales, en la mencionada reunión de ALADA se votaron conclusiones, las que responden a los mismos objetivos consagrados en la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, como asimismo en la Declaración de Bávaro (República Dominicana, noviembre 2002) suscripta por los altos dignatarios de América Latina y ellas son:

"RECOMIENDAN:

- a) la adopción de políticas de transporte aéreo con un común denominador en cuanto a la administración más flexibilizada de los derechos de tráfico de 3ra. y 4ta. libertades y de la 5ta. libertad intraregional, admitiendo su extensión extraregional cuando concurren simétricas condiciones de explotación de servicios;
- b) la admisión de libertad en materia de capacidad, incluyendo el derecho de cambio de “trocha” (aeronave mayor por pequeña), con aptitud de trabajar puntuales centros nodales de tráfico (hubs and spokes);
- c) el especial tratamiento en los asuntos comerciales (doing business) relativos a los Sistemas Computarizados de Reservas (SRC), herramienta de distribución del producto del transporte aéreo, considerando la aplicación de lo que el GATT denomina como “trato nacional” entre los integrantes del grupo regional;
- d) la intervención del Estado en la medida que se tipifique una lesión al principio de “sana competencia”, así como la aplicación de las correspondientes normas reglamentarias para la debida prevención y sanción de posiciones abusivas y de precios predatorios. La preocupación por una adecuada legislación de competencia comercial debe ser prioritariamente uniforme, para evitar situaciones de inseguridad jurídica ante los nuevos escenarios de competencia abierta;
- e) la innovación en fórmulas de cooperación tanto interempresarias como interestatales, estas últimas para reasegurar las condiciones favorables a un desarrollo armónico y seguro del transporte aéreo, mediante la implantación de bancos de datos de información cruzada y el reconocimiento de licencias de equipos y personal aeronavegante;
- f) la modernización de las legislaciones nacionales en consonancia con los criterios y principios emanados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La mayoría de los códigos aeronáuticos o leyes orgánicas sobre aviación civil, con escasas excepciones en la Región que confirman la regla, datan de más de tres décadas, con el consiguiente rezago en la solución de problemas surgidos en los últimos años;
- g) La racionalización de los costos, convocando tanto al sector privado al que fue transferido en su casi totalidad la infraestructura y explotación de servicios de aeronavegación, como asimismo al Estado, a una revisión del nivel y estructura de las tasas para su nivelación a parámetros razonables y de competencia internacional;

- h) el establecimiento de “autoridades de aviación civil” autónomas, de alta calificación profesional y experiencia en la administración de la aviación civil, para responder con idoneidad a las exigencias actuales de la explotación del sistema de transporte aéreo internacional;
- i) la creación de nuevos nichos de explotación de servicios aéreos (carga, turísticos, de amplio espectro, fuera de los tradicionales, etc.), complementándolos con las regiones a las que debe integrarse América Latina, toda vez que existe una diversidad que favorece el intercambio; y
- j) el estudio del desarrollo de los MARC (Mecanismos de solución de controversias) en la órbita del Derecho Aeronáutico encomendando a ALADA la realización de estudios y de convenios de cooperación con los Institutos que capacitan negociadores, así como la incorporación en sus programas educativos, de cursos de capacitación para los negociadores, especializados en el transporte aéreo”.

5. El antedicho elenco de conclusiones, en el que coincidieron numerosos especialistas del sector, Miembros de ALADA, suponen un conjunto de sugerencias que apuntan hacia un progreso pautado en el proceso de liberalización del sistema de transporte aéreo y constituyen una suerte de plataforma básica, abierta a la incorporación de otras propuestas que respondan al mejoramiento de la aviación regional y mundial, todo lo cual ALADA se complace en presentar a esta Conferencia mundial.

— FIN —